



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, de la paz y el desarrollo"



LEY QUE PROMUEVE EL USO DE VEHICULOS ELÉCTRICOS PARA MITIGAR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y QUE CONTRIBUYE AL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN.

El congresista que suscribe **Waldemar José Cerrón Rojas**, miembro del Grupo Parlamentario **Perú Libre**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FORMULA LEGAL

LEY QUE PROMUEVE EL USO DE VEHICULOS ELÉCTRICOS PARA MITIGAR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y QUE CONTRIBUYE AL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto, promover el uso de vehículos eléctricos en la población de todos los niveles sociales.

Artículo 2.- Finalidad de la Ley

Contribuir en la protección y preservación del medio ambiente al incentivar el uso de vehículos eléctricos en la población de todos los niveles sociales. Evitando, entre los múltiples factores que generan los efectos negativos, los que producen emisiones de gases de efecto invernadero, garantizando el bienestar social, económico y ambiental de los ciudadanos.

Artículo 3. De los vehículos eléctricos

Se considera como vehículos eléctricos a los siguientes:

a. Vehículo eléctrico: Conocidos como EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle), es aquel propulsado únicamente por uno o más motores eléctricos alimentados por una o más baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.

b. Vehículo híbrido convencional: Conocidos como HEV (Hybrid Electric Vehicle) o híbridos no enchufables, es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan en generar energía eléctrica a través de un generador accionado por el motor térmico y por el sistema de freno regenerativo.

c. Vehículo híbrido enchufable: Conocidos como PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.

d. Vehículo eléctrico con autonomía extendida: Conocidos como REEV (Range Extender Electric Vehicle), es aquel vehículo eléctrico cuyas baterías se recargan conectadas a la red eléctrica y cuenta además con un motor térmico de apoyo que opera mediante un generador eléctrico para recargar sus baterías y aumentar su autonomía.

Artículo 4. Del tipo de estaciones de carga

Se considera las siguientes estaciones de carga eléctrica:

a) Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de

las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.

b) Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos que cuenta con una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.

Artículo 5.- De los centros de cargas en proyectos de viviendas nuevas y adecuación de las existentes

Establézcase que a partir de la vigencia de la presente ley todos los edificios y condominios existentes, así como los proyectos nuevos de vivienda de condominios y edificios de uso residencial o comercial, deben incluir en sus instalaciones el servicio de cargadores de electricidad para vehículos eléctricos, en áreas comunes, en un plazo de dos años. Los accesos de recarga deben contar con las medidas de seguridad necesaria.

Artículo 6.- Centros de carga

Las entidades de los gobiernos regionales y locales en coordinación con los ministerios de Transportes y Comunicaciones, Energía y Minas y el Ambiente, promoverán iniciativas para la construcción de centros de carga para vehículos eléctricos en las ciudades y zonas estratégicas en rutas de tránsito vehicular.

Las entidades públicas, los establecimientos comerciales, edificios y condominios deben adecuar áreas destinadas a centros de carga para vehículos eléctricos, en el plazo de dos años a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo 7.- Del registro de centro de carga

Las empresas de distribución de energía eléctrica deben llevar un registro nacional de los centros de cargas instaladas en el territorio nacional, la misma que debe ser puesta en conocimiento de los ministerios de Energía y Minas, Transportes y

Comunicaciones y Ambiente, así como de los gobiernos regionales, municipales y otras entidades competentes.

Artículo 8.- De la comisión multisectorial de promoción e incentivos

Confórmese una comisión multisectorial encargada de proponer medidas tributarias y otras que incentiven, fomenten el uso intensivo y la masificación de vehículos eléctricos en el transporte público y particular. La comisión estará integrada por un representante de cada una de las siguientes instituciones:

- a) Presidencia del Consejo de Ministros, quien presidirá.
- b) Ministerio de Economía y Finanzas.
- c) Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- d) Ministerio del Ambiente.
- e) Ministerio de Energía y Minas.
- f) Instituto Nacional de Calidad - INACAL

Artículo 9.- De la reglamentación

Encargar la Presidencia del Consejo de Ministros – PCM y al Instituto Nacional de Calidad – INACAL, la elaboración del reglamento de la presente ley en un plazo de 60 días calendarios.

Artículo 10.- Vigencia de la ley

La presente Ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 08 de junio del 2023

Waldemar Cerrón
Waldemar Cerrón

Segundo T. Montalvo Cubas
SEGUNDO T.
MONTALVO CUBAS

Kelly Portalatino Javalera
Kelly Portalatino Javalera

Michelle Melagros Rivas
Michelle Melagros Rivas

F. Cruz
F. Cruz

Américo Gonzaga C.
Américo Gonzaga C.

Flavio Carrizosa Vico
Flavio Carrizosa Vico

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA:

El presente proyecto de ley se basa en la tendencia mundial a ir cambiando la matriz energética del parque automotriz de transporte público y particular a nivel regional, nacional e internacional. Se ha recogido aportes del proyecto de ley 04695/2019-CR, que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor. La iniciativa legislativa en mención fue archivada y desaprovechada por las situaciones políticas y tecnológicas de ese entonces.

La presente iniciativa legislativa pretende impulsar la inversión pública y privada para fortalecer la importación y comercialización de vehículos eléctricos, híbridos-eléctricos, para su masificación en el uso del transporte público y particular, así como para reducir el uso de combustibles fósiles y por lo tanto reducir la contaminación ambiental en el país.

Según la publicación de Abigail Orús el 01 de marzo de 2023 los vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables en uso a nivel mundial 2012-2021, encontró una sorprendente estadística que presenta la evolución anual del número de vehículos eléctricos en uso a nivel mundial, pasando de 190,000 en el año 2012 a 16 millones de vehículos de este tipo en uso en todo el mundo, considerando vehículos eléctricos de batería o puros como los híbridos enchufables¹.



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, de la paz y el desarrollo"

En cuanto a las ventas mundiales de vehículos eléctricos puros por región 2021, publicado por Abigail Orús el 12 de abril de 2022, la popularidad de los vehículos eléctricos puros ha experimentado un creciente auge, especialmente en los últimos años. Solo en la primera mitad de 2021, se vendieron aproximadamente 2,7 millones de automóviles electrificados de este tipo. Pero, no en todas las regiones tienen la misma penetración. Como muestra la información facilitada por EV-Volumes, Asia-Pacífico continúa siendo el principal mercado de este tipo de vehículos alternativos. Porque, las ventas de coches eléctricos puros superaron el millón de unidades en el periodo referido².

En el ranking mundial de los modelos de vehículos eléctricos más vendidos en el año 2022, según la publicación Abigail Orús del 28 de febrero de 2023, el Tesla Model Y fue el vehículo eléctrico más vendido del mundo en el año 2022, con unas ventas superiores a las 771.000 unidades. El BYD Song Plus y el Tesla Model 3 se situaron en segunda y tercera posición, respectivamente³.

ANTECEDENTES LEGALES Y DE CONTENIDO

a) CONSTITUCION POLITICA DEL PERU

El numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política establece que toda persona tiene derecho "... a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida", con este sustento el Perú ha firmado varios convenios internacionales.

b) CONVENIO MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMATICO

Siendo el objetivo principal la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero.

c) PROTOCOLO DE KIOTO

Para adoptar medidas y acciones de logro, entre otros, para ello es importante impulsar el desarrollo en el país a través del uso de tecnologías limpias principalmente en el transporte eléctrico y otras alternativas de transporte con bajas o cero emisiones de CO₂, el objetivo de este protocolo es la reducción de los gases de efecto invernadero, fijándose límites para las emisiones de los gases que dañan y contaminan el medio ambiente.

d) ACUERDO DE PARÍS

Se aprueba un plan de acción con el objetivo de disminuir el calentamiento global, estableciendo pautas a fin de lograr el equilibrio climatológico a nivel global.

e) LA LEY N° 27345, LEY DE PROMOCIÓN DEL USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA

Tiene como objeto declarar de interés nacional la promoción del uso eficiente de la energía, para asegurar el suministro sostenible de la misma, así como proteger al consumidor y fomentar la competitividad de la economía limpia, reduciendo el impacto ambiental negativo en el uso y consumo de los recursos energéticos disponibles.

f) LA LEY N° 28611, LEY GENERAL DEL AMBIENTE

Establece que "Toda persona tiene derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país".

En el artículo 3 establece: El Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica las políticas, normas, instrumentos, incentivos y sanciones que sean necesarios y efectivo, que garantice el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la presente Ley.

En el artículo 4 dispone: "El diseño del marco tributario nacional considera los objetivos de la Política Nacional Ambiental, promoviendo particularmente, conductas ambientalmente responsables, modalidades de producción y consumo responsable de bienes y servicios, la conservación, aprovechamiento sostenible y recuperación de los recursos naturales, así como el desarrollo y uso de tecnologías apropiadas y de prácticas de producción limpia en general".

9) DECRETO SUPREMO N° 053-2007-EM

Aprueba el Reglamento de la Ley de Promoción del Uso Eficiente de la Energía, Ley 27345, la cual tiene como objeto la promoción del Uso Eficiente de la Energía para asegurar el suministro de la misma en forma sostenible, protegiendo al consumidor, fomentando la competitividad de la economía nacional y reduciendo el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los recursos energéticos

h) DECRETO SUPREMO N° 031-2007-EM

Aprueba y contiene el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas, sector que tiene como competencia exclusiva diseñar, establecer y supervisar las políticas nacionales y sectoriales en materia de energía; así como, dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución y supervisión de las políticas de Estado en su sector.



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, de la paz y el desarrollo"

i) DECRETO SUPREMO N° 012-2009-MINAM

Señala que su objetivo es: "mejorar la calidad de vida de las personas, garantizando la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo; y el desarrollo sostenible del país, mediante la prevención, protección y recuperación del ambiente y sus componentes, la conservación y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, de una manera responsable y congruente con el respeto de los derechos fundamentales de la persona".

j) DECRETO SUPREMO N° 064-2010-EM

Aprueba la Política Energética Nacional 2010-2040, que establece como el 6° objetivo: "Desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de desarrollo sostenible".

k) DECRETO SUPREMO N° 95-2018-EF

Norma la eliminación del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para la importación de vehículos eléctricos, con la finalidad de renovar el parque automotriz con vehículos que no contaminen el medio ambiente.

l) DECRETO SUPREMO N° 19-2018-MTC

Modificó el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV) con la finalidad de incorporar al parque automotriz peruano los vehículos de nuevas tecnologías como los eléctricos.

m) DECRETO SUPREMO N° 022-2020-EM

Aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía para la movilidad eléctrica, con la finalidad de hacer uso eficiente de la energía y coadyuvar a reducir el consumo de combustible fósil, disminuir la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes.

CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente ley tiene por objeto, incentivar el uso de vehículos eléctricos en la población de todos los niveles sociales, y por finalidad incentivar el uso de vehículos eléctricos en la población de todos los niveles sociales contribuyendo al uso de una movilidad no contaminante en beneficio de la sociedad y del medio ambiente al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Respecto a las definiciones técnicas del proyecto hemos precisado que:

Se considera como vehículos eléctricos a los siguientes:

- a. Vehículo eléctrico: Conocidos como EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle), es aquel propulsado únicamente por uno o más motores eléctricos alimentados por una o más baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.
- b. Vehículo híbrido convencional: Conocidos como HEV (Hybrid Electric Vehicle) o híbridos no enchufables, es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan por un generador accionado por el motor térmico y por el sistema de freno regenerativo.
- c. Vehículo híbrido enchufable: Conocidos como PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), es aquel propulsado por un motor térmico y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se recargan conectadas a la red eléctrica.
- d. Vehículo eléctrico con autonomía extendida: Conocidos como REEV (Range Extender Electric Vehicle), es aquel vehículo eléctrico cuyas baterías se recargan conectadas a la red eléctrica y cuenta además con un motor térmico de apoyo que acciona un generador eléctrico para recargar sus baterías y aumentar su autonomía.

También el proyecto de ley aborda sobre las estaciones de carga eléctrica para las

unidades móviles de esta tecnología:

- a) Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.
- b) Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.

En cuanto a la adecuación de las construcciones de vivienda colectiva existentes y de las instituciones públicas, la presente iniciativa legislativa establece que a partir de la vigencia de la presente ley todos los edificios y condominios existentes, así como los proyectos nuevos de vivienda de condominios y edificios de uso residencial o comercial, deben incluir en sus instalaciones el servicio de cargadores de electricidad para vehículos eléctricos, en áreas comunes, en un plazo de dos años. Los accesos de recarga deben contar con las medidas de seguridad necesaria.

Se prevé en la norma que las entidades de los gobiernos regionales y locales en coordinación con los ministerios de Transportes y Comunicaciones, Energía y Minas y el Ambiente, promoverán iniciativas para la construcción de centros de carga para vehículos eléctricos en las ciudades y zonas estratégicas en rutas de tránsito vehicular.

Las entidades públicas, los establecimientos comerciales, edificios y condominios deben adecuar áreas destinadas a centros de carga para vehículos eléctricos, en el plazo de dos años a partir de la vigencia de la presente ley.

En cuanto a los registros de los centros de carga en el Perú se norma lo siguiente: Las empresas de distribución de energía eléctrica deben llevar un registro nacional de los centros de cargas instaladas en el territorio nacional, la misma que deberá ser

puesta en conocimiento de los ministerios de Energía y Minas, Transportes y

Comunicaciones y Ambiente, así como de los gobiernos regionales y municipales.

Para que se ultimen detalles técnicos y se norme los detalles para la implementación de la norma, se crea una comisión multisectorial encargada de proponer medidas tributarias y otras que incentiven y fomenten el uso intensivo de vehículos eléctricos en el transporte público y particular. La comisión estará integrada por un representante de cada una de las siguientes instituciones: a) Presidencia del Consejo de Ministros, quien presidirá. b) Ministerio de Economía y Finanzas. c) Ministerio de Transportes y Comunicaciones. d) Ministerio del Ambiente. e) Ministerio de Energía y Minas. f) Instituto Nacional de Calidad - INACAL

La reglamentación de la ley, se encargará la Presidencia del Consejo de Ministros – PCM y al Instituto Nacional de Calidad – INACAL, y la vigencia de la presente Ley corre desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A LA DEMANDA CRECIENTE DE MOVILIDAD NO CONTAMINANTE

En la presente iniciativa se han considerado los vehículos híbridos por más baratos y porque todo cambio implica un proceso de transición, en este caso la matriz energética del parque automotriz en el Perú sigue siendo dominante el consumo de combustible como Gasolina y Petróleo, con un avance significativo de los híbridos de Gas Natural Vehicular - GNV o Gas Licuado de Petróleo - GLP con Gasolina.

Ahora entramos a un nuevo proceso transicional para adoptar una matriz energética dominante como la eléctrica, en el mundo ya está en proceso creciente los vehículos eléctricos. En el Perú hay que ser responsables ofreciendo una alternativa nueva con un proceso de transición, por lo que este proyecto de ley no deja de lado los vehículos híbridos de gasolina y de electricidad.



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, de la paz y el desarrollo"

Un vehículo con Gas Natural es 80% menos contaminante que un vehículo a combustión con hidrocarburos como el Petróleo y la Gasolina. Esto significó un avance en la disminución del CO₂ (carbono) en la atmósfera. Ahora con los vehículos eléctricos la contaminación baja a cero, pero en este proceso transicional, manteniendo los híbridos eléctricos y a gasolina, la disminución aproximada de contaminación es en más del 90%; por lo que, estamos en buen camino rumbo a una matriz energética limpia para las unidades móviles de transporte.

Los vehículos híbridos son una tecnología clave para la transición energética, si vemos lo ejecutado en otros países de la región, como Colombia, podemos ver que se implementaron paquetes normativos para todas las tecnologías. Sin dicha tecnología electrificada predominante en nuestro mercado, el paquete de incentivos no va a tener el impacto y objetivo de lograr reducir el CO₂.

¿Por qué incluir a los vehículos híbridos? Es la pregunta de definiciones para justificar el contenido de esta iniciativa, y la respuesta se sustenta en lo siguiente, porque es:

1. Accesible por su menor costo.
2. Disponible porque están presentes en las nuevas ofertas.
3. No requiere de infraestructura de carga en lo inmediato, mientras crece el uso de estos autos. Están más adaptados a la realidad actual de la infraestructura disponible en las construcciones actuales.
4. Tecnología de transición o acompañamiento aceptado por el consumidor promedio, lo que permite preocuparnos por los aspectos científicos y tecnológicos que requiere la introducción de una nueva tecnología, así como por su impacto en la sociedad.
5. Una tecnología como medida de transición que no genera ansiedad de rango.
6. El reemplazo de tecnología de combustión regular a eléctrica no es inmediata, debe tener un enfoque socio técnico, mientras la demanda crece y desplaza a otra tecnología.

En un contexto en el que la gran mayoría de la flota vehicular está conformada por vehículos de motor de combustión interna que operan con combustibles fósiles, la introducción radical de vehículos eléctricos de batería, sin tener una infraestructura adecuada, termina beneficiando solo a un grupo pequeño y minoritario de usuarios con mayores ingresos económicos por tratarse de vehículos de alta gama, este es un punto que justamente el Ministerio de Economía y Finanzas - MEF plantea como su preocupación, el nivel de accesibilidad a la nueva tecnología de movilidad social y particular.

Por otro lado, los usuarios suelen preocuparse por la autonomía de los vehículos eléctricos, por lo cual los híbridos son un transporte menos contaminante y con menos reparos, y de menor costo que los eléctricos puros. Estos vehículos son una buena forma de iniciar al transporte privado en opciones menos contaminantes. El caso neerlandés permite apreciar la importancia de la gradualidad: al inicio los vehículos híbridos fueron una forma de introducir movilidad limpia, luego los incentivos se fueron retirando para centrarlos en los vehículos eléctricos de batería.

Las disposiciones del presente proyecto ley se aplican a todos los vehículos automotores de cuatro ruedas u otros de menos ruedas, diseñados y construidos para el uso doméstico, para el transporte terrestre de personas (transporte urbano y transporte interprovincial), para el transporte de carga o de mercancías, y para el uso empresarial diverso, a nivel nacional, que comprendan las siguientes características:

- El Vehículo Híbrido Enchufable (PHEV): como todo vehículo que contiene un motor de combustión interna y además un motor eléctrico con banco de baterías alimentado por electricidad enchufable o de batería que, puede también tener capacidad de conexión a una fuente externa de carga.
- Los Vehículos Híbridos (HEV): como todo vehículo que contiene un motor de combustión interna y además un motor eléctrico con banco de baterías

alimentado por electricidad de batería que, se cargan internamente por el motor de combustión, o mediante sistema de aceleración y/o frenados regenerativos.

Como vemos, en conclusión, la presente iniciativa legislativa resuelve en gran parte con la necesidad de incluir movilidad no contaminante en el país, considerando un proceso transicional tecnológico, que permita en la primera etapa ofertar la tecnología híbrida para que el cambio de la matriz energética vehicular no sea traumático.

II. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no generará ningún tipo de gasto adicional al Estado, lo único que busca es implementar progresivamente una nueva matriz energética para la movilidad vehicular pública y particular, que beneficie a la sociedad.

La presente iniciativa legislativa beneficiará a los treinta tres millones de peruanos al mejorar el ambiente con la disminución de la contaminación al reducirse las emisiones vehiculares que contaminan con CO₂, también nos permitirá cumplir con los compromisos internacionales para preservar el medio ambiente, por esta razón la iniciativa contribuye con la implementación de políticas del ministerio de ambiente del país.

De aprobarse e implementarse esta norma, el Estado se verá beneficiado porque reducirá sus gastos en mejorar el medio ambiente disminuyendo la contaminación del mismo en varios frentes.

III. IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

NACIONAL

La presente propuesta legislativa no colisiona con el marco constitucional vigente ni con norma legal alguna; por el contrario, busca implementar en una acción tecnológica concreta, lo establecido en la Política 19 del Acuerdo Nacional referida al Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental.

Con la presente norma estamos cumpliendo con los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico en el país.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y SUS POLITICAS NACIONALES

La presente norma cumple con las políticas de Estado fijadas por el Acuerdo Nacional, con la Política Nacional del Ambiente aprobada por Decreto Supremo N° 012-2009-MINAM el 23 de Mayo de 2009, así como con la Agenda Legislativa del Congreso de la República, respetando el Estado de derecho y la jerarquía de las leyes.

La presente iniciativa legislativa se enmarca dentro de las siguientes Políticas aprobadas por el Acuerdo Nacional:

- Política 8, sobre descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.
- Política 17, sobre afirmación de la economía social de mercado.



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, de la paz y el desarrollo"

- Política 18, sobre la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- Política 19, sobre el desarrollo sostenible y gestión ambiental.
- Política 20, sobre el desarrollo de la ciencia y la tecnología.
- Política 21, sobre el desarrollo en infraestructura y vivienda.
- Política 22, sobre la política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad.

¹ <https://es.statista.com/estadisticas/600591/vehiculos-electricos-en-uso-a-nivel-mundial/>

² <https://es.statista.com/estadisticas/977772/ventas-mundiales-de-vehiculos-electricos-por-region/>

³ <https://es.statista.com/estadisticas/1057277/ranking-mundial-de-los-modelos-de-vehiculos-electricos-mas-vendidos/>