



"LEY QUE PROMUEVE ESTACIONES DE CARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y EL OTORGAMIENTO DE INCENTIVOS PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR"

Los congresistas que suscriben, a iniciativa del Congresista de la República **MIGUEL ROMÁN VALDIVIA**, ejerciendo el derecho que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22° - C 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"LEY QUE PROMUEVE ESTACIONES DE CARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y EL OTORGAMIENTO DE INCENTIVOS PARA LA RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR"

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1.- Objeto de la presente ley

La presente ley tiene por objeto, promover la implementación de estaciones de carga para vehículos eléctricos, así como el otorgamiento de incentivos, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Artículo 2.- Del tipo de estaciones de carga

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.

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.

Artículo 3.- De los centros de cargas en proyectos de vivienda nuevos

Establézcase que a partir de la vigencia de la presente ley todos los proyectos de vivienda de condominios y edificios de uso residencia o comercial que se construyan, deben incluir en sus instalaciones el servicio de cargadores de electricidad para vehículos eléctricos en áreas comunes. Los accesos de recarga deben contar con las medidas de seguridad necesaria.

Artículo 4.- Centros de Cargas

Las entidades de los gobiernos regionales y locales, en coordinación con los Ministerios de Transportes y Comunicaciones, Energía y Minas y del Ambiente; promoverán iniciativas privadas para la construcción de centros de cargas para vehículos eléctricos.





MIGUEL ROMÁN VALDIVIA

"Año de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"

Los establecimientos comerciales deben adecuar áreas destinadas a centros de cargas en el plazo de tres años a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo 5.- Del Registro de centro de cargas

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 del Ambiente, así como de los Gobiernos Locales.

Artículo 6.- De la Comisión

Confórmese una comisión encargada de proponer incentivos que fomenten la adquisición de vehículos eléctricos, la misma que estará integrada por representantes de los siguientes ministerios:

- 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) Dos representantes del Instituto Nacional de Calidad - INACAL

Artículo 7.- Otorgamiento de incentivos

Las propuestas de la Comisión señalada en el artículo anterior deben incluir, medidas tributarias, el otorgamiento de bonos y otros incentivos de tipo financiero, así como incentivos no financieros; con el fin de lograr la renovación del parque automotor.

Artículo 8.- De las Normas Técnicas

Encargar al Instituto Nacional de Calidad - INACAL la elaboración de las Normas Técnicas que regule el sistema de electro movilidad para el territorio nacional, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas.

Artículo 9.- Vigencia de la Ley

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

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.



MIGUEL ROMÁN VALDIVIA
Congresista de la República



Paloma Nacende

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de Ley tiene como objetivo promover la implementación de estaciones de carga para vehículos eléctricos, así como otorgar incentivos para su uso, con el principal objetivo de impulsar el transporte de cero emisiones contaminantes y la movilidad sostenible, contribuyendo al mismo tiempo al mejoramiento de la calidad del aire y disminución de enfermedades cardio-respiratorias relacionadas con la contaminación atmosférica, así como la renovación del parque automotor.

I. DEFINICIONES

Con el objeto de una mayor comprensión del presente proyecto de ley, a continuación, desarrollamos los diferentes conceptos que se emplean en el mismo.

1.1. VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Respecto a las definiciones de Vehículos Híbrido-eléctrico (PHEV) y de Vehículos Eléctricos (EV, conforme a lo informado por la DGASA y la DGTT es necesario precisar que, en el ámbito de la emergente tecnología vehicular eléctrica, se llaman vehículos híbridos a los que cuentan con un motor convencional más uno o más motores eléctricos alimentados por baterías. Si las baterías son recargadas sin conectarse a la red eléctrica, el vehículo se denomina Vehículo Híbrido (HEV, de sus siglas Hybrid Electric Vehicle). Por otro lado, si las baterías son recargadas principalmente conectándose a la red eléctrica, el vehículo se denomina Vehículo Enchufable (PHEV, de sus siglas en inglés: plug In-Hybrid Electric Vehicle). Ambos vehículos híbridos pueden o no tener carga de baterías por medio de sus frenos regenerativos.

Existen cuatro diseños básicos para automóviles: vehículos híbridos eléctricos (HEVs por sus siglas en inglés), vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEVs por sus siglas en inglés), vehículos eléctricos de batería pura (BEVs por sus siglas en inglés) y vehículos de pila de combustible de hidrógeno (FCEVs por sus siglas en inglés). Dado a que solamente los PHEVs y BEVs necesitan enchufarse para cargarse, generalmente se les combina y se les llama vehículos eléctricos enchufables (PEVs por sus siglas en inglés).

Asimismo, los vehículos eléctricos (EV) o llamados eléctricos puros o vehículos eléctricos a baterías (BEV, de sus siglas en inglés: Battery/Electric Vehicle), cuentan con uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se cargan exclusivamente conectados a la red eléctrica. Hay que recalcar que los motores no se conectan a la red eléctrica, sino al sistema de carga.



Resulta importante reconocer que la implantación de los vehículos eléctricos es una oportunidad única para el desarrollo de la movilidad sostenible, ya que permitirá sustituir el parque automotor que depende de

la combustión, por vehículos eléctricos que disminuirían las emisiones de gases tóxicos a la atmósfera. Esto repercutirá positivamente en el medio ambiente y en la salud de las personas que, no solo respirarán mejor, sino que sufrirán menos la contaminación acústica que producen los motores que funcionan con combustibles.

Los vehículos eléctricos poseen una eficiencia energética del 90%, frente al 38% de los motores diesel, su ahorro energético promedio respecto a los vehículos a motor es del 40% y su mantenimiento es mucho más barato, ya que el motor de este tipo de transporte tiene, de media, un 90% de componentes menos que un propulsor a combustión, los frenos duran más y se reducen las sustituciones de filtros, líquidos y aceites.¹

Ciudades como Madrid o Barcelona, ya se han apuntado a la movilidad eléctrica, con la finalidad de que se priorice el uso de los vehículos eléctricos frente a los impulsados por carburantes, sin embargo, resulta necesario que las administraciones implanten una serie de medidas que rompan las barreras de entrada que existen entre los consumidores de este tipo de tecnologías.

En el caso de los nuevos vehículos eléctricos su "combustible" es la electricidad y una parte importante de ella es de origen renovable. Teniendo en cuenta que un vehículo por combustión puede realizar unos 15.000 km/año de media, la sustitución de éste por un vehículo eléctrico representaría un ahorro de 1.500 kg/CO₂ al año. Además, hay que resaltar que los vehículos eléctricos están catalogados como "ZERO EMISIONES" en el punto de consumo, lo que ayuda a mejorar de forma sustancial la calidad de aire en las grandes ciudades, reduciendo la contaminación atmosférica y ayudando a prevenir los cada vez más frecuentes episodios de alta contaminación y sus efectos adversos sobre la salud.²

1.2. ESTACIONES DE CARGA

Una estación de carga o estación de carga eléctrica, también llamada en España electrinería o electrolinera, es un lugar que provee electricidad para la recarga rápida de las baterías de los vehículos eléctricos, incluyendo los vehículos híbridos enchufables, mediante procedimientos que no llevan más de diez minutos (dispensadores rápidos de electricidad o estación de recambio de baterías).³

¹ <https://ecovativos.com/ventajas-la-movilidad-electrica/>

² <https://www.factorenergia.com/es/blog/movilidad-electrica/movilidad-electrica-mucho-mas-que-un-concepto-de-moda/>

³ <http://noticias.coches.com/noticias-motor/asi-funciona-una-electrolinera-robotizada/18104>

Son estaciones en las que el vehículo, se conecta directamente a la red eléctrica, estos sistemas van superando problemas, como son el tiempo de recarga, que con las infraestructuras eléctricas actuales y el término de potencia, puede llevar varias horas en la recarga lenta; y la estandarización de los mismos, ya que será necesario que los sistemas empleados por la industria sean compatibles.

La batería es el factor más importante que tiene influencia en el rendimiento y costo de los vehículos eléctricos enchufables. En los vehículos eléctricos de batería, ésta constituye aproximadamente un tercio del precio de venta. Existen diferentes tipos de baterías disponibles para su uso en vehículos de pasajeros. Sin embargo, más del 90% de los fabricantes de automóviles actualmente utilizan baterías de iones de litio debido a su rendimiento superior en densidad de energía, vida útil, ciclos de carga y fiabilidad. Se espera en un futuro previsible que las baterías de iones de litio sean el principal tipo de batería (Consejo Nacional de Investigación, 2013).

La infraestructura de recarga es el conjunto de dispositivos físicos y lógicos, destinados a la recarga de los vehículos eléctricos que cumplan los requisitos de seguridad y disponibilidad previstos para cada caso, con capacidad para prestar servicio de recarga de forma completa e integral. Incluye las estaciones de recarga, el sistema de control, canalizaciones eléctricas, los cuadros eléctricos de mando y protección y los equipos de medida, cuando éstos sean exclusivos para la recarga del vehículo eléctrico.

- **Estación de Carga Lenta**

También llamada carga convencional, normal o estándar lenta, es, como su nombre indica, la más habitual, provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios, lo que permite realizar la recarga completa de las baterías en un plazo de 6 a 8 horas. Este tipo de recarga es la más sencilla de utilizar, ya que no requiere de instalación previa, únicamente es necesario contar con un conector doméstico. La carga lenta es la opción más recomendada para cargar las baterías durante la noche. Además, permite reducir gastos debido a la tarifa eléctrica nocturna, más económica que en el resto de franjas horarias.

- **Estación de Carga Rápida**

La recarga rápida se realiza a una potencia muy alta, las baterías de vehículos eléctricos cuentan con una potencia de salida superior a 50 kilovatios. Una característica muy destacable de este tipo de carga, es que la media hora a la que hacemos referencia, es el tiempo necesario para recargar aproximadamente el 80% de la batería. Habitualmente no supone ningún tipo de inconveniente pues cuando recargamos el vehículo las baterías no suelen estar del todo agotadas, pero en el caso de querer recargar el 20% restante hasta alcanzar la carga completa, el proceso se ralentiza y puede tardar hasta 20 minutos más en alcanzar el 100%.



Por otro lado, a la gran ventaja de reducir los tiempos de carga, se contraponen ciertos inconvenientes.⁴

A continuación, desarrollaremos la importancia para la conservación del medio ambiente en cuanto a la implementación de los vehículos eléctricos.

II. DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

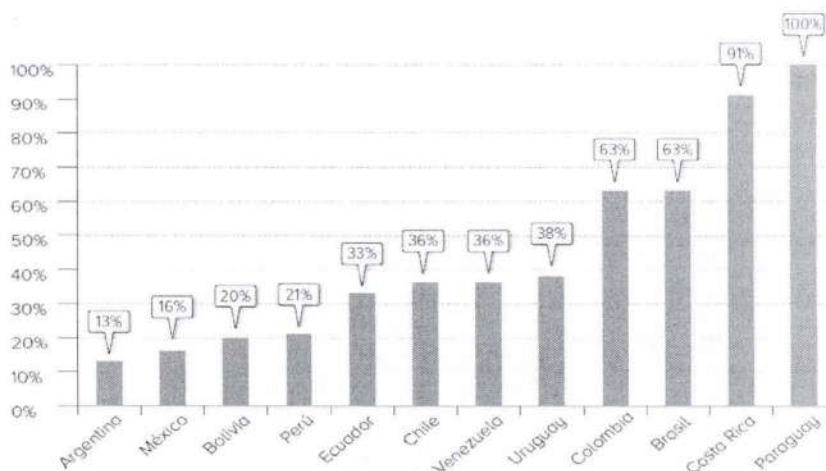
Los avances en la reducción de emisiones del tubo de escape logrados por los vehículos eléctricos, son solamente uno de los muchos beneficios. De hecho, la actual ola de vehículos híbridos eléctricos ha sido apoyada en gran medida por las regulaciones en emisiones y consumo de combustible a nivel mundial. A pesar que los avances tecnológicos para los vehículos de motor de combustión interna les han permitido lograr importantes reducciones en el consumo de combustible y emisiones, las tecnologías completamente eléctricas pueden ser el único camino para lograr estándares ambientales sumamente bajos, especialmente con respecto a las emisiones de GEI (Gas de Efecto Invernadero) y consumo de combustible.

Las emisiones de los tubos de escape son fundamentales en términos de contaminantes locales que afectan la salud humana, tales como partículas y óxidos de nitrógeno. No obstante, la reducción de emisiones de GEI debe de ser evaluada desde una perspectiva well-to-wheel (WTW por sus siglas en inglés, es una técnica de análisis del ciclo de vida utilizado en el transporte) la cual también considera las emisiones causadas en la generación y distribución de electricidad de los vehículos eléctricos enchufables. Los estudios de la WTW han concluido que los beneficios de los GEI en los PEVs dependen en su gran mayoría de la fuente utilizada para la producción de energía.⁵

⁴ <https://www.cargacar.com/noticias/velocidad-de-carga-de-los-coches-electricos/>

⁵ La Incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina- Julián A. Gómez Gelez-Carlos Hernán Mojica-Veerender Kaul-Lorena Isla-Pág. 18

Porcentaje de recursos renovables para la producción de electricidad.



Fuente: Centro de Innovación Energética - Banco Interamericano de Desarrollo, 2012.

El cuadro anterior muestra el porcentaje de fuentes renovables utilizadas para la producción de electricidad en diferentes países latinoamericanos. En general, América Latina es una región con un alto porcentaje de uso de fuentes renovables debido a la importante contribución de la hidroelectricidad; países como Paraguay, Costa Rica, Brasil y Colombia podrían lograr importantes reducciones de emisiones de GEI en el transporte adoptando la tecnología de vehículos eléctricos. Otros países como Argentina, México y Bolivia, los cuales dependen del gas y petróleo como fuentes de energía, lograrían reducciones mucho más modestas.⁶

Otro aspecto favorable al medio ambiente de los vehículos eléctricos, es que reducen el ruido en comparación con los vehículos de motor de combustión interna, porque la operación eléctrica pura es prácticamente libre de ruido y porque los motores de combustión en los vehículos híbridos eléctricos y los vehículos híbridos eléctricos enchufables se reducen. Actualmente varios países se encuentran explorando legislaciones para solicitar un mínimo nivel de sonido para los vehículos eléctricos a baja velocidad (aproximadamente por debajo de los 30 km/h).

III. OTORGAMIENTO DE INCENTIVOS

El costo siempre ha sido una preocupación importante para la expansión y adquisición de los vehículos eléctricos a nivel mundial, por lo que a continuación desarrollamos los dos tipos de incentivos que deben de tomarse en cuenta.

⁶ Carpeta temática: Energía y Minas-Vehículos eléctricos-La Incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina, Página 19



3.1. INCENTIVOS FINANCIEROS

La iniciativa tiene por objeto estimular y fortalecer el uso de los vehículos eléctricos como medida efectiva para reducir el consumo de combustible fósil, la contaminación ambiental, los daños a la salud y el gasto de los usuarios en movilidad. En este sentido, se propone la creación de una Comisión de apruebe el otorgamiento de incentivos.

Debido a que los altos costos de venta son una de las barreras principales en la introducción de los vehículos eléctricos, los incentivos financieros son una de las opciones más directas, mediante la cual los gobiernos promueven el uso de los vehículos eléctricos.

Los incentivos financieros también pueden ser dirigidos a reducir los costos anuales de propiedad o de uso de un vehículo eléctrico. La principal diferencia es que este tipo de incentivos no reduce el precio de compra de los vehículos eléctricos, al contrario, reduce costos durante un largo período de tiempo. De cualquier manera, los incentivos financieros para reducir los costos de propiedad o uso de los vehículos eléctricos, pueden ser diseñados para mantener estables los ingresos tributarios mediante el aumento de las respectivas tasas para los vehículos convencionales de motor de combustión interna.⁷

Asimismo, el costo de fabricación del motor eléctrico y de la batería de un vehículo eléctrico es significativamente más alto que de un vehículo convencional de motor de combustión interna. Por consiguiente, es importante que el Ejecutivo, promueva el otorgamiento de un bono para fomentar la adquisición de los vehículos eléctricos.

3.2. INCENTIVOS NO FINANCIEROS

Los incentivos no financieros, resultan un conjunto importante de políticas para los países que promueven los vehículos eléctricos. Se puede considerar tres de los beneficios más comunes que son:

- Exención de las restricciones de vehículos, como en las restricciones de placas
 - Estacionamientos exclusivos
- Las restricciones basadas en las placas para la circulación de ciertos automóviles en algunos días de la semana y en horas pico es una política común en ciudades de América Latina (por ejemplo, Bogotá, México DF y Sao Paulo). Estas políticas se han promulgado para mitigar los problemas ambientales y de congestionamiento.

⁷ Carpeta temática: Energía y Minas-Vehículos eléctricos-La Incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina, Página 25



Las ciudades generalmente tienen la posibilidad de encargar un porcentaje mínimo de o número exclusivo de plazas de estacionamiento para los vehículos eléctricos en los estacionamientos públicos. Esta es probablemente una buena política para promover los vehículos eléctricos, ya que afectará solamente de manera marginal la disponibilidad en los estacionamientos para los vehículos de motor de combustión interna mientras brindan un gran beneficio para los vehículos eléctricos.

IV. FUNDAMENTOS JURIDICOS Y MEDIO AMBIENTALES

Con el fin de dar sustento a la presente iniciativa, a continuación, detallamos el marco legal en la cual se sustenta la misma.

- **CONVENIO MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMATICO**
Cuyo objetivo principal es la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero.
- **PROTOCOLO DE KIOTO**
Resulta importante dar cumplimiento a los compromisos asumidos de carácter internacional en materia ambiental al ratificar el denominado Protocolo de Kioto y sus enmiendas, y con ello adoptar medidas y acciones que logren, entre otros, impulsar el desarrollo en el país del uso de tecnologías limpias principalmente el transporte eléctrico u otra alternativa de transporte con cero emisiones o de bajas emisiones de CO₂, el objetivo de este protocolo es la reducción de los gases efectos invernaderos, fijándose límites para las emisiones de los gases que dañan y contaminan el medio ambiente.
- **ACUERDO DE PARÍS**
Se aprueba un plan de acción con el objetivo de poner un término al calentamiento global, estableciendo pautas a fin de mantener por no más de 2° grados de temperatura global.
- **CONSTITUCION POLITICA DEL PERU**
El presente proyecto de ley se enmarca dentro de los alcances por el artículo 2 numeral 22 de la Constitución Política del Perú, que señala como *"derecho de la persona humana el gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida"*.
- **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 de energía, proteger al consumidor, fomentar la competitividad de la economía nacional y



reducir el impacto ambiental negativo del uso y consumo de los recursos energéticos.

- **LEY N° 28611, LEY GENERAL DEL AMBIENTE**

Establece en el artículo I del Título Preliminar lo siguiente: "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".

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

El artículo 4 de la precitada Ley, dispone que: "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".

- **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".

- **DECRETO SUPREMO N° 064-2010-EM**

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

- **Decreto Supremo N° 95-2018-EF**

Propone la eliminación del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para la importación de vehículos eléctricos, con la finalidad de renovar el parque automotor a vehículos más limpios.



- **Decreto Supremo N° 19-2018-MTC**

Modificó el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV) con la finalidad de incorporar al parque automotor peruano vehículos a la vanguardia de las nuevas tecnologías, con diseños y fuentes de energía innovadoras como los autos eléctricos y bicicletas de pedaleo asistido.

V. DESARROLLO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley regula lo referente a las estaciones de carga a considerarse y la necesidad de implementarse para que pueda incentivarse el uso en el parque automotor de los vehículos eléctricos, teniendo en cuenta las definiciones antes señaladas.

Asimismo, contempla la necesidad de que los proyectos de vivienda puedan implementar centros de cargas de electricidad para vehículos eléctricos, en áreas comunes, los cuales deben contar con las medidas de seguridad necesaria. Igualmente se regula la necesidad de que se promueva por parte del Ejecutivo, iniciativas para la construcción de centros de cargas para vehículos eléctricos.

Otra de las medidas que regula el Proyecto de Ley es el referente al registro de centro de cargas, bajo responsabilidad de las empresas de distribución de energía eléctrica, 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 Locales.

Asimismo, se considera necesario la implementación de una Comisión encargada de proponer incentivos que fomenten la adquisición de vehículos eléctricos, siendo que las propuestas deben incluir el otorgamiento de un bono, incentivos financieros, incentivos no financieros, con el fin de lograr la renovación del parque automotor.

Otro aspecto, que regula este proyecto es el referente a la elaboración de las normas técnicas lo cual se encarga al Instituto Nacional de Calidad - INACAL, en coordinación con el Ministerio de Energía y Minas.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta legislativa, tiene por objetivo incentivar el uso de vehículos eléctricos, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El presente proyecto se encuentra enmarcado en lo establecido en la Política 19 del Acuerdo Nacional 2002 - 2021, referida al Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental, determinando las siguientes políticas específicas:



(f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo;

(. . .)

(m) cumplirá 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.

ANALISIS COSTO - BENEFICIO

En el caso de aprobarse la presente iniciativa legal, se logrará fomentar en nuestro país el uso de vehículos eléctricos, a través del otorgamiento de un bono, incentivos financieros, no financieros y regulaciones ambientales, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Por ende, no genera gasto al erario nacional.

Pasión por el
DERECHO