

PROYECTO DE LEY N°3203/2022-CR

LEY GENERAL DE ELECTROMOVILIDAD

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

- **12** CAPITULOS
- **27** ARTICULOS
- **1** Disposición Complementaria Derogatoria
- **1** Disposición Complementaria Final

EL OBJETO

Del Objeto de la Ley

La presente ley, tiene por objeto establecer el marco regulatorio general para la promoción e implementación creciente y sostenida del transporte eléctrico en el país, con el fin de establecer el fortalecimiento de las políticas públicas dirigidas a incentivar su uso, innovación, investigación, conversión, desarrollo, diseño, producción y comercialización, reduciendo los impactos nocivos en el medio ambiente, de las fuentes de energía utilizadas actualmente para la movilidad.

FINALIDAD

De la finalidad de la Ley

Es finalidad de la ley, impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos, mediante la promoción de condiciones favorables para el desarrollo de la industria y mercado de vehículos híbridos, híbridos enchufables y eléctricos, así como su infraestructura de carga y mantenimiento, contribuyendo a la disminución de daños a la salud de las personas y al medio ambiente, como consecuencia de los gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes derivados; en concordancia con el marco de compromisos internacionales en materia ambiental ratificados por el Perú.

AMBITO

Del Ámbito de la Ley

La ley comprende la implementación de políticas y medidas de promoción a los vehículos híbridos, híbridos enchufables y eléctricos e infraestructura de carga y mantenimiento para el aprovechamiento de las ventajas relacionadas con la eficiencia energética y económica, la transición hacia medios y sistemas de movilidad sostenible, transporte eléctrico con fuentes renovables, generación distribuida, gestión de redes inteligentes, reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero (GEI); en conjunto constituyendo políticas generales concordantes con los requerimientos sociales de salud pública, sostenibilidad ambiental.

DEFINICIONES

Electromovilidad

Modalidad de transporte sostenible o sustentable que tiene por finalidad, reducir los efectos negativos del uso de vehículos íntegramente propulsados por motores de combustión interna en el proceso de cambio de matriz energética, hacia vehículos impulsados por energías limpias alternativas, entre las que destacan los híbridos, híbridos enchufables y eléctricos, propendiendo gradualmente al uso masivo de medios de transporte con reducidos niveles de emisión de gases de efecto invernadero hasta la neutralidad de carbono.

PRINCIPIOS

EL PROYECTO SE PLANTEA SOBRE LA BASE DE PRINCIPIOS GENERALES QUE SE ENMARCAN EN TORNO AL DESARROLLO HUMANO

La electromovilidad debe contribuir en garantizar un ambiente necesario para que las personas puedan ampliar cuantitativa y cualitativamente en el tiempo, las opciones para el ejercicio efectivo de su derecho al desarrollo en el marco y anhelo del bien común.

DE LA COMISION TECNICA SUPERVISORA

Como condición habilitante de la Ley General, el Proyecto plantea la creación de una Comisión Técnica Multisectorial de Promoción y Masificación de la Electromovilidad.

(Art. 6.)

Art. 6.- Comisión Técnica Multisectorial de Promoción y Masificación de la Electromovilidad

Sera una autoridad administrativa encargada de hacer seguimiento de la implementación y cumplimiento de la Ley en articulación con los sectores comprometidos, integrada por:

- a) Ministerio del Ambiente (quien Preside);
- b) Presidencia del Consejo de Ministros;
- c) Ministerio de Economía y Finanzas;
- d) Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- e) Ministerio de Energía y Minas;
- f) Ministerio de la Producción;
- g) Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – OSINERGMIN-
- h) Sector privado, representado por el gremio automotriz y generador de energía.

(Art. 6)

Informes al Congreso de la República

La norma propone que el Ministerio de Ambiente deba informar anualmente al Congreso de la República (junio de cada año) los avances en la implementación de la Ley, así como el cumplimiento de las “Contribuciones Nacionalmente Determinadas” como además y en consecuencia la mejora en las condiciones de vida con repercusión en la salud pública y el medio ambiente. (Art. 7)

DE LA RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR Y PROGRAMA DE CHATARREO

Los Ministerios de Transportes y Comunicaciones, Economía y Finanzas y del Ambiente, en el marco de sus competencias y atribuciones, establecen los mecanismos para que el Estado fomente un proceso de renovación del parque automotor, priorizando la importancia de preservar el medio ambiente y la salud pública, mediante la promoción de la electromovilidad y el transporte terrestre con vehículos de bajos niveles de emisiones, a fin de reducir los contaminantes locales y los gases de efecto invernadero (GEI).

(Art. 8.1)

DE LA RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR Y PROGRAMA DE CHATARREO

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecua el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo a fin de facilitar programas dirigidos a la renovación o retiro definitivo de vehículos obsoletos y contaminantes del parque automotor, que priorizan el desguace y chatarreo de vehículos convencionales y su reemplazo con vehículos híbridos y eléctricos.

(Art. 8.2)

DE LA RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR Y PROGRAMA DE CHATARREO

El Ministerio de Economía y Finanzas, los gobiernos regionales y provinciales asignan partidas presupuestales para los programas de chatarreo, debiendo cada autoridad competente realizar el seguimiento de los programas que se implementen, cuantificando los resultados obtenidos, con la finalidad de que el chatarreo constituya un mecanismo sostenible de renovación de parque automotor.

(Art. 8.3)

DE LA CAPACITACION

Los Ministerios de Educación, Transportes y Comunicaciones y Energía y Minas, deberán crear canales para la formación y capacitación del recurso humano que se pueda desarrollar laboralmente en la producción, ensamblaje, instalación, mantenimiento y reparación de los vehículos vinculados a la electromovilidad y sus componentes, comprendidos en esta ley, así como los servicios y cadenas de valor asociadas. Asimismo, capacitará a las autoridades de tránsito, servicios de atención de accidentes, bomberos y personal de entidades involucradas, sobre el uso y la operación de los vehículos comprendidos en la presente ley. (Art. 10)

INVESTIGACION, DESARROLLO E INNOVACION

El Ministerio de Energía y Minas a través de correspondiente Comisión Técnica, convocará a la comunidad científica; universidades, organizaciones de la sociedad civil, empresas privadas, laboratorios de innovación, con el objeto de implementar, financiar y desarrollar actividades de investigación, desarrollo e innovación que aborden tanto el producto como el proceso. (Art. 11)

PARTICIPACIÓN DEL ESTADO

Los Ministerios de Ambiente, Transportes y Comunicaciones y Energía y Minas, deberán formular y poner en marcha la regulación e instrumentos correspondientes de verificación y cumplimiento de los estándares mínimos de eficiencia y contaminación máxima permitida de los vehículos en el mercado automotor nacional, así como las especificaciones técnicas en torno al diseño, instalación, uso, gestión y comercialización de centros, estaciones, beneficios e infraestructura de carga de vehículos eléctricos. Asimismo, se deberá formular y poner en marcha regulaciones que fomenten una economía circular en torno a la movilidad eléctrica e híbrida y que aseguren una gestión integral de los residuos asociados.

(Art. 12)

PARTICIPACIÓN Y COORDINACIÓN ESTATAL

El Estado participa en coordinación con las entidades educativas públicas y privadas, en implementar programas que promueven y reconocen una cultura del uso eficiente de los vehículos eléctricos e híbridos.

El Estado participa también activamente a través de la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, para la renovación de la flota vehicular. Las instituciones de la administración pública, empresas públicas y gobiernos regionales y locales, deberán promover la compra y utilización de los vehículos comprendidos en la presente ley, que cumplan las especificaciones técnicas requeridas por la administración pública; condición que deberá cumplirse por medio de certificaciones ambientales y mecanismos reglamentarios establecidos legalmente.

(Art. 13)

PARTICIPACIÓN Y COORDINACIÓN ESTATAL

Se deberá incorporar en las licitaciones y compras directas, criterios que promuevan el uso de electromovilidad, de forma gradual y técnica.

Las dependencias correspondientes a las instituciones de la administración pública, empresas públicas y gobiernos subnacionales encargados de elaborar los procesos de licitación o de compra directa, establecerán e implementarán criterios ambientales, de mejoras tecnológicas vehiculares, en energías limpias, con eficiencia energética, reducción de los gases de efecto invernadero (GEI), contaminantes climáticos de vida corta y material particulado, así como de ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible fósil, de conformidad con los criterios legales establecidos.

(Art. 13)

Inversión pública en orden, infraestructura y servicios asociados

El Estado implementa la obligatoriedad de uso de ciclovías y vías segregadas para vehículos eléctricos menores, y sanciona el incumplimiento en el uso de vías nacionales, regionales y locales, del ordenamiento de tránsito vehicular, estableciendo, donde la infraestructura lo permita, el uso individualizado de carriles o zonas en la calzada, para transporte público, transporte pesado, vehículos particulares, electromovilidad y motocicletas.

La administración pública, las empresas públicas y los gobiernos regionales y locales realizarán, promoverán y fomentarán las inversiones necesarias para aquellas obras de infraestructura y servicios asociados a la electromovilidad, dirigidas al fortalecimiento, promoción e interoperabilidad de la movilidad híbrida, híbrida enchufable y eléctrica, tales como centros, estaciones y redes de carga, plataformas de gestión y facturación, estaciones de suministro y de distribución. (Art. 14)

Artículo 15º.- Del Observatorio

Créase el “Observatorio de la electromovilidad”. El Poder Ejecutivo crea el observatorio de la electromovilidad a cargo del Ministerio del Ambiente, encargado de centralizar la información sobre electromovilidad en el país, así como de hacer el correspondiente seguimiento a los avances en la implementación del Plan Nacional de Electromovilidad, encargado de llevar el control de la reducción de la contaminación ambiental por consecuencia y efecto del ingreso de vehículos híbridos y eléctricos al parque automotor.

Artículo 16º.- De la Educación ambiental y el Observatorio de la Electromovilidad

Las entidades públicas de los tres niveles de gobierno formulan y desarrollan acciones de educación y comunicación ambiental, con la finalidad de difundir los beneficios relacionados con la electromovilidad, a efectos de promover un consumo energético responsable.

El observatorio de la electromovilidad provee información a las entidades públicas de los tres niveles de gobierno, sensibiliza a la población sobre los beneficios de la electromovilidad y pone a disposición de los usuarios información útil a través de plataformas informáticas, sobre características generales de la tecnología eléctrica (autonomía, rendimiento, consumo energético, entre otros), infraestructura de carga necesaria, tarifas eléctricas, calculadora para ahorros en costos de operación, incentivos económicos y no económicos, vehículos eléctricos e híbridos disponibles, precios promedio, mapa de estaciones de carga, información sobre proyectos piloto y otros que sean relevantes.

DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 17º.- De las disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la Electromovilidad

17.1 El abastecimiento de energía eléctrica a nivel nacional para vehículos híbridos enchufables y eléctricos a través de las estaciones de carga, no se considera actividad de distribución de energía eléctrica.

17.2 Las estaciones de carga se conectan a la red de distribución de distribución eléctrica de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Concesiones Eléctricas, su Reglamento y normas complementarias.

DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 17º.- De las disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la Electromovilidad

17.3 Las personas naturales o jurídicas que instalen estaciones de carga, pueden optar por ingresar al sistema eléctrico como usuarios libres o regulados de acuerdo con la capacidad establecida en el Reglamento de Usuarios Libres de Electricidad.

17.4 Las personas naturales o jurídicas dedicadas a la instalación de cargadores y/o estaciones de carga, son autorizadas por el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería -OSINERGMIN, quien lleva un registro para su control y fiscalización.

DE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Artículo 17º.- De las disposiciones generales sobre la infraestructura de carga para la Electromovilidad

17.5 Las actividades que ejecuten las personas naturales y jurídicas autorizadas para instalar cargadores y/o estaciones de carga están sujetas a tasas preferentes por licencias, inspecciones, revisiones, controles o cualquier otro tipo de tasa cobrada por las Municipalidades distritales.

Artículo 18º.- De los mecanismos de promoción de la infraestructura de carga para la Electromovilidad.

18.1 El Poder Ejecutivo y gobiernos regionales y locales, a través de sus órganos competentes, fomentan el desarrollo de redes de carga rápida (electrolineras) en las ciudades y carreteras, mediante inversión pública directa o participación del sector privado a través de asociaciones público-privadas, obras por impuestos o cualquier otro mecanismo establecido en el ordenamiento legal, sin perjuicio de los incentivos otorgados por la presente Ley.

18.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Energía y Minas establecen corredores viales en los que se realiza la instalación de infraestructura de carga rápida en todo el tramo de su recorrido, para garantizar el abastecimiento de la energía eléctrica de los vehículos que transiten en dichas vías.

Artículo 18º.- De los mecanismos de promoción de la infraestructura de carga para la Electromovilidad.

18.3 El Ministerio de Economía y Finanzas incorpora a la cartera de Asociaciones público-privadas, a cargo de PROINVERSION, proyectos de electromovilidad respecto de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos y otros servicios y/o infraestructura complementarios a la electromovilidad.

18.4 El Ministerio de Energía y Minas implementa la aprobación de protocolos estandarizados que garanticen la interoperabilidad de las estaciones de carga en las que se utilice automatización en la comunicación e intercambio de datos en tiempo real entre los dispositivos mediante sistemas o softwares especializados que permita a los usuarios cargar y pagar en cualquier estación o punto de carga.

DE LOS INCENTIVOS FISCALES

Artículo 19º.- De los incentivos fiscales.

19.1 Reducción temporal del Ad-Valorem para vehículos híbridos y eléctricos.

Otorgase por el plazo de cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de reducción de la Tasa del impuesto al Ad-Valorem de 6% a 0% aplicable a la importación de vehículos híbridos y eléctricos nuevos que ingresen al territorio nacional.

DE LOS INCENTIVOS FISCALES

Artículo 19º.- De los incentivos fiscales.

19.2 Reducción temporal del Impuesto al Patrimonio Vehicular para vehículos híbridos y eléctricos.

Otorgase por el plazo de cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de la reducción de la Tasa del Impuesto al Patrimonio Vehicular, a que se refiere el Capítulo III del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por Decreto Supremo Nº156-2004-EF, de 1% a 0% aplicable a la propiedad de los vehículos híbridos y eléctricos que circulen en el territorio nacional.

DE LOS INCENTIVOS FISCALES

Artículo 19º.- De los incentivos fiscales.

19.3 Reducción temporal del Impuesto General a las Ventas para vehículos híbridos y eléctricos.

Otorgase por el plazo de diez (10) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de reducción de la Tasa del Impuesto General a las Ventas a 0% a Igual se ha considerado aplicable a la importación de vehículos híbridos enchufables y eléctricos nuevos, así como de sus cargadores, baterías y componentes originales que ingresen al territorio nacional. El beneficio será de 9% aplicable a la importación de vehículos híbridos no enchufables por el mismo plazo. Este beneficio incluye asimismo el Impuesto de Promoción Municipal.

DE LOS INCENTIVOS FISCALES

Artículo 19º.- De los incentivos fiscales.

19.4 Crédito Tributario contra el pago del Impuesto a la Renta por inversiones en ómnibus y camiones eléctricos y/o en Infraestructura de Carga.

Otorgase por el plazo de quince (15) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el beneficio de constituir crédito tributario aplicable al pago del Impuesto a la Renta de tercera categoría un porcentaje de las inversiones en ómnibus y camiones eléctricos y/o infraestructura de carga, de acuerdo con el siguiente detalle:

DE LOS INCENTIVOS FISCALES

Artículo 19º.- De los incentivos fiscales.

19.4 Crédito Tributario contra el pago del Impuesto a la Renta por inversiones en ómnibus y camiones eléctricos y/o en Infraestructura de Carga.

- A) 5% del valor de compra de ómnibus eléctricos de más de 9 metros de longitud con un límite de US\$15,000 por unidad;
- B) 10% del valor de compra de camiones eléctricos de las categorías N2 y N3 con un límite de US\$15,000 por unidad;
- C) 15% del valor de compra de infraestructura de carga para vehículos eléctricos, con un límite de hasta US\$15,000 por unidad. El crédito tributario se calcula por cada estación de carga.

DE LOS INCENTIVOS FISCALES

Artículo 19º.- De los incentivos fiscales.

19.4 Crédito Tributario contra el pago del Impuesto a la Renta por inversiones en ómnibus y camiones eléctricos y/o en Infraestructura de Carga.

- El crédito tributario a que refiere el presente artículo se puede usar hasta el tercer ejercicio tributario, contado a partir del ejercicio en el que se realizó la adquisición de las flotas de vehículos eléctricos y/o la inversión en infraestructura de carga.
- Para acogerse al beneficio establecido en el presente artículo, el contribuyente deberá acreditar que los vehículos eléctricos se encuentren prestando servicios y la infraestructura de carga instalada y operando.
- Para el caso de vehículos eléctricos ensamblados o carrozados sobre un chasis motorizado nuevo eléctrico, en el Perú, el crédito tributario se aplica sobre el valor final del vehículo, de acuerdo al procedimiento establecido en el reglamento de la presente Ley.

Artículo 20º.- De los incentivos tributarios para la implementación de plantas de ensamblaje y fábricas industriales de vehículos, componentes y baterías de acumulación para electromovilidad.

Las industrias de fabricación automotriz, plantas de ensamblaje y en general plantas industriales de grandes dimensiones, para la fabricación de baterías, componentes y vehículos eléctricos; con estándares internacionales en el entorno de electromovilidad y con características y clasificación de carbono neutral, podrán acceder a contratos de estabilidad legal y tributaria hasta por treinta (30) años, en los que quedarán exoneradas de impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas para la importación definitiva de maquinaria y equipos destinados al ensamblaje y fabricación de vehículos de electromovilidad, sus componentes y baterías, así como del impuesto de Alcabala destinado a la adquisición de terrenos industriales con los mismos fines, el Impuesto General a las Ventas para productos ensamblados y fabricados íntegramente en el país, Impuesto Patrimonial Vehicular para los vehículos a que refiere esta ley y crédito tributario aplicable contra el Impuesto a la Renta para la adquisición de bienes y maquinaria para la fabricación de vehículos eléctricos, componentes y baterías, así como por su parte para la adquisición de flotas de vehículos eléctricos para transporte público masivo e infraestructura de carga.

Artículo 20º.- De los incentivos tributarios para la implementación de plantas de ensamblaje y fábricas industriales de vehículos, componentes y baterías de acumulación para electromovilidad.

Los beneficios antes descritos se aplicarán a cambio de invertir en el país en la investigación, innovación, diseño, desarrollo y producción moderna de alta calidad y actualizable, en el territorio nacional, de todo lo relacionado a la fabricación de vehículos eléctricos o impulsados por energías limpias alternativas, así como de los acumuladores y componentes propios de la industria electromotriz, registrando los conocimientos técnicos y administrativos imprescindibles para los procesos vinculados (*Know How*), al aprovechamiento preferente del recurso humano nacional, contratando y/o preparando mano de obra calificada, generando adquisición de bienes y servicios también preferentemente nacionales, directas o indirectas, así como de insumos nacionales en general, con incidencia en el desarrollo de la economía a través de la industria y el comercio nacional.

Artículo 20º.- De los incentivos tributarios para la implementación de plantas de ensamblaje y fábricas industriales de vehículos, componentes y baterías de acumulación para electromovilidad.

Los beneficios antes descritos se aplicarán a cambio de invertir en el país en la investigación, innovación, diseño, desarrollo y producción moderna de alta calidad y actualizable, en el territorio nacional, de todo lo relacionado a la fabricación de vehículos eléctricos o impulsados por energías limpias alternativas, así como de los acumuladores y componentes propios de la industria electromotriz, registrando los conocimientos técnicos y administrativos imprescindibles para los procesos vinculados (*Know How*), al aprovechamiento preferente del recurso humano nacional, contratando y/o preparando mano de obra calificada, generando adquisición de bienes y servicios también preferentemente nacionales, directas o indirectas, así como de insumos nacionales en general, con incidencia en el desarrollo de la economía a través de la industria y el comercio nacional.

Art. 21.- Del sistema financiero para el transporte eléctrico.

Se otorgan incentivos al sistema bancario público y privado para que implemente líneas especiales de financiamiento del transporte eléctrico.

Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites administrativos.

Se incentiva el desarrollo de instrumentos financieros específicos con participación pública y privada.

Art. 22.- De los incentivos para la circulación.

22.1 No son aplicables a vehículos eléctricos e híbridos, por el plazo de cinco (05) años

contados a partir de la vigencia de la presente Ley, los programas que establecen restricciones a la circulación de vehículos automotores en las vías públicas terrestres, en especial si la restricción se sustenta en causas de contaminación ambiental, salvo situaciones debidamente justificadas por la autoridad competente.

Art. 22.- De los incentivos para la circulación.

22.2 Los gobiernos distritales adecuan, a través de la reserva de espacios debidamente señalizados, al menos el 1% de los estacionamientos públicos bajo su jurisdicción, sin considerar las vías públicas, como exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos, en el plazo máximo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley.

Art. 22.- De los incentivos para la circulación.

22.3 Los centros comerciales adecuan, a través de la reserva de espacios debidamente señalizados, al menos el 1% de los estacionamientos en sus instalaciones como exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos, en el plazo máximo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley.

Art. 22.- De los incentivos para la circulación.

22.4 La cantidad de estacionamientos exclusivos para vehículos eléctricos e híbridos que implementen los gobiernos locales y los centros comerciales deberá incrementarse en 1% cada año y al menos el 25% de éstos deben estar habilitados con sus respectivos cargadores.

Art. 23.- Establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y estacionamientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos

23.1 Los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, que circulen por las vías públicas terrestres no concesionadas al sector privado y estén sujetas al cobro de peaje, pagarán tarifas preferenciales. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aprueba el programa de tarifas preferenciales por un plazo de 10 años contados a partir de la vigencia de la norma que apruebe dicho programa, pudiendo considerar una meta de reducción de hasta 50% respecto a la tarifa normal. El programa de tarifas preferenciales deberá ser aprobado en el plazo máximo de un año, contado desde la entrada en vigencia de la presente Ley

Art. 23.- Establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y estacionamientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos

23.2 En el caso de vías concesionadas, los programas de pago de peaje preferencial serán materia de negociación con el concesionario o de nuevas condiciones en los casos de nuevos proyectos de inversión con participación privada que generen un contrato de concesión.

Art. 23.- Establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y estacionamientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos

23.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones evalúa los mecanismos adecuados para promocionar precios preferenciales por cumplir con la inspección técnica vehicular de los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, a cargo de los Centros de Inspección Técnico Vehicular debidamente autorizados.

Art. 23.- Establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y estacionamientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos

23.4 La Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, evalúa los factores de siniestralidad aplicable a los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, que permitan a las compañías de seguros proponer precios preferenciales en la adquisición de SOAT y/o cualquier producto vinculado a seguros vehiculares para dichas unidades.

Art. 23.- Establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y estacionamientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos

23.5 Los gobiernos distritales aprueban programas de tarifas preferenciales por el uso de estacionamientos vehiculares municipales, para los vehículos eléctricos e híbridos, identificados como tales con la calcomanía holográfica de seguridad, por un plazo de 10 años contados a partir de la vigencia de la norma que apruebe dicho programa, pudiendo considerar una meta de reducción de hasta 50% respecto a la tarifa normal o costo cero.

Art. 23.- Establecimiento de tarifas preferenciales en peajes, inspecciones técnicas vehiculares, seguros vehiculares y estacionamientos vehiculares municipales para vehículos eléctricos e híbridos

23.6 Los programas de tarifas preferenciales deberán ser aprobados en el plazo máximo de un año, contado desde la entrada en vigencia de la presente Ley.

PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

Artículo 24 .- Uso de vehículos eléctricos e híbridos en entidades públicas

24.1 Las Entidades Públicas deben considerar la adquisición de vehículos eléctricos y/o híbridos y el desarrollo de su infraestructura de carga en sus planes estratégicos y presupuestales.

PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

Artículo 24 .- Uso de vehículos eléctricos e híbridos en entidades públicas

24.2 El Programa Anual de Contrataciones de cada entidad deberá incorporar progresivamente, desde el año fiscal 2023, un porcentaje de vehículos eléctricos y/o híbridos que será no menor al diez por ciento (mínimo una unidad) de su flota por año. A partir del año 2028, el porcentaje mínimo requerido deberá estar conformado únicamente por vehículos eléctricos.

PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

Artículo 24 .- Uso de vehículos eléctricos e híbridos en entidades públicas

24.3 Para el cumplimiento de las metas establecidas en el numeral anterior, se podrá considerar vehículos con motores térmicos a gas natural, los cuales no podrán exceder el 30% de la flota que se renueve progresivamente en cuyo caso el 70% de la flota restante deberá estar conformada por vehículos eléctricos y/o híbridos conforme lo establecido en el presente artículo.

PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

Artículo 25.- Promoción para el financiamiento de vehículos eléctrico e híbridos

El Poder Ejecutivo promueve líneas de crédito con tasas de interés preferenciales a favor del sistema financiero para la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos.

PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD EN EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

Artículo 26º.- Residuos.

Los fabricantes e importadores deberán responsabilizarse por la gestión de residuos correspondientes a los vehículos, componentes y baterías al final de su vida útil bajo el principio de la corresponsabilidad extendida del productor.

DEL RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 27º.- De las sanciones.

Sin perjuicio de las normas de derecho penal sancionatorias en lo referido a delitos cometidos contra la vida, el cuerpo y la salud por el uso indebido de vehículos y en concordancia con las leyes especiales sobre la materia además de las sanciones tributarias y administrativas previstas, la autoridad administrativa y administración pública, quedará facultada a interponer las sanciones por inobservancia de las normas de tránsito que sean aplicables a todo vehículo, incluida la electromovilidad.

DEL RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 27º.- De las sanciones.

- En el ámbito fiscal tributario, el incumplimiento de los compromisos adquiridos a que refiere en especial el Capítulo IX anterior de la presente ley, generará la obligación de pago del cien por ciento (100%) de los aranceles, impuestos u otros créditos fiscales acreditados o beneficios tributarios efectivamente otorgados cuando el beneficiario no hubiere concluido las inversiones comprometidas en virtud de las cuales se hubiera previsto cualesquier beneficio tributario o prestación pública, según los niveles de ejecución que, en su oportunidad determine el reglamento de la presente ley.

DEL RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 27º.- De las sanciones.

- En el ámbito fiscal tributario, el incumplimiento de los compromisos adquiridos a que refiere en especial el Capítulo IX anterior de la presente ley, generará la obligación de pago del cien por ciento (100%) de los aranceles, impuestos u otros créditos fiscales acreditados o beneficios tributarios efectivamente otorgados cuando el beneficiario no hubiere concluido las inversiones comprometidas en virtud de las cuales se hubiera previsto cualesquier beneficio tributario o prestación pública, según los niveles de ejecución que, en su oportunidad determine el reglamento de la presente ley.

Gracias.