

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

COMISIÓN DE ENERGÍA Y MINAS Período Anual de Sesiones 2022-2023

DICTAMEN 04

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Energía y Minas, de conformidad con los artículos 34 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 2423/2021-PE**¹, presentado por el **Poder Ejecutivo** mediante el cual se propone establecer que el ingreso de vehículos de transporte internacional por carretera al territorio nacional, cumpla con la normativa vigente en el país en materia de calidad de combustibles.

El Sr. **Ricardo Villavicencio Ferro**, director de la Dirección de Procesamiento, Transporte y Comercialización de Hidrocarburos y Biocombustibles de la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas, sustentó el **Proyecto de Ley 2423/2021-PE** ante el Pleno de la Comisión de Energía y Minas, en su Segunda Sesión Ordinaria realizada el 7 de setiembre del presente año.

Luego del análisis y debate correspondiente, la Comisión de Energía y Minas, en su Cuarta Sesión Ordinaria del 21 de setiembre de 2022, realizada en la **modalidad mixta**, en la Sala Miguel Grau Seminario del Congreso de la República [**presencial**] y en la sala de reuniones de la plataforma² de videoconferencia del Congreso de la República [**virtual**], acordó por **MAYORÍA** aprobar³ el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, con texto sustitutorio, mediante el cual se propone la *Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles*, con el **voto favorable de los congresistas**: [presencialmente] *Ilich Fredy López Ureña (AP); Diego Alfonso Fernando Bazán Calderón (Av.P); Diana Carolina Gonzales Delgado (Av.P); Eduardo Salhuana Cavides (APP); Elizabeth Sara Medina Hermosilla (BM); Miguel Ángel Ciccía Vásquez (RP); Luis Kamiche Morante (PD) y Jorge Luis Flores Ancachi (AP)*; [a través de la

¹ https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzI5NDM=/pdf/PL_2423

² Según lo establecido en los artículos 27-A y 51-A del Reglamento del Congreso de la República. Se utilizó la herramienta de *Microsoft Teams*.

³ Se solicitó autorización para la ejecución de los acuerdos, aprobándose por UNANIMIDAD, considerando la dispensa del trámite de aprobación del acta y de su lectura.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

plataforma de videoconferencias⁴] Rosio Torres Salinas (APP); Segundo Toribio Montalvo Cubas (PL); Margot Palacios Huamán (PL); Alfredo Pariona Sinche (PL); Segundo Teodomiro Quiroz Barboza (BMCN); Jorge Carlos Montoya Manrique (RP); Jorge Samuel Coayla Juárez (PB); Jorge Alberto Morante Figari (FP); José Enrique Jerí Oré (SP) y Héctor José Ventura Ángel (FP). **Votó en abstención la señora congresista. Jeny Luz López Morales (FP). No se encontraban presentes en el momento de la votación los siguientes señores congresistas: César Manuel Revilla Villanueva (FP) y Carlos Enrique Alva Rojas (ID).**

I. SITUACIÓN PROCESAL

a. Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 2423/2021-PE ingresó al Área de Trámite Documentario el 27 de junio de 2022 y fue decretado el 28 del mismo mes, a la Comisión de Energía y Minas y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como primera y segunda comisión dictaminadora, respectivamente.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Tercera Sesión Extraordinaria Virtual realizada el 05 de julio de 2022, acordó por unanimidad la aprobación⁵ del Proyecto de Ley 2423/2021-PE, en sus mismos términos.

Antes de evaluar la proposición del Poder Ejecutivo la presidencia de la Comisión de Energía y Minas convocó al funcionario responsable de la materia del Ministerio de Energía y Minas para que sustente el Proyecto de Ley 2423/2021-PE ante el pleno de la Comisión, el mismo que se realizó en la Segunda Sesión Ordinaria, celebrada el 7 de setiembre de 2022.

De los antecedentes administrativos, la Comisión de Energía y Minas del Período Anual de Sesiones 2022-2023 colige que ha actuado diligentemente en dar el trámite correspondiente al Proyecto de Ley 2423/2021-PE para emitir su pronunciamiento, procurando cumplir con lo dispuesto en el artículo 77 del Reglamento del Congreso de la República, que establece que las comisiones tienen un plazo máximo de sesenta días útiles para expedir el dictamen correspondiente.

b. Opiniones solicitadas

Siendo que el Proyecto de Ley 2423/2021-PE es una iniciativa del Poder Ejecutivo, en el presente caso no se requiere solicitar información adicional a las entidades

⁴ Según lo establecido en los artículos 27-A y 51-A del Reglamento del Congreso de la República. Se utilizó la herramienta de *Microsoft Teams*.

⁵ [https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzUxMzE=/pdf/PL%202423%20\(U\)](https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzUxMzE=/pdf/PL%202423%20(U))

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

involucradas en la propuesta de la norma, puesto que, la proposición **cuenta con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros**, tal como se precisa en el Oficio N° 182-2022-PR, además, cuenta con los respectivos vistos de la Oficina General de Asesoría Jurídica y de la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas.

Sin perjuicio de lo mencionado en el párrafo anterior, se cursaron y recibieron las siguientes opiniones respecto del Proyecto de Ley 2423/2021-PE:

FECHA	INSTITUCIÓN	DOCUMENTO	RESPUESTAS
12.SET.2022	Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio 0078-2022-2023/CEM-CR	NO
08.SET.2022	Cámara de Comercio de Lima (CCL)	Carta DI.36.09.2022 (A iniciativa propia)	SÍ
13.SET.2022	Asociación de Exportadores (ADEX)	Carta GEG-105-2022 (A iniciativa propia)	SÍ

c. Opiniones recibidas

Se han recibido y considerado las siguientes opiniones de las entidades e instituciones especializadas:

CÁMARA DE COMERCIO DE LIMA - CCL

La Cámara de Comercio de Lima (CCL) mediante Carta DI.36.09.2022, de fecha 8 de setiembre de 2022, suscrita por su director institucional, el señor **Carlos Posada Ugaz**, manifiesta su **opinión negativa** al Proyecto de Ley 2423/2021-PE, por las siguientes consideraciones:

“(...) no existe sustento técnico (...), siendo que, por el contrario, introducirían una serie d exigencias que pueden constituir barreras no justificadas al libre flujo del comercio que no se encuentran alineadas con los principios de proporcionalidad y de facilitación del comercio (...)

Cabe precisar que las regulaciones sobre la materia existentes se enfocan en prohibiciones respecto a la importación y comercialización de los combustibles cuando este tiene la naturaleza de mercancía (...).

Es justamente en la importación y comercialización del combustible como mercancía que tiene racionalidad económica y jurídica, exigir el cumplimiento de

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

los estándares, requisito o prohibiciones que establezca nuestro país para el combustible.

(...) la propuesta legislativa lesiona principios reconocidos mediante acuerdos internacionales, entre otros, el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, que establece disposiciones en materia de libertad de tránsito, a fin de que las medidas que imponga un país no contengan restricciones encubiertas al libre tránsito por el territorio nacional. La vulneración consiste en obliga al transportista internacional a eliminar el combustible (...) y adquirir combustible peruano, exponiéndolo a fiscalización, comiso, multas y al consecuente retraso de sus operaciones.

[Resaltado y subrayado es nuestro]

ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES - ADEX

La Asociación de Exportadores (ADEX) mediante Carta DI.36.09.2022, de fecha 8 de setiembre de 2022, suscrita por su gerente general, el señor **Jorge Robinet Juárez**, manifiestan su **desacuerdo** al Proyecto de Ley 2423/2021-PE, por las siguientes consideraciones:

“(...)

El proyecto conlleva a la aplicación de sanciones que principalmente afectarán a los transportistas procedentes de Bolivia y Ecuador, vulnerando acuerdos internacionales y generando restricciones encubiertas al comercio internacional.

(...)

El proyecto ocasionará mayores incrementos de los precios de los alimentos en perjuicio de los consumidores peruanos. Este impacto negativo inmediato supera el supuesto impacto positivo, aunque mediato, sobre el ambiente.

(...)”

[Resaltado y subrayado es nuestro]

SOCIEDAD NACIONAL DE INDUSTRIAS (SNI)

La Sociedad Nacional de Industrias (SNI) mediante carta⁶ de fecha 20 de julio de 2022, suscrita por su director del Comité de Alimentos, el señor **Alejandro Daly**

⁶ Dirigida al presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

Arbulú, manifiestan su **desacuerdo** al Proyecto de Ley 2423/2021-PE, por las siguientes consideraciones:

“(…)

Vulnera principios establecidos en diversos acuerdos internacionales, al generar barreras que principalmente serían aplicables a los vehículos de transporte internacional procedentes de Bolivia y Ecuador, representando restricciones encubiertas al comercio internacional.

(…)

***Genera mayores incrementos en los precios de los alimentos producto del aumento de costo de fletes terrestre, en perjuicio no solo del comercio internacional sino de los consumidores peruanos.** Asimismo, si bien se argumenta un potencial beneficio ambiental, se verifica que este se podría materializar a partir del 2024. Siendo así, el impacto negativo inmediato no es ponderado por el objetivo mediato ambiental.*

(…)”

[Resaltado y subrayado es nuestro]

d. Opiniones ciudadanas:

En el Sistema de Proyectos de Ley del Congreso de la República, hasta la aprobación del presente dictamen, no se han registrado opiniones ciudadanas respecto del Proyecto de Ley 2423/2021-PE.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley 2423/2021-PE presentado por el Poder Ejecutivo cumple con los requisitos formales señalados en el artículo 75 y en el numeral 1 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República y propone un texto legal con el título “Ley que establece que el ingreso de vehículos de transporte internacional por carretera al territorio nacional cumpla con la normativa vigente en el país en materia de calidad de combustibles”, conteniendo los siguientes asuntos:

El Proyecto de Ley 2423/2021-PE, en su fórmula legal, cuenta con cuatro artículos, en el artículo primero se establece el objeto de la ley, la misma que establece disposiciones para asegurar que los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera utilicen combustibles que cumplan con las especificaciones y características previstas en la normativa nacional. En el artículo segundo se señala el ámbito de aplicación de la ley que se circunscribe a los transportistas a cuyo nombre se encuentren habilitados los vehículos de transporte internacional por carretera que ingresen a territorio nacional. El artículo 3 describe las condiciones para el ingreso de vehículos habilitados al transporte internacional por carretera, siendo las siguientes: a) Los transportistas a que se refiere el artículo

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

2 de la presente ley, deben utilizar combustibles que cumplan con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes. b) Los transportistas descritos líneas arriba, que usen combustibles que no cumpla con los parámetros de calidad; deben ingresar al país con la cantidad necesaria para el desplazamiento del vehículo hasta el establecimiento de venta al público de combustible más próximo en el Perú. c) Facúltese a OSINERGMIN a realizar la supervisión y fiscalización del cumplimiento de lo previsto en los literales a) y b) con el apoyo de la Policía Nacional del Perú. En el artículo 4 se describe el procedimiento de fiscalización y sanción.

Además, el Proyecto de Ley 2423/2021-PE cuenta con tres (3) disposiciones complementarias finales referidas a: i) aprobación de disposiciones reglamentarias, ii) autorización para contratación de personal y otros y iii) vigencia de la ley.

El Poder Ejecutivo sustenta su propuesta en la sección “Exposición de Motivos”, detallando el *Análisis de la Legalidad de la Propuesta*, a través del estudio de la constitucionalidad y legalidad, las competencias del Ministerio de Energía y Minas, regulación del transporte de hidrocarburos, regulación de la cantidad y calidad del combustible, facultades del OSINERGMIN, competencias de SUNAT-ADUANAS, resaltando que la normativa sectorial de hidrocarburos regula el transporte de combustibles como una actividad de hidrocarburos; no obstante, dicha calificación no alcanza a los combustibles que se almacenan en los compartimentos destinados al abastecimiento de las unidades vehiculares; por ello, se justifica la dación de la presente ley y el encargo de supervisión a OSINERGMIN. Además, la SUNAT en su condición de Administración Aduanera puede estar a cargo de controlar el ingreso de los vehículos autorizados al transporte internacional, en las zonas de control aduanero, que, a partir de la verificación de OSINERGMIN, no cumplan con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes, previstos en la norma nacional. Adicionalmente, cabe señalar que conforme lo establecido en la Ley N°28694, se han emitido diversas normas que regulan el contenido de azufre en los combustibles, los cuales establecen el uso obligatorio de productos como determinadas características, por ejemplo, que el Diésel debe tener un contenido máximo de cincuenta (50) partes por millón – ppm.

Se incluye también la sección *Descripción del Problema*, estableciéndose que las regulaciones establecidas al contenido de azufre y la calidad de combustibles tienen por objeto brindar una mejora en la calidad de aire reduciendo los contaminantes emitidos como parte del proceso de combustión de los combustibles fósiles, que son perjudiciales para la salud humana.

Se considera también la sección *Exposición de la propuesta*, mencionando que la propuesta normativa contribuirá a brindar un trato igualitario respecto a las

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

emisiones generadas por el uso del combustible en el territorio nacional; a fin de coadyuvar en la seguridad energética nacional.

Finalmente concluye la Exposición de Motivos con la sección *Efectos de la Vigencia de la Norma sobre la Legislación Nacional*, estableciéndose que la medida brinda un trato igualitario en vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera.

III. MARCO NORMATIVO

El análisis del proyecto de ley se basa en el siguiente marco normativo que regula el ámbito de actuación del Ministerio de Energía y Minas (MINEM), facultades del OSINERGMIN, competencias de la SUNAT-ADUANAS, así como la normativa vigente sobre las regulaciones establecidas al contenido de azufre y la calidad de los combustibles:

- **La Constitución Política del Perú.**
- **El Reglamento del Congreso de la República.**
- **Ley 29158**, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- **Ley 27444**, Ley del Procedimiento Administrativo General
- **Ley 30705**, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas
- **Decreto Legislativo 1053**, Ley General de Aduanas.
- **Ley 27699**, Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional de OSINERGMIN.
- **Decreto Supremo 042-2005-EM**, Decreto Supremo que aprueba el Texto único Ordenado de la Ley 26221, Ley Orgánica de Hidrocarburos (en adelante TUO de la Ley 26221).
- **Decreto Supremo 025-.2005-EM** y su modificatoria aprobada por el Decreto Supremo 041-2005-EM, que dispone las especificaciones de calidad aplicables a los combustibles Diesel 1, Diesel 2 y Diesel 2 Especial.
- **Decreto Supremo 061-2009-EM**, Decreto Supremo que establece criterios para la determinación de las zonas geográficas en donde se podrá autorizar la comercialización de combustible Diesel con un contenido de Azufre máximo de 50 ppm.
- **Decreto Supremo 009-2015-MINAM**, Decreto Supremo que aprueba medidas destinadas a la mejora de la calidad ambiental del aire a nivel nacional.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

- **Decreto Supremo 013-2016-MINAM**, Decreto Supremo que crea el Grupo de Trabajo Multisectorial encargado de proponer medidas para mejorar la calidad del aire a nivel nacional vinculadas a las emisiones vehiculares y establecen disposiciones sobre la calidad del aire.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

1. Análisis Técnico

a) **Problemática Identificada**

Existen vehículos de transporte internacional por carretera que ingresan al territorio peruano con un combustible que no cumple con la calidad establecida por la normativa nacional, lo que generaría un perjuicio al ambiente a través de las emisiones liberadas, y por ende a la calidad del aire.

Por lo que, es necesario establecer una medida que asegure que los vehículos habilitados para el transporte internacional utilicen combustibles que cumplan con las especificaciones y características previstas en la normativa nacional.

Ahora bien, es necesario mencionar que desde el 1 de julio del 2021 rige el Decreto Supremo 014-2021-EM, Decreto Supremo que establece medidas relacionadas al contenido de azufre en el Diesel, Gasolina y Gasohol para su comercialización y uso y simplifican el número de Gasolinas y Gasohol, mediante el cual se establece como medidas necesarias para la regulación de los niveles de azufre contenidos en el combustible Diesel que no sea superior a 50 partes por millón (50 ppm), el mismo que rige a nivel nacional, con excepción de los departamentos de Loreto y Ucayali.

A mayor abundamiento, pasaremos a detallar aspectos importantes respecto a la regulación del contenido de Azufre, y el trato igualitario con países que comparten frontera con el Perú.

a.1. Sobre la regulación del contenido de Azufre

Al respecto cabe mencionar que la **Ley 28694⁷, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible Diesel**, establece las medidas necesarias para la

⁷ Ley 28694, “Ley que regula el contenido de azufre en el combustible Diésel” publicado en El Peruano el 22 de marzo de 2006.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

regulación de los niveles de azufre contenidos en el combustible Diesel, con el objeto de salvaguardar la calidad de aire y la salud pública.

Así también, el Decreto Supremo 061-2009-EM, Decreto Supremo que establece criterios para determinar zonas geográficas en que se podrá autorizar la comercialización de combustible diésel con un contenido de azufre máximo de 50 ppm; se prohibió a partir del 1 de enero de 2010, la comercialización y uso de Diesel B2⁸ con un contenido de azufre mayor a 50 partes por millón (ppm) en los establecimientos de venta y locales de consumidores directos en donde se suministre dicho combustible para uso automotriz, ubicados en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

Posteriormente, conforme al artículo 2 del Decreto Supremo 014-2021-EM, Decreto Supremo que establece medidas relacionadas al contenido de azufre en el Diesel, Gasolina y Gasohol para su comercialización y uso y simplifican el número de Gasolinas y Gasohol, se establece el siguiente cronograma referido al Azufre, mediante el cual se amplían los departamentos para la obligación de usar y comercializar Diesel B5 con un contenido no mayor a 50 ppm:

Combustibles	Fecha de Vigencia	Alcance
Diesel B5 con un contenido de azufre no mayor de 50 ppm	01 de julio de 2021	A nivel nacional, con excepción de los departamentos de Loreto y Ucayali

Fuente: Proyecto de Ley 2423/2021-PE.

Por tanto, cabe señalar que todas las medidas establecidas tienen por objeto brindar una mejora en la calidad de aire reduciendo los contaminantes emitidos como parte del proceso de combustión de los combustibles fósiles, que son perjudiciales para la salud humana, y por consiguiente coadyuva con el cumplimiento del deber del estado de promover el bienestar general y salvaguardar la calidad de vida.

⁸ Según el Decreto Supremo N°021-2009-EM, el porcentaje de Biodiesel B100 y Diesel N°2 que se puede comercializar en el país, es 5% (cinco por ciento) y 20% (veinte por ciento). Cabe precisar, que no está permitida la comercialización de mezclas en proporciones diferentes.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

a.2. Sobre el trato igualitario con países que comparten frontera con el Perú.

Los Decretos Supremos 061-2009-EM, 009-2015-MINAM, 038-2016-EM, 025-2017-EM y 002-2022-EM y la Resolución Ministerial 139-2012-MEM/DM, definen el contenido de azufre a nivel nacional, por lo cual los vehículos automotores que requieran abastecerse de combustible deberán adquirir la calidad establecida en la citada normativa; por otro lado, en los países que comparten frontera con el Perú, el contenido de los combustibles ofertados no cuentan con el mismo contenido de azufre que el combustible nacional, por lo cual al realizarse las operaciones de transporte terrestre, existen vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera que ingresan al territorio peruano con un combustible que al no cumplir con la calidad (contenido de azufre) acorde a la establecida por la normativa nacional, generan un perjuicio al ambiente a través de las emisiones liberadas por un combustible que tiene un contenido de azufre por encima de lo establecido en el territorio nacional.

b) Propuesta Normativa

De la revisión del Proyecto de Ley 2423/2021-PE, se puede observar que el objetivo es establecer una medida que asegure que los vehículos habilitados para el transporte internacional utilicen combustibles que cumplan con las especificaciones y características previstas en la normativa nacional.

Es decir, los transportistas deberán utilizar combustibles que cumplan con los parámetros de calidad, previstos en la normativa nacional; para lo cual deben presentar la documentación relativa a la procedencia del combustible. Aplicable a vehículos nacionales y extranjeros.

Es decir, aquellos que no cumplan con la calidad establecida, deben ingresar al país con la cantidad necesaria para su desplazamiento del vehículo hasta el establecimiento de venta al público de combustible más próximo en el Perú, en caso contrario será sujetos a sanción, encargando su fiscalización a OSINERGMIN, la SUNAT y la Policía Nacional del Perú.

c) Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa.

En principio, es pertinente preguntarnos ¿qué es lo que se logra con este proyecto de ley?

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

El Proyecto de Ley 2423/2021-PE lo que busca es igualdad en las condiciones del transporte, al no existir un trato diferenciado entre el transportista nacional y el transportista internacional, ya que ambos van a cumplir con la norma nacional, y ello origina que se cuide la calidad del aire, al no tener algunos vehículos que utilicen y presenten emisiones por el uso de combustibles con alto contenido azufre, sino que se igualará todos los medios de transporte, ya sean nacionales o internacionales.

Luego del análisis realizado y de las observaciones absueltas, la Comisión de Energía y Minas concuerda con la Comisión de Transportes y Comunicaciones, cuando refiere que la presente iniciativa legislativa es **necesaria**, pues contribuirá a brindar un trato igualitario respecto a las emisiones generadas por el uso del combustible en el territorio nacional; a fin de coadyuvar en la seguridad energética nacional. Asimismo, permite conseguir un gran incentivo a los transportistas, asegurando que los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera utilicen combustible que cumplan con la normativa nacional a efecto de contribuir a la mejora en la calidad ambiental del aire.

En ese sentido, al igual que la Comisión de Transportes y Comunicaciones, consideramos que la iniciativa legislativa resulta **viable**, puesto que, existe fundamento constitucional y legal para la emisión de normas del sector hidrocarburos. Además, tratándose de una norma con voto aprobatorio del Consejo de Ministros, que establece que el ingreso de vehículos de transporte terrestre internacional por carretera al territorio nacional peruano cumpla con lo establecido en la norma vigente.

Por otro lado, la presente iniciativa legislativa es **oportuna**, toda vez, que el uso y consumo de combustibles con un menor contenido de azufre, generará una menor emisión de los gases de combustión (que contengan azufre), lo cual se traducirá en la mejora de la calidad del aire y mejora de calidad de vida para la población en general. Además, que los vehículos habilitados a nivel nacional e internacional cumplen igualdad de condiciones con la normativa relacionada a la calidad de combustibles.

d) Observaciones a la propuesta legislativa

A continuación, analizaremos y absolveremos las observaciones al Proyecto de Ley 2423/2021-PE presentadas por la Cámara de Comercio de Lima (CCL), Asociación de Exportadores (ADEX) y Sociedad Nacional de Industrias (SNI), que se agruparon en tres temáticas, siendo las siguientes:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

1. **El proyecto de ley estaría vulnerando principios establecidos en diversos acuerdos internacionales, representando restricciones encubiertas al comercio internacional, como el descrito en el artículo 11 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que establece disposiciones en materia de libertad de tránsito, a fin de que las medidas que imponga un país no sea restricciones encubiertas al libre tránsito por el territorio nacional.**

El señor **Ricardo Villavicencio Ferro**, director de la Dirección de Procesamiento, Transporte y Comercialización de Hidrocarburos y Biocombustibles de la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas, durante la sustentación del **Proyecto de Ley 2423/2021-PE** ante el Pleno de la Comisión de Energía y Minas, 7 de setiembre del presente año, respecto a esta observación, de posible vulneración a los acuerdos internacionales refirió que, la propuesta legislativa había sido trabajada en el Poder Ejecutivo a nivel multisectorial, contando con la participación de la Presidencia de Consejo de Ministros, del Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Relaciones Exteriores y del OSINERGMIN, concluyendo que no se vulnera ningún acuerdo internacional, en todo caso, prevalecería la norma que cada país aplica al sector correspondiente.

Asimismo, señaló que la propuesta legislativa parte de la problemática en la cual se busca regular la calidad del contenido de azufre en los combustibles, siendo que en la actualidad podemos ver que la exigencia en el país tanto para la comercialización como para el uso del contenido de azufre en los combustibles es de 50 partes por millón (50ppm), regulación que sea implementado desde el 2009, y que se ha ido incorporando progresivamente departamentos a través de decretos supremos dentro de esta regulación.

En palabras del director de la Dirección de Procesamiento, Transporte y Comercialización de Hidrocarburos y Biocombustibles de la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas refiere que: *“Todos los transportistas nacionales cumplen con esta exigencia, es decir, compran combustibles en los grifos nacionales que tienen esta regulación; sin embargo, hay regulaciones de calidad de combustibles en otros países, como Bolivia, Ecuador, en las cuales la regulación de la calidad de los combustibles no es como la del Perú. En Bolivia, por ejemplo, tenemos una exigencia de hasta 5,000 partes por millón (5,000 ppm); es decir, los transportistas que vienen con combustibles boliviano utilizan este combustible con alto contenido de azufre al transitar en territorio nacional”*.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

En ese sentido, el Ministerio de Energía y Minas ha identificado este problema que no genera una igualdad de condiciones en cuanto al cumplimiento y lo que se busca es proteger la salud pública, presentando las principales diferencias en cuanto a algunos contaminantes que tienen los combustibles, como es el azufre, los que se detallan a continuación en el siguiente gráfico:

Contenido de azufre en países que comparten frontera con Perú

Propiedad		PERÚ	ECUADOR	BOLIVIA
De acuerdo al país de origen	Normativa	RM 139-2012-MEM/DM (Integra Puno y MDD)	NTE INEN 1489:2012	DS 2741 (27.04.2016)
Corrosión lámina de cobre (3h/100°C)	Reportar	3	3	3
Azufre Total	% peso	0.005	0.05	0.5
Punto de escurrimiento	°C (°F)	Max. 4		Max. -1.1 (30)
Punto de inflamación	°C (°F)	Min.52	Min.51	Min.38 (100.4)
Apariencia	Reportar	Claro Brillante		Cristalina
Viscosidad cinemática a 40°C	cSt	Máx. 4.1	Max. 6	Max. 5.5
Indice de Cetano		40	Min. 45	45
Número de Cetano		45		42
Residuo Carbonoso Remasbottom del 10% de residuo destilado	% peso	0.35	0.15	0.3
Cenizas	% pso	0.01	0.01	0.02
Agua y sedimentos	% vol.	0.05	0.05	0.05

Fuente: Proyecto de Ley 2423/2021-PE (MINEM)

Estos números implica que, en Perú tenemos 50 partes por millón (50 ppm), en Ecuador son 500 partes por millón (500 ppm), y en Bolivia son 5,000 partes por millón (5,000 ppm). Entonces, dado esta problemática el Proyecto de Ley 2423/2021-PE busca igualar las condiciones en el uso de los combustibles.

De acuerdo a estas medidas que se implementarían con la aprobación del proyecto de ley, es que tanto transporte nacional como internacional utilice un combustible con la calidad de acuerdo a la normativa nacional, la misma que debe ser cumplida por todo vehículo que circule en territorio nacional.

Ahora bien, en caso que el vehículo cuente con un combustible que no cumple con la calidad, únicamente se va a permitir su ingreso con la cantidad

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

mínima necesaria hasta que pueda llegar al primer grifo peruano, y a partir de ahí, pueda adquirir el combustible y pueda transitar en territorio nacional. A modo de ejemplificar, esto es lo que pasa en Bolivia cuando un transportista peruano quiere salir de Bolivia, el combustible es decomisado desde los tanques y se les deja el mínimo necesario para que lleguen al primer grifo peruano, ello sucede porque en Bolivia existe un producto subvencionado mucho más barato que el peruano y lo que cuida el país boliviano es que el producto sea únicamente para el uso en su nación, luego que se identifica cuál es la cantidad necesaria y se extrae el combustible excedente. Con esta norma, se busca aplicar también, el mismo tratamiento que reciben nuestros connacionales, a los extranjeros que ingresan con vehículos al país.

En conclusión, la Comisión de Energía y Minas colige que, para la elaboración de esta norma ha participado el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Comercio Exterior, considerando los convenios internacionales y cualquier posible afectación, desvirtuando de esta manera la observación planteada. Sumado a ello, tenemos el acuerdo de transporte internacional terrestre - ATIT, en el cual se establece regulaciones en su artículo 4, 5 y 8, en el cual la regulación o el transportista internacional tiene que cumplir la normativa nacional, así como que no le podría exigir una exigencia al transporte internacional que no le exige al nacional para este caso. Exigencia que ya está establecida para el transporte nacional. No hay una diferenciación que se haga el transporte internacional, que no se está haciendo el día de hoy al nacional, es decir, lo que pretende esta normal, en forma colateral, es igualar las condiciones del transportista nacional al internacional.

2. **Se estima un incremento de los costos de transporte debido a los sobrecostos generados por deshacerse del excedente de combustible hasta llegar al grifo peruano más cercano; entonces, podríamos pensar que sería muy probable que estos sobrecostos sean trasladados al cliente, es decir, al importador mediante el incremento de fletes y estos a su vez, trasladen este sobrecosto al precio del producto que pagará directamente el consumidor peruano.**

El señor **Ricardo Villavicencio Ferro**, director de la Dirección de Procesamiento, Transporte y Comercialización de Hidrocarburos y Biocombustibles de la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Mina, durante la sustentación del **Proyecto de Ley 2423/2021-PE** ante el Pleno de la Comisión de Energía y Minas, 7 de setiembre del presente

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

año, respecto a esta observación refirió que, el impacto que se podría generar en alguno de los costos **es únicamente para los productos que se importan de Bolivia**, no generaría un impacto para todo el sector transporte, ni para los demás productos de alimentos.

Además, señaló que, si nosotros vemos cuáles son los productos que principalmente se importan de Bolivia, tenemos que son los residuos sólidos del aceite de soya, principalmente tenemos otros como el aceite de soya en bruto, pero no son productos generales, tenemos como 5, 7, 8 productos que son los fuertes que se importan de Bolivia; también, teniendo en cuenta que los mismos acuerdos internacionales señalan que el transportista internacional no puede hacer transporte local, lo que origina el marco hoy, sin la entrada en vigencia de este proyecto de ley, es que en algunos casos un transportista internacional llegó con bastante volumen de combustible, no solamente haga sus servicios de importación, sino que también pueda hacer servicio de transporte local; lo que se estaría haciendo con este proyecto de ley es que se estaría generando una mayor regla para el cumplimiento de esta disposición.

En efecto, la Comisión de Energía y Minas colige que, si bien podría haber un incremento en los precios, estos serían mínimos (pocos productos), no obstante, consideramos que se tendría mayores beneficios al contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire disponiendo que los vehículos de transporte terrestre internacional que ingresen al territorio nacional, utilicen combustibles que cumplan con las especificaciones y características previstas en la normativa nacional, con lo que se dan por absuelta la observación al respecto.

3. **No existe una ponderación aplicada en el proyecto de ley respecto del potencial beneficio ambiental sobre los costos generados por el incremento de los precios, puesto que la materialización del beneficio de ahorro del 7% en el consumo de combustible será a partir del año 2024.**

De la misma forma, el señor **Ricardo Villavicencio Ferro**, director de la Dirección de Procesamiento, Transporte y Comercialización de Hidrocarburos y Biocombustibles de la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Mina, durante la sustentación del **Proyecto de Ley 2423/2021-PE** ante el Pleno de la Comisión de Energía y Minas, 7 de setiembre del presente año, respecto a esta observación refirió que, *“lo que nosotros aquí rescatamos, un poco, es que cualquier tipo de regulación, en algunos casos siempre genera un costo, tenemos las regulaciones de la calidad del contenido*

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

azufre en los combustibles, regulación que hemos venido implementando progresivamente, en las cuales a modo de valores cuantitativos, tenemos que los valores o los impactos en los incrementos en los costos del Diésel, la gasolina de los gasoholes, fue entre 3 y 20 centavos por galón, este es el costo numérico en cuanto a contar con un combustible de mejor calidad; sin embargo, los beneficios cuantitativos sobre lo que se evitaría a través de enfermedades respiratorias se cuantificó en 500 millones de soles anuales, con lo cual, dado que tenemos dos ejes importantes en los cuales se busca el beneficio del proyecto de ley, que es el tema de salud, estamos cuantificando a través de estos valores que se pueden corregir, y el trato igualitario a fin que tanto transportista peruano está en igualdad de condiciones que el transportista internacional”.

Adicionalmente, la Jurisprudencia Constitucional ha señalado expresamente en la Sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional 0048-2004-PI/TC1 lo siguiente: “En este contexto, el papel del Estado implica la defensa del bien común y del interés público, la explotación y el uso racional y sostenible de los recursos naturales que como tales pertenecen a la Nación, y el desarrollo de acciones orientadas a propiciar la equidad social. Por ende, tiene la obligación de acentuar la búsqueda del equilibrio entre la libertad económica, la eficiencia económica, la equidad social y las condiciones dignas de vida material y espiritual para las actuales y venideras generaciones”.

Así, con Decreto Supremo 023-2021-MINAM se aprobó la Política Nacional del Ambiente al 2030, previéndose como Objetivo Prioritario 3 “Mejorar la calidad del aire” tomando en cuenta los contaminantes evaluados, principalmente los asociados al material particulado; así como, el Objetivo Prioritario 8 “Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país”, considerando el aumento de procesos productivos de bienes y servicios no ecoeficientes ni sostenibles.

Es por ello, que se considera pertinente la intervención del Estado para garantizar el bienestar de la persona humana y el desarrollo nacional, de tal manera que se cumpla con los objetivos y lineamientos de la Política Nacional de Ambiente; haciendo efectivo el papel del Estado en la defensa del bien común y del interés público.

En conclusión, la Comisión de Energía y Minas colige que, toda norma tiene un costo asociado, sin embargo, se debe privilegiar el propósito, que no es otra cosa que contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire disponiendo que los vehículos de transporte terrestre internacional que ingresen al territorio nacional, utilicen combustibles que cumplan con las

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

especificaciones y características previstas en la normativa nacional, con lo que consideramos absuelta la observación planteada.

Por las razones expuestas, la Comisión de Energía y Minas considera que es viable jurídicamente aprobar el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone establecer que el ingreso de vehículos de transporte internacional por carretera al territorio nacional cumpla con la normativa vigente en el país en materia de calidad de combustibles, sin embargo, **es necesario plantear un texto sustitutorio, en atención al Manual de Técnica Legislativa, para una mayor, precisión y comprensión de la norma propuesta.**

V. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente propuesta normativa se encuentra alineada con la Constitución Política del Perú, que en su artículo 58 señala que *“la iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado”*. Asimismo, de acuerdo con el artículo 63 de la constitución, *“la inversión nacional y la extranjera se sujetan a las mismas condiciones. La producción de bienes y servicios y el comercio exterior son libres. Si otro país o países adoptan medidas proteccionistas o discriminatorias que perjudiquen el interés nacional, el Estado puede, en defensa de éste, adoptar medidas análogas”*. Además, el artículo 67 de la carta magna reconoce que *“el Estado determina la policía nacional del ambiente”*.

Asimismo, la presente propuesta normativa se encuentra alineada con el Acuerdo Nacional en las siguientes Políticas de Estado:

Décimo Séptima Política de Estado: “Afirmación de la economía social de mercado”

Por esta política, el Estado se compromete a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado, pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

De acuerdo con esta política y con miras a cumplir con estos objetivos, se establece que:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

“ (...) el Estado: (a) garantizará la estabilidad de las instituciones y las reglas de juego; (b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local; (c) estimulará la inversión privada; (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura; (e) evitará el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia y propiciará la participación de organizaciones de consumidores en todo el territorio; (f) fomentará la igualdad de oportunidades que tiendan a la adecuada distribución del ingreso; y (g) propiciará el fortalecimiento del aparato productivo nacional a través de la inversión en las capacidades humanas y el capital fijo”.

En esa línea, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Hidrocarburos, *“el Estado promueve el desarrollo de las actividades de Hidrocarburos sobre la base de la libre competencia y el libre acceso a la actividad económica con la finalidad de lograr el bienestar de la persona humana y el desarrollo nacional.”*

Respecto al efecto de la vigencia de la norma, es preciso mencionar que el establecimiento de la medida propuesta, que brinda un trato igualitario en vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera, no modifica ninguna ley o norma del ordenamiento nacional vigente y tampoco afecta ningún instrumento legal; por el contrario, acredita un trato igualitario en cumplimiento del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

VI. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

Análisis de los costos de implementar la propuesta normativa

En el presente dictamen, respecto a los costos, el **Proyecto de Ley 2423/2021-PE** presenta la siguiente evaluación en la sección *“Análisis costo beneficio”*, que se transcribe en su totalidad.

i. Objetivo General

Asegurar que los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera utilicen combustibles que cumplan con la normativa nacional a efectos de contribuir la mejora de la calidad ambiental del aire.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

ii. Objetivo Específico

- a) Asegurar que se cumplan los niveles de azufre contenidos en el combustible Diésel.
- b) Brindar un trato igualitario a los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera.

iii. Costos

A fin de presentar los Costos de una manera estructurada, estos se han dividido por medida y sujetos vinculados.

a) Costos para el Estado

En el marco de sus competencias y funciones, OSINERGMIN realiza la supervisión y fiscalización del cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley.

Los costos de supervisión y fiscalización son asumidos por el OSINERGMIN en base a sus recursos propios.

En se sentido, la presente Ley amplía las acciones de supervisión y fiscalización de OSINERGMIN a partir de su expertice técnico y su capacidad y organización institucional. En razón a ello, la implementación de la medida no demanda recursos adicionales al Tesoro Público.

b) Costos para el sector privado

Se estima un incremento de los costos de transporte para las empresas que contratan servicios de transporte internacionales que utilicen combustible que incumplan con los parámetros de calidad establecidos en la normativa nacional.

c) Costos para la sociedad civil en general

La implementación de la presente propuesta normativa, podría implicar el incremento de algunos productos que actualmente son transportados a través de servicios de transporte internacionales que utilizan combustible que incumplan con los parámetros de calidad establecidos en la normativa nacional.

iv. Beneficios

A fin de presentar los Beneficios de una manera estructurada, estos se han dividido por medida y sujetos vinculados:

a) Beneficios para el Estado

La presente Ley genera beneficios para el Estado en la medida que asegura o brinda los incentivos necesarios para que los vehículos habilitados para l

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

transporte internacional por carretera utilicen combustibles que cumplan con la normativa nacional a efectos de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire.

En adición a ello, considerando que la migración a combustibles de 10 ppm es parte de la agenda mundial asociada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (principalmente los ODS 3 - Salud, 7 - Energía limpia, 11 - Ciudades y comunidades sostenibles, y 13 - Acción climática), el hecho que el país planifique su hoja de ruta en esa línea posicionará al país en mejores condiciones de comercio ante el mercado internacional.

b) Beneficios para el sector privado

Los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera que utilicen combustibles que cumplan con la normativa nacional contarán con una mejor imagen corporativa, a nivel nacional e internacional.

c) Beneficios para los consumidores del combustible

De conformidad con el Análisis Costo-Beneficio de la migración a las normas de emisiones EURO 6/VI en el Perú, aquellos consumidores de combustibles con menos de 10 ppm de contenido de azufre y que cuenten con unidades vehiculares nuevas del nivel tecnológico Euro 6/VI o equivalente podrán obtener ahorros en el consumo de combustible de alrededor de 7%.

Al respecto, el referido estudio indica también que la tasa de entrada de vehículos nuevos al Perú es de 7,7% para vehículos livianos, y de 6,8% para vehículos pesados. Son estos vehículos los que una vez inicie la implementación de la norma de emisiones vehiculares Euro 6/VI los que percibirán estos beneficios de ahorro de combustible.

d) Beneficios para la sociedad civil en general

El implementar un trato igualitario a los vehículos habilitados para el transporte internacional por carreta brindará un beneficio de toda la población al coadyuvar con la mejora de la calidad del aire. El uso y consumo combustibles con un menor contenido de azufre, generará una menor emisión de los gases de combustión (que contengan azufre), lo cual se traducirá en la mejora de la calidad del aire y la mejora de la calidad de vida de la población.

De lo expuesto se estima una alta rentabilidad social al contar Combustibles Líquidos menos nocivos a la salud pública y al medio ambiente.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

Como se puede observar, la comparación de beneficios y costos descritos de manera cualitativa, permiten concluir que los beneficios obtenidos con la presente propuesta legislativa superan significativamente sus costos.

VII. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Energía y Minas de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN del Proyecto de Ley 2423/2021-PE**, mediante el cual se propone la **LEY QUE ESTABLECE QUE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL INGRESEN AL TERRITORIO NACIONAL CUMPLIENDO CON LA NORMATIVA PERUANA EN MATERIA DE CALIDAD DE COMBUSTIBLES**, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE ESTABLECE QUE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL INGRESEN AL TERRITORIO NACIONAL CUMPLIENDO LA NORMATIVA PERUANA EN MATERIA DE CALIDAD DE COMBUSTIBLES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire disponiendo que los vehículos de transporte terrestre internacional que ingresen al territorio nacional, utilicen combustibles que cumplan con las especificaciones y características previstas en la normativa nacional.

Artículo 2. Ámbito de aplicación de la Ley

La presente ley es de aplicación para los transportistas, nacionales o extranjeros, a cuyo nombre se encuentran habilitados los vehículos de transporte terrestre internacional que ingresen al territorio nacional, sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos internacionales y en la normativa comunitaria andina sobre la materia de los que el Perú es parte y que se encuentran vigentes.

Artículo 3. Condiciones para el ingreso de vehículos habilitados para el transporte terrestre internacional

Las condiciones para el ingreso de vehículos habilitados para el transporte terrestre internacional, sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos internacionales y en la normativa comunitaria andina sobre la materia de los que el Perú es parte y que se encuentran vigentes, son las siguientes:

- a. Los vehículos de transporte terrestre internacional deben utilizar combustibles que cumplan con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

contaminantes, previstos en la normativa nacional, para lo cual los transportistas, nacionales o extranjeros, a cuyo nombre se encuentran habilitados deben presentar la documentación relativa a la procedencia del combustible usado para el desplazamiento de dichos vehículos dentro del país.

En el reglamento de la presente ley se establece el listado de combustibles que pueden utilizar los vehículos de transporte terrestre internacional y que son comercializados en el exterior, que cumplen con los parámetros de calidad relacionados al contenido de contaminantes y que están previstos en la normativa nacional.

- b. Los vehículos de transporte terrestre internacional que usan combustibles que no cumplan con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes, previstos en la normativa nacional, ingresan al país con la cantidad necesaria para su desplazamiento hasta el establecimiento de venta de combustible al público más próximo. Dicha cantidad es determinada en el reglamento de la presente ley con arreglo a la normativa vigente, a propuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- c. Se faculta al Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin) para realizar la supervisión y fiscalización del cumplimiento de lo previsto en los literales a) y b), con el apoyo de la Policía Nacional del Perú, para lo cual puede llevar a cabo las siguientes acciones:
 - 1) Requerir la documentación pertinente.
 - 2) Tomar muestras y realizar el control de la cantidad de combustible empleado para el funcionamiento de la unidad vehicular a fin de disponer medidas correctivas como el comiso del combustible excedente a la cantidad necesaria para el desplazamiento del vehículo hasta el establecimiento de venta de combustible al público más próximo.
 - 3) Disponer medidas sobre lo comisado, de acuerdo a lo que se establezca en el reglamento de la presente ley.

La supervisión y fiscalización se realizan de manera aleatoria sobre la base de criterios de riesgo dentro del territorio nacional en lugares que no afecten el flujo del comercio exterior, de acuerdo a lo que establezca el reglamento de la presente ley.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

Artículo 4. Procedimiento de fiscalización y sanción

- 4.1. Constituye infracción administrativa sancionable el incumplimiento de las condiciones para el ingreso de vehículos habilitados para el transporte terrestre internacional, establecidas en el artículo 3.
- 4.2. La detección de la infracción administrativa acarrea la imposición de una multa contra el transportista infractor por parte del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinerghmin). En caso de reincidencia, se aplican multas de mayor cuantía. Se considera reincidencia cuando el transportista incurre en la misma infracción dentro del año de la comisión de la primera infracción.

En el caso que el transportista infractor se resista a las acciones de supervisión y fiscalización, al pago de la multa respectiva o a la aplicación de medidas correctivas, el Osinerghmin informa dicha situación a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) a efectos de que, con el apoyo de la Policía Nacional del Perú, no se le permita su ingreso al país.

- 4.3. El Osinerghmin aprueba la tipificación y escala de multas de las infracciones a la presente ley, así como el procedimiento de fiscalización y sanción correspondiente.

Artículo 5. Autorización para contratación de personal y otros

- 5.1. Para efectos del cumplimiento de la presente ley, se autoriza al Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinerghmin) la contratación de personal bajo el régimen laboral previsto en el Decreto Legislativo 728, así como bajo el régimen del Decreto Legislativo 1057, en adición a los supuestos previstos en la disposición complementaria final septuagésima tercera de la Ley 31365, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022.
- 5.2. Las nuevas plazas a ocupar deben ser registradas en el Aplicativo Informático para el Registro Centralizado de Planillas y de Datos de los Recursos Humanos del Sector Público (AIRHSP) a cargo de la Dirección General de Gestión Fiscal de los Recursos Humanos del Ministerio de Economía y Finanzas. Asimismo, en el caso de las nuevas plazas bajo el régimen del Decreto Legislativo 728 deben incorporarse al Cuadro de Asignación de Personal-Provisional. Dichas medidas se financian con cargo a al presupuesto institucional del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinerghmin), sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Vigencia

La presente ley entra en vigencia el día siguiente de la publicación de su reglamento en el diario oficial El Peruano.

SEGUNDA. Aprobación de disposiciones reglamentarias

El Poder Ejecutivo emite el reglamento de la presente ley en un plazo máximo de 90 días calendario contados a partir de su publicación.

Dese cuenta

Sala de Sesiones del Congreso de la República.

Lima, 21 de setiembre de 2022.



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2022 17:12:40-0500



Firmado digitalmente por:
MORANTE FIGARI Jorge
Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/09/2022 17:58:49-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/09/2022 17:13:18-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/09/2022 15:40:43-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/09/2022 16:52:01-0500



Firmado digitalmente por:
COAYLA JUAREZ Jorge
Samuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/09/2022 16:10:10-0500



Firmado digitalmente por:
VENTURA ANGEL Hector Jose
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/09/2022 16:51:59-0500

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2423/2021-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece que los vehículos de transporte terrestre internacional ingresen al territorio nacional cumpliendo la normativa peruana en materia de calidad de combustibles”.

Siguen firmas ...