

Ley que establece la interoperabilidad, la transparencia de precios y el acceso abierto a la infraestructura de carga de vehículos eléctricos y reconoce el derecho a instalar puntos de carga en edificaciones

Eleva a rango de ley reglas mínimas para la carga de vehículos eléctricos: estándares abiertos con requisitos mínimos de ciberseguridad, pago sin suscripción escalonado por potencia, precio visible por kWh, un Registro Nacional de Puntos de Carga con datos abiertos, y el derecho del propietario a instalar un cargador en su estacionamiento mediante la incorporación de un artículo a la Ley 27157, sin beneficios tributarios.

Comisión (Cámara de Diputados): Energía y Minas (+ Infraestructura, Vivienda y Transportes) · **Revisora (Senado):** En asuntos de Desarrollo Productivo, Energía y Minas, Infraestructura y Trabajo · **Prioridad:** media · **Costo fiscal:** bajo · **Plazo:** corto
Plan Perú 2050: Energía, Transportes, Ciudades Inteligentes

I. Exposición de motivos

La infraestructura de carga para la movilidad eléctrica se rige por normas de rango reglamentario: el Decreto Supremo 022-2020-EM, que aprueba disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica, y su reglamento, aprobado por el Decreto Supremo 036-2023-EM, que ya fija conectores Tipo 2/CCS2, comunicación OCPP 1.6 o superior, interoperabilidad y gestión de carga en edificios multifamiliares, pero no regula el precio visible, el pago sin suscripción, un registro público de puntos de carga ni requisitos de ciberseguridad para la gestión remota de cargadores. Según la API pública del SPLEY, durante 2021-2026 se presentaron más de veinte proyectos de ley sobre electromovilidad (varios con dictamen) y ninguno fue publicado como ley; buena parte proponía beneficios tributarios, objetados por el Ministerio de Economía y Finanzas según reportes de prensa. Mientras tanto, quedan sin rango legal aspectos que no generan gasto fiscal pero sí determinan la adopción: que cualquier vehículo pueda cargar en cualquier punto público, que el usuario conozca el precio antes de cargar y pueda pagar sin afiliarse a una aplicación, que existan datos abiertos de ubicación y disponibilidad de cargadores, y que un propietario en un edificio pueda instalar un cargador en su estacionamiento sin veto arbitrario de la junta. La Agencia Internacional de Energía (Global EV Outlook 2025) documenta que la disponibilidad y confiabilidad de la carga pública es un determinante de la adopción; el Plan Perú 2050 plantea transporte y ciudades sostenibles.

II. Fórmula legal

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE LA INTEROPERABILIDAD, LA TRANSPARENCIA DE PRECIOS Y EL ACCESO ABIERTO A LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y RECONOCE EL DERECHO A INSTALAR PUNTOS DE CARGA EN EDIFICACIONES

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto establecer reglas de interoperabilidad, seguridad de las comunicaciones, transparencia de precios, acceso abierto e información pública para la infraestructura de carga de vehículos eléctricos, y reconocer el derecho a instalar puntos de carga en edificaciones, en el marco del Decreto Ley 25844, Ley de Concesiones Eléctricas, de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, y de la Ley 27157. Las normas reglamentarias sobre infraestructura de carga se adecúan a la presente ley.

Artículo 2. Definiciones

Para efectos de la presente ley se entiende por: a) Punto de carga de acceso público: infraestructura de carga ubicada en espacios abiertos al público, con independencia de la titularidad del predio; b) Operador del punto de carga: persona natural o jurídica responsable de la operación del punto de carga; c) Pago ad hoc: pago por una sesión de carga sin necesidad de suscripción, registro previo ni contrato con el operador; d) Sistema de gestión remota: plataforma que controla, configura o actualiza a distancia uno o más puntos de carga.

Artículo 3. Interoperabilidad y seguridad de las comunicaciones

3.1 Los puntos de carga de acceso público cuentan con, al menos, un conector de los estándares aprobados en el Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica, aprobado por el Decreto Supremo 036-2023-EM, o el que haga sus veces, sin perjuicio de conectores adicionales, y utilizan protocolos de comunicación abiertos, públicamente documentados y de libre implementación, que permitan su gestión remota por distintos sistemas y la itinerancia entre operadores. El reglamento indica los protocolos de referencia y sus versiones mínimas; el Ministerio de Energía y Minas lo actualiza en coordinación con el Instituto Nacional de Calidad (INACAL). 3.2 Los puntos de carga de acceso público que se instalen a partir de la vigencia del reglamento de la presente ley, y los sistemas de gestión remota que los controlen, emplean versiones de dichos protocolos que soporten autenticación mutua del punto de carga y del sistema de gestión, comunicaciones cifradas, actualizaciones de firmware firmadas y registro de eventos de seguridad, y mantienen la capacidad de operar localmente ante la pérdida de comunicación. 3.3 Los operadores de sistemas de gestión remota que controlen puntos de carga con una potencia agregada superior a la que fije el reglamento notifican los incidentes de seguridad digital conforme a la ley de la materia sobre notificación de incidentes o, en su defecto, al Marco de Confianza Digital y su normativa de desarrollo. 3.4 Los operadores no pueden restringir el acceso a sus puntos de carga de acceso público por la marca del vehículo.

Artículo 4. Pago ad hoc y transparencia de precios

4.1 En los puntos de carga de acceso público el usuario puede pagar en modalidad ad hoc mediante lector de tarjetas, dispositivo sin contacto o código de acceso a una página de pago sin registro previo. Para los puntos de carga nuevos con potencia igual o superior a la que fije el reglamento, se exige lector de tarjetas o dispositivo sin contacto. Los medios de pago en puntos de carga desatendidos cumplen los estándares de seguridad de la industria de tarjetas de pago y las disposiciones de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP aplicables. 4.2 El operador informa, antes del inicio de la carga, el precio por kilovatio-hora y, de existir, los cargos por tiempo o por ocupación, en el punto de carga y por medios digitales. 4.3 El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo constituye infracción a la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, y se sanciona por el INDECOPI conforme a su artículo 110.

Artículo 5. Registro Nacional de Puntos de Carga y datos abiertos

5.1 Se crea el Registro Nacional de Puntos de Carga de Acceso Público, a cargo del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), de inscripción gratuita y en línea, en el que los operadores registran sus puntos de carga de acceso público con su ubicación, potencia, tipo de conector, horario y precio. El registro no constituye un órgano ni un pliego nuevo y se implementa con los sistemas del OSINERGMIN. 5.2 El OSINERGMIN publica dicha información en formato abierto y, para los puntos de carga de acceso público con potencia igual o superior a la que fije el reglamento, la disponibilidad en tiempo real, conforme al régimen de apertura de datos públicos y sus excepciones previsto en la ley de la materia. El OSINERGMIN aprueba el formato abierto de intercambio de datos y la interfaz de transmisión, pudiendo adoptar el modelo de datos de OCPI o un equivalente abierto. 5.3 Los datos de las sesiones de carga asociados a personas identificables se tratan conforme a la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, solo para la facturación, la seguridad y la operación, y se conservan por el plazo que fije el reglamento. La información publicada conforme al numeral 5.2 no incluye datos de sesiones individuales.

Artículo 6. Incorporación del artículo 40-A a la Ley 27157

Se incorpora el artículo 40-A a la Ley 27157, Ley de Regularización de Edificaciones, del Procedimiento para la Declaratoria de Fábrica y del Régimen de Unidades Inmobiliarias de Propiedad Exclusiva y de Propiedad Común, en los siguientes términos:

«Artículo 40-A. Derecho a instalar puntos de carga de vehículos eléctricos

40-A.1 El propietario de un estacionamiento de uso exclusivo, o su poseedor con autorización escrita del propietario, puede instalar, a su costo, un punto de carga de vehículos eléctricos para uso propio, conectado a su suministro individual o con medidor propio, conforme al Código Nacional de Electricidad – Utilización, previa comunicación escrita a la junta de propietarios acompañada del proyecto suscrito por ingeniero electricista o mecánico-electricista habilitado. La instalación solo puede ocupar bienes comunes en la medida indispensable, por el recorrido que señale la junta, y el propietario está obligado a reponer los bienes comunes a su estado anterior al retirarla.

40-A.2 La junta de propietarios solo puede oponerse dentro de los treinta días calendario siguientes a la comunicación, mediante acuerdo sustentado en un informe técnico que acredite riesgo para la seguridad o insuficiencia de la capacidad eléctrica no subsanable; en tal caso, propone la alternativa técnica. En el mismo plazo, la junta puede establecer condiciones razonables de recorrido, seguridad y seguro.

40-A.3 Cuando la capacidad eléctrica del edificio sea limitada, la junta puede exigir un sistema de gestión dinámica de carga, sin que ello constituya oposición. La instalación cumple las condiciones de gestión de carga del reglamento de infraestructura de carga vigente.

40-A.4 El propietario asume los costos de instalación, consumo y mantenimiento y la responsabilidad por daños derivados de la instalación.

40-A.5 Lo dispuesto en el presente artículo prevalece sobre las disposiciones del reglamento interno que lo contradigan.»

Artículo 7. Preinstalación en edificaciones nuevas

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento incorpora en el Reglamento Nacional de Edificaciones, en concordancia con el reglamento de infraestructura de carga del Ministerio de Energía y Minas, la exigencia de canalizaciones y previsión de capacidad eléctrica para puntos de carga en un porcentaje de los estacionamientos de las edificaciones nuevas que determine el reglamento, de manera gradual y diferenciada según el tipo de edificación.

Artículo 8. Baterías de tracción al final de su vida útil

El Ministerio del Ambiente incorpora las baterías de tracción de vehículos eléctricos entre los residuos sujetos al régimen de responsabilidad extendida del productor, conforme al Decreto Legislativo 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, priorizando su reutilización, reacondicionamiento para segunda vida, reciclaje y recuperación de materiales, con condiciones de seguridad para su transporte y almacenamiento y la trazabilidad de cada batería desde su importación.

Artículo 9. Infracciones y sanciones

9.1 Constituyen infracciones administrativas sancionables por el OSINERGMIN: a) Leve: no actualizar la información del Registro Nacional de Puntos de Carga de Acceso Público. b) Grave: restringir el acceso por marca del vehículo; no cumplir los requisitos de interoperabilidad del numeral 3.1; no notificar los incidentes de seguridad digital conforme al numeral 3.3. c) Muy grave: operar puntos de carga de acceso público sin inscripción en el registro; operarlos sin contar con la protección diferencial, la puesta a tierra o el certificado de conformidad de la instalación exigidos por el Código Nacional de Electricidad y el reglamento; o sin cumplir los requisitos de seguridad de las comunicaciones del numeral 3.2. 9.2 Las infracciones leves se sancionan con amonestación o multa de hasta una (1) UIT; las graves, con multa de más de una (1) hasta diez (10) UIT; y las muy graves, con multa de más de diez (10) hasta cincuenta (50) UIT, graduadas conforme al numeral 3 del artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 006-2026-JUS. 9.3 Las infracciones relativas a la información de precios y al pago se sancionan por el INDECOPI conforme al artículo 110 del Código de Protección y Defensa del Consumidor. No se sanciona dos veces una misma conducta cuando exista identidad de sujeto, hecho y fundamento.

Artículo 10. No creación de beneficios tributarios

La presente ley no crea beneficios tributarios. Cualquier incentivo tributario a la movilidad eléctrica requiere ley expresa conforme a la Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario, con informe previo del Ministerio de Economía y Finanzas.

Primera. Disposición Complementaria Final

Reglamentación. El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley y adecúa el Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica, aprobado por el Decreto Supremo 036-2023-EM, o el que haga sus veces, en un plazo de ciento veinte días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente ley, mediante decreto supremo refrendado por los Ministros de Energía y Minas, de Vivienda, Construcción y Saneamiento y del Ambiente.

Segunda. Disposición Complementaria Final

Adecuación del reglamento de la Ley 27157. El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento adecúa el Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley 27157, aprobado por el Decreto Supremo 035-2006-VIVIENDA, al artículo 40-A en el plazo previsto en la disposición anterior.

Tercera. Disposición Complementaria Final

Financiamiento. La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Única. Disposición Complementaria Transitoria

Puntos de carga existentes. Los puntos de carga de acceso público existentes se adecúan a lo dispuesto en los artículos 4 y 5 en un plazo de doce meses contados desde la entrada en vigor del reglamento, sin que se les exija lector de tarjetas; los requisitos de los numerales 3.1 y 3.2 se aplican a los puntos de carga nuevos o renovados, y el numeral 3.3 a todos los sistemas de gestión remota.

III. Análisis costo-beneficio

El costo para el Estado es bajo: el OSINERGMIN implementa el registro y publica datos abiertos con sus sistemas (estimado S/ 0,5–1,5 millones entre desarrollo y operación inicial) y el MVCS y el MINAM ajustan reglamentos existentes. La ley no crea beneficios tributarios, principal objeción fiscal de los proyectos previos. Los costos privados recaen en los operadores (medio de pago ad hoc, escalonado por potencia para no forzar el reacondicionamiento de cargadores lentos con lectores de US\$ 300–800 por unidad, referencial; versiones seguras del protocolo, de costo marginal si se exigen desde la instalación) y en los constructores (canalizaciones en obra nueva, más baratas que la adecuación posterior). Los beneficios son menor incertidumbre para el usuario, competencia entre operadores, información para planificar la red eléctrica, menor riesgo de ataques coordinados sobre la carga que afecten la red de distribución y menor conflicto en condominios.

Normas que modifica

- Ley 27157, Ley de Regularización de Edificaciones y del Régimen de Unidades Inmobiliarias de Propiedad Exclusiva y Común, art. 40-A (numeración por verificar) — *incorpora*
- Decreto Supremo 036-2023-EM, Reglamento de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica, arts. 2, 25, 26 y 29 (adecuación: seguridad, pago ad hoc, precio, registro) — *eleva_rango*
- Decreto Supremo 022-2020-EM, concordancia — *complementa*
- Decreto Supremo 035-2006-VIVIENDA, TUO del Reglamento de la Ley 27157, adecuación (DCF Segunda) — *complementa*
- Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, art. 110 (escala aplicable, art. 4.3) — *complementa*
- Decreto Legislativo 1278, Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, REP de baterías de tracción (art. 8) — *complementa*
- Decreto Ley 25844, Ley de Concesiones Eléctricas, marco (art. 1) — *complementa*
- Ley 27332 y Ley 27699 (potestad sancionadora del OSINERGMIN), concordancia (art. 9) — *complementa*

Entidades implicadas (quién hace qué)

- **MINEM** (rectora): Actualiza estándares y protocolos de referencia con el INACAL (art. 3.1) y reglamenta la ley (DCF Primera).
- **OSINERGMIN** (sancionadora): Administra el Registro Nacional y los datos abiertos (art. 5), supervisa seguridad eléctrica, interoperabilidad y seguridad de comunicaciones y sanciona (art. 9.1-9.2).
- **INDECOPI** (sancionadora): Sanciona incumplimientos de precio y pago ad hoc conforme al art. 110 del Código del Consumidor (arts. 4.3 y 9.3).
- **INACAL** (consultiva): Coordina la actualización de estándares (art. 3.1).
- **MVCS** (reglamentadora): Adecúa el RNE (art. 7) y el reglamento de la Ley 27157 (DCF Segunda).
- **MINAM** (reglamentadora): Incorpora baterías de tracción a la REP (art. 8).

- **ANPD** (supervisora): Supervisa el tratamiento de datos de sesiones de carga (art. 5.3).
- **CNSD/COES** (consultiva): Recepción de incidentes (art. 3.3) y evaluación del impacto de cargas gestionadas remotamente en la operación del sistema.
- **GL** (supervisora): Licencias de edificación e instalación conforme al D.S. 036-2023-EM.

Sujetos obligados: Operadores de puntos de carga de acceso público y de sistemas de gestión remota; juntas de propietarios (deber de no oponerse sin sustento); constructores de edificaciones nuevas (preinstalación vía RNE); productores e importadores de baterías de tracción (REP).

Beneficiarios: Usuarios de vehículos eléctricos y propietarios en edificios; operadores entrantes (interoperabilidad); distribuidoras eléctricas (información para planificar la red). No se cuantifica por falta de cifra pública consolidada del parque eléctrico.

Impacto económico estimado (confianza media; referencial, no oficial)

Tipo: neutro

Costo para el Estado: S/ 0,5–1,5 millones (único) y S/ 0,2–0,5 millones/año

Horizonte: 2027-2031

Financiamiento: Presupuesto institucional del OSINERGMIN (financiado con aporte por regulación), MINEM, MVCS y MINAM, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Supuestos: Estimación del editor: desarrollo del registro en línea y la interfaz de datos del OSINERGMIN (S/ 0,5–1,5 millones únicos) y operación con 1–3 analistas (S/ 0,2–0,5 millones/año a costos de referencia CAS); ajustes del RNE, del reglamento de la Ley 27157 y de la REP con personal existente.

Beneficio para el Estado: Información para planificar redes de distribución y políticas de movilidad; ningún gasto tributario. No cuantificable con información pública.

Beneficio para la sociedad: Menores barreras de uso, competencia de precios, menos conflictos en condominios y menor costo de adecuación futura de edificios. No cuantificable.

Inversión privada: Puede facilitar la inversión de operadores de carga al reducir incertidumbre regulatoria; monto no estimable.

Costo para privados: Operadores: medio de pago ad hoc (QR sin costo relevante en cargadores lentos; lector de US\$ 300–800 por unidad en cargadores nuevos de alta potencia, referencial), versiones seguras del protocolo (costo marginal en equipos nuevos) y registro. Constructores: canalizaciones en obra nueva. Propietarios que instalen: costo íntegro de su instalación.

Riesgos: Ataques coordinados sobre plataformas de gestión remota (mitigado por 3.2 y 3.3); retiro de cargadores lentos si se exigiera lector (evitado por escalonamiento); conflictos en condominios por capacidad eléctrica (mitigado por gestión dinámica de carga, 40-A.3); que la numeración 40-A de la Ley 27157 no esté libre (verificar en SPIJ).

Revisión especializada (asistida por IA, sobre la versión anterior)

- **Constitucional** — Con observaciones: Las reglas de interoperabilidad y transparencia son intervenciones proporcionales en la libertad de empresa (art. 59) en favor de los consumidores (art. 65). El derecho a instalar cargadores en condominios es una limitación legítima de la propiedad común, pero debe resguardar los bienes comunes y exigir el consentimiento del propietario cuando instala un poseedor; además el objeto no puede enmarcarse en un decreto supremo.
- **Técnica legislativa** — Con observaciones: Eleva a rango de ley reglas útiles. Sin embargo, se enmarca en un decreto supremo, lo que invierte la jerarquía. Además, regula el derecho del propietario en la propiedad horizontal fuera de la Ley 27157 y crea para el Indecopi una escala de multas distinta de la del Código de Protección y Defensa del Consumidor para conductas que ese Código ya tipifica.
- **Concordancia normativa** — Con observaciones: Normas verificadas: D.S. 022-2020-EM y D.S. 036-2023-EM (Reglamento de Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica, El Peruano 31-dic-2023). No hay ley de electromovilidad publicada a la fecha. El D.S. 036-2023-EM ya fija conectores Tipo 2/CCS2 (art. 2), comunicación OCPP 1.6 o superior (art. 25.3), interoperabilidad (art. 26.1) y gestión de carga y ductos en edificios multifamiliares (art. 29.2), pero NO regula precio visible, pago ad hoc ni registro público: el art. 3 debe elevar el estándar existente y el art. 5 crear expresamente el registro.
- **Seguridad** — Observaciones graves: Obliga a que los cargadores públicos sean gestionables remotamente por protocolos abiertos (en la práctica OCPP) sin exigir ningún requisito de ciberseguridad ni asignar supervisión en esa materia. Una flota

conectada administrada por pocas plataformas centrales puede, si se compromete, manipular la carga de forma simultánea y afectar la red eléctrica, además de exponer datos de movilidad de los usuarios.

- **Derecho tecnológico** — Con observaciones: Correctamente construida sobre el D.S. 022-2020-EM y el D.S. 036-2023-EM (reglamento de la infraestructura de carga, publicado el 31-dic-2023) y alineada con el Reglamento (UE) 2023/1804 (AFIR). Requiere precisar el estándar de protocolo abierto (OCPP/OCPI) sin rigidez, evitar que el mandato de conectores deje fuera tecnologías presentes en el parque peruano, escalonar el pago ad hoc por potencia y fijar la seguridad eléctrica y la medición en el derecho de instalación en condominios.

IV. Efecto de la vigencia de la norma

Incorpora el artículo 40-A a la Ley 27157 (numeración por verificar en SPIJ antes del dictamen) y obliga a adecuar su reglamento (D.S. 035-2006-VIVIENDA). Crea el Registro Nacional de Puntos de Carga de Acceso Público a cargo del OSINERGMIN, sin crear órganos. Eleva a rango de ley reglas mínimas que complementan el Decreto Supremo 022-2020-EM y el Decreto Supremo 036-2023-EM (que se adecúan); complementa el Decreto Ley 25844, la Ley 29571 (sanción por su artículo 110), la Ley 29733, el Decreto Legislativo 1278 y el Reglamento Nacional de Edificaciones. Baterías de tracción: materia de esta propuesta; RAEE y derecho a reparación: TAL-12. No deroga normas.

V. Indicador de éxito al 2031

A 2031, el 100% de los puntos de carga de acceso público está inscrito en el Registro Nacional, publica precio y ubicación en datos abiertos y permite pago ad hoc; los puntos nuevos usan versiones seguras del protocolo de gestión remota; el Reglamento Nacional de Edificaciones incluye la preinstalación; y las baterías de tracción están incorporadas al régimen de responsabilidad extendida del productor.

Normas relacionadas

- Decreto Supremo 022-2020-EM, disposiciones sobre la infraestructura de carga y abastecimiento de energía eléctrica para la movilidad eléctrica — <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1879172-2>
- Decreto Supremo 036-2023-EM, Reglamento para la Instalación y Operación de la Infraestructura de Carga de la Movilidad Eléctrica — <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2249540-3>
- Ley 27157, Ley de Regularización de Edificaciones, del Procedimiento para la Declaratoria de Fábrica y del Régimen de Unidades Inmobiliarias de Propiedad Exclusiva y de Propiedad Común — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/27157.pdf>
- Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29571.pdf>
- Decreto Legislativo 1278, Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/01278.pdf>
- Decreto Ley 25844, Ley de Concesiones Eléctricas — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/25844.pdf>

Antecedentes

Verificados uno a uno en la API pública del SPLEY (consulta del 22-oct-2026); no figuran en el inventario temático data/antecedentes.json, cuyo filtro no capta electromovilidad: PL 01054/2021-CR (promoción del uso de vehículos eléctricos), 03203/2022-CR (Ley General de Electromovilidad), 03448/2022-CR (movilidad eléctrica y eficiencia energética), 04852/2022-CR y 04903/2022-CR (promoción de la electromovilidad) y 05188/2022-CR (desarrollo y promoción de la electromovilidad), todos con dictamen; PL 09367/2024-CR (red de puntos de carga; en Orden del Día) y PL 12396/2025-CR (vehículos pesados eléctricos e híbridos; en comisión). Ninguno figura como publicado. Expedientes: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/3203> y <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/congreso/expediente/2021/9367>.

Referencias internacionales

- Unión Europea: Reglamento (UE) 2023/1804, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (pago ad hoc, transparencia de precios y datos) — <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>

- Colombia: Ley 1964 de 2019, por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos — http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1964_2019.html
- Unión Europea: Reglamento (UE) 2023/1542, relativo a las pilas y baterías y sus residuos (pasaporte de batería) — <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>

Fuentes

- El Peruano: Decreto Supremo 022-2020-EM — <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1879172-2>
- El Peruano: Decreto Supremo 036-2023-EM — <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2249540-3>
- IEA, Global EV Outlook 2025 — <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>
- OSINERGMIN: portal institucional — <https://www.gob.pe/osinergmin>

Propuesta ciudadana de libre uso — no es un proyecto presentado. Versión web:
<https://unimauro.github.io/agenda-legislativa-tech/p/SOB-04.html>