Proyecto de Ley N° 6027/2023-CR

CONGRESO
REPÚBLICA

IDELSO MANUEL GARCÍA CORREA

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
29 SEP 2023
RECIBIDO
Hora: 11:00am

LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 5 DE LA LEY 29852, PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL FONDO ENERGÉTICO PARA LOS TRABAJADORES QUE BRINDEN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD DE TAXI

El congresista que suscribe, **Idelso Manuel García Correa**, integrante del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y según lo estipulado en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

"LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 5 DE LA LEY 29852, PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL FONDO ENERGÉTICO PARA LOS TRABAJADORES QUE BRINDEN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD DE TAXI"

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 5 de la Ley 29852, "Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético", para la implementación del fondo energético para los trabajadores que brinden el servicio de transporte público de personas en la modalidad de taxi.

Artículo 2.- Finalidad

La presente ley tiene por finalidad el permitir que el gas natural sea accesible a todos los taxistas del país.

Artículo 3.- Beneficiarios

El fondo cubría el 50% del costo de convertir un vehículo para que pueda hacer uso de Gas Natural Vehicular (GNV) y podrán acceder a este fondo, todos los propietarios de unidades vehiculares destinadas al servicio de transporte público

de personas en la modalidad de taxi que cuenten con tarjeta de identificación vehicular (TIV), tengan una antigüedad no menor de 15 años, que el vehículo cuente con los componentes mecánicos y estructurales completos; además de tener habilitación vigente como conductor para prestar el Servicio Público de Transporte Especial de Taxi en la modalidad autorizada y habilitación vehicular vigente otorgada a un vehículo para prestar el Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi. Si el servicio se presta en Lima y Callao el otorgamiento de estas habilitaciones estará a cargo de la ATU, en tanto que si el servicio se presta en otras jurisdicciones del país el otorgamiento de las habilitaciones estarán a cargo de los gobiernos locales correspondientes.

Artículo 4.- Modificación del artículo 5 de la Ley 29852

Modifíquese la Ley 29852, "Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético (FISE)" en los siguientes términos:

"Artículo 5.- Destino del fondo

(...)

El FISE se destinará a los siguientes fines:

5.1 Masificación del uso del gas natural mediante el financiamiento parcial o total de las conexiones de consumidores regulados, sistemas o medios de distribución o transporte, y conversiones vehiculares ***a través de la implementación de un fondo energético para los trabajadores que brinden el servicio de transporte público de personas en la modalidad de taxi****, todo de acuerdo con el Plan de Acceso Universal a la Energía aprobado por el Ministerio de Energía y Minas (...)."*

Artículo 5.- Implementación

El Ministerio de Energía y Minas (MINEM) en el marco de sus funciones, adecuará el Reglamento de la Ley 29852, y demás normas conexas a ésta, para que se implemente el fondo energético para los trabajadores que brinden el servicio de transporte público de personas en la modalidad de taxi, el cual cubría el 50% del costo de convertir un vehículo para que pueda hacer uso de Gas Natural Vehicular (GNV).

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA Y FINAL

PRIMERA Y ÚNICA. - Exclusión

Quedarán excluidos de la presente norma aquellos vehículos que cuenten con papeletas vigentes, así como aquellos que registren más de 10 años de antigüedad.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GARCIA CORREA Idelso Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/09/2023 11:46:02-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/09/2023 10:50:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/09/2023 12:32:21-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SALHUANA CAMDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/09/2023 17:31:15-0500

Firmado digitalmente por: SALHUANA CAMDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/09/2023 17:30:59-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CAMONES SORIANO Lady Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/09/2023 16:08:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHIABRA LEÓN Roberto Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/09/2023 16:42:47-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: HEIDINGER BALLESTEROS Nelcy Lidia FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/09/2023 18:02:05-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

a) Antecedentes históricos actuales

El Perú, pese a mostrar una economía que ha dado muestras importantes de crecimiento y desarrollo en los últimos 26 años; lamentablemente ha carecido durante este tiempo de autoridades que hayan poseído la visión y análisis crítico para entender la utilidad de la renovación del parque automotor en el país y su importancia de esto en el cuidado de la salud de la ciudadanía y el medio ambiente. Así, se tiene que en los últimos años la tasa de renovación de vehículos promedio en el país es del 6% cuando lo óptimo es que fuese al 10%[1] , lo que ocasiona que la antigüedad promedio del parque automotor avance a un ritmo elevado, con las serias consecuencias en cuanto a contaminación y daño a la salud que ello implica.

Fuente: Asociación Automotriz del Perú.

Así por ejemplo, en Lima Metropolitana la contaminación por emisión de partículas de óxido de nitrógeno, las cuales son altamente perjudiciales para la salud y el medio ambiente, alcanza actualmente la colosal cifra de 2180

[1] Gestión. (2019). Parque automotor se renueva en 6% al año, cuando debería hacerlo en 10%. 2020, agosto 28, de https://gestion.pe Recuperado de https://gestion.pe/economia/parque-automotor-renueva-6-ano-deberia-hacerlo-10-261551-noticia/

toneladas al año, de acuerdo a información brindada por el Ministerio del Ambiente (MINAM)[2].

b) Renovación del parque automotor en el Perú

En la actualidad, el Perú registra un déficit anual de 217 mil nuevas unidades al año para mantener al parque automotor a una tasa del 10% de renovación y no del 6% la cual es la que existe ahora, por lo que se viene buscando la forma de generar un impulso en la renovación del parque automotor peruano, sobre todo a través de un subsidio, el cual entró en vigencia con la publicación del Decreto de Urgencia N° 029 – 2019 "Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo", el cual ha sido gestionado por diversas entidades como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con el financiamiento del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF); además del impulso y apoyo del Ministerio de Ambiente (MINAM). Sin embargo, pese a que este decreto ya se encuentra en vigencia porque ha sido publicado en el Diario Oficial El Peruano, lo cierto es que hasta la fecha no se ha logrado operativizar este subsidio, ni en Lima Metropolitana ni en el interior del país. Así mismo, en el reglamento de este decreto, el subsidio si bien tiene una intención positiva, lo cierto es que no se encuadra en un apoyo pragmático como sería el hecho de plantearlo como un % que sea como mínimo del 25% del valor de mercado con el que fue adquirido la unidad que será entregada en desuso.

c) El parque automotor de taxis en la actualidad

En la actualidad, solo en Lima existen más de 230 mil vehículos destinados al uso de taxi, lo cual convierte a Lima en la ciudad con mayor número de taxis en el mundo por cada 100 habitantes, así se estima que existen alrededor de 22 taxis por cada 1.000 habitantes, muy superior a ciudades como Madrid y Nueva York donde la penetración es de 3,7 y 4,7 taxis por cada 1.000 habitantes[3]. Así mismo,

[2] SPDA Actualidad Ambiental. (2017). Parque vehicular y actividades ilegales: Principales contaminantes del aire en Perú. 2020, agosto 28, de https://www.actualidadambiental.pe Recuperado de https://www.actualidadambiental.pe/minam-anuncio-subsidio-para-incentivar-renovacion-de-vehiculos-contaminantes/

[3] El Comercio. (2020). Alrededor de 100.000 taxis por aplicativo operan en Lima, según Leasy. 2021, agosto 10, de https://elcomercio.pe Recuperado de https://elcomercio.pe/economia/peru/en-lima-hay-alrededor-de-230000-vehiculos-que-se-usan-para-taxi-leasy-sao-paulo-espana-ecuador-taxi-por-aplicativo-uber-rappi-bcp-maf-ncze-noticia/

se estima que solo en la ciudad de Lima, el número de taxis que son informales asciende a más de 68 mil[4].

NÚMERO DE TAXIS INFORMALES EN LIMA POR DISTRITO

DISTRITO	CLASE	NOMBRE DE VIA	Cant. Taxis En promedio
COMAS	AVDA	TUPAC AMARU	2,183
CALLAO	AVDA	ELMER FAUCETT	1,869
LIMA	AVDA	COLONIAL	1,719
CALLAO	AVDA	COLONIAL	1,714
PUENTE PIEDRA	AUTOP	PANAMERICANA NORTE	1,389
LIMA	AVDA	NICOLAS DE PIEROLA(COLMENA)	1,201
SANTIAGO DE SURCO	AUTOP	PANAMERICANA SUR	1,193
COMAS	AVDA	UNIVERSITARIA	1,108
CHORRILLOS	AVDA	HUAYLAS	1,099
SAN BORJA	AUTOP	JAVIER PRADO ESTE	1,099
SAN MIGUEL	AVDA	LA MARINA	1,095
SURQUILLO	AVDA	ANGAMOS ESTE	1,060
SAN ISIDRO	AUTOP	JAVIER PRADO ESTE	1,053

Fuente: Mapcity.com

d) Conversión a Gas Natural Vehicular "GNV" como alternativa de solución

Ya que la renovación del parque automotriz en general y de taxis en particular resulta muy costosa en la práctica, una alternativa de solución para reducir la emisión de gases contaminantes que son altamente dañinos para la salud de la ciudadanía es el de implementar un fondo que cubra el 50% del costo total de convertir una unidad que emplee gasolina a una unidad que pueda emplear el Gas Natural Vehicular, lo cual tendrá las siguientes ventajas:

- Gran capacidad de carga, el tanque se ubica debajo del vehículo
- Cambio rápido: puedes cambiar a gasolina con un solo botón.
- Económico: el GNV resulta ser mucho más económico a comparación de otros combustibles.
- Es más amigable para el medio ambiente: no contiene azufre, ni plomo, lo cual lo hace ideal para el medio ambiente, además de reducir en un 97%

[4] La República. (2019). Hay más de 68 mil taxis informales solo en Lima. 2021, agosto 10, de https://larepublica.pe Recuperado de https://larepublica.pe/economia/2019/06/22/hay-mas-de-68-mil-taxis-informales-solo-en-lima/

las emisiones de monóxido de carbono (CO), mientras que, el GLP los reduce en un 96%.

Así mismo, el costo medio para para instalar gas vehicular GNV de 5° Generación en un vehículo oscila entre los S/ 2,300 a S/3,200.

e) Iniciativas para la masificación del uso del gas natural vehicular

En el año 2012, se promulgó la Ley 29852, "Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético" (cuyo Reglamento se aprobó mediante el Decreto Supremo N° 021-2012-EM), con la cual se crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos, cuyos objetivos fueron:

- Permitir implementar la infraestructura necesaria para brindar seguridad al sistema energético, el cual debe estar constituido por redes de ductos e instalaciones de almacenamiento que garanticen el abastecimiento de combustible en todo el país.

- Fondo de Inclusión Social Energético (FISE), el cual debe de ser un sistema de compensación energética, que garantice un esquema de compensación social y de servicio universal para los sectores más vulnerables de la población, en materia energética. En el numeral 5.1 de la Ley 29852, se establece que el destino de los recursos del FISE es la masificación del uso del gas natural mediante el financiamiento parcial o total de las conexiones de consumidores regulados, sistemas o medios de distribución o transporte, y conversiones vehiculares.

Es necesario mencionar que la Ley 29852 ha sufrido diversas modificaciones, siendo las más recientes:

- El Decreto Legislativo N.° 1331, Decreto Legislativo que introduce disposiciones a fin de promover la masificación del gas natural a nivel nacional, el cual fue publicado en el diario El Peruano el 06 de enero del 2017.

- El Decreto Supremo N° 004-2021-EM, Decreto Supremo que modifica el Reglamento de la Ley N° 29852, y que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2012-EM; el cual fue publicado en el diario El Peruano el 26 de febrero del 2021.

Así mismo, en el año 2021 se emitió el Decreto de Urgencia N° 109-2021, el cual fue aprobado por el entonces presidente Pedro Castillo, en la que se establecen medidas para el financiamiento del Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC), con el fin de evitar que los peruanos se vean afectados por los vaivenes de los precios internacionales de los combustibles. Así mismo, y en paralelo, este decreto autorizó la transferencia de 200 millones de soles a la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. (COFIDE) para impulsar las conversiones de vehículos de GLP a gas natural vehicular (GNV), para lo cual, se autoriza al MINEM a realizar transferencias financieras periódicas a favor de COFIDE en su condición de administrador del Sistema de Control de Carga de Gas Natural Vehicular (SCCGNV).

Sin embargo, en la práctica se aprecia que pese a haberse autorizado recursos cuya cifra supera los 200 millones de soles para la masificación del uso del gas natural (establecidos en el Decreto de Urgencia N° 109-2021) y que, además existe un Fondo para la masificación del uso de gas natural en la modalidad vehicular (el FISE aprobado por la Ley 29852), lamentablemente estas iniciativas no se han enfocado en los trabajadores que brinden el servicio de transporte público en la modalidad de taxi, quienes actualmente ascienden a 230 mil a nivel nacional y los cuales dada la naturaleza de su servicio, son quienes más consumen combustible en el parque automotor. Por esta razón, **lamentablemente en la actualidad la conversión a uso de gas natural vehicular, por parte de los vehículos que brindan el servicio de taxi no ha sido de carácter masivo y por el contrario avanza lentamente por el elevado costo que supone para los propietarios de los vehículos el poder convertir su unidad a GNV (entre 2300 a 3200 soles)**.

Con respecto a las iniciativas que permitan masificar el gas natural vehicular, si bien no es posible realizar una modificatoria del Decreto de Urgencia N° 109-2021, sí es viable modificar el artículo 5 de la Ley 29852, "Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético (FISE)", en donde se establezca expresamente que los recursos del FISE tengan como destino el impulsar las conversiones de vehículos de GLP a gas natural vehicular (GNV), mediante la implementación de un **fondo energético para los trabajadores que brinden el servicio de transporte público de personas en la modalidad de taxi, permitiendo cubrir el 50% del costo de conversión, lo cual sería un apalancador que permita alcanzar la masificación del uso del gas natural vehicular en el servicio de taxis en el país.**

f) Decisión Política

Dada la situación actual del parque automotriz peruano, en la que existen más de 230 mil vehículos destinados para el servicio de transporte de personal en la modalidad de taxi que no pueden ser renovados por la falta de recursos económicos de sus propietarios; esto hace que sea imperativo y necesario la aprobación de una norma por parte del Congreso de la República que permita modificar el artículo 5 de la Ley 29852, "Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético (FISE)"para así poder implementar un fondo energético que permita a los trabajadores que brinden el servicio de transporte público en la modalidad de taxi, el poder instalar gas vehicular GNV de 5° Generación en sus unidades, y de esta manera contribuir a la reducción de gases contaminantes como el monóxido de carbono hasta en un 97%.

II. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente norma impacta directamente sobre la Ley 29852, "Ley que crea el Sistema de Seguridad Energética en Hidrocarburos y el Fondo de Inclusión Social Energético", puntualmente en su artículo 5, para así permitir implementar un fondo energético que permita a los trabajadores que brinden el servicio de transporte público en la modalidad de taxi, el poder instalar gas vehicular GNV de 5° Generación en sus unidades.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

- **Costo de la norma.**

  Sectores afectados. La norma no genera impacto negativo en sector económico alguno del país.

  Efectos monetarios. La presente medida no tiene efectos monetarios puesto que no es una ley que incida en las decisiones de política monetaria ni muchos menos genera efectos adversos sobre las expectativas acerca del desempeño futuro de los precios de la economía nacional.

Impacto económico. La norma no impacta negativamente en el desenvolvimiento del Producto Bruto Interno del país ni en otros grandes agregados económicos.

Impacto presupuestal. La presente iniciativa no genera ningún costo al erario nacional puesto que los recursos provendrán del Fondo de Inclusión Social Energético (FISE), el cual a su vez es financiado por los recursos señalados en el artículo 4 de la Ley 29852.

- **Beneficio de la norma.**

Sectores afectados. La presente iniciativa al permitir que el gas natural sea accesible a todos los taxistas del país y así contribuir en reducir las emisiones contaminantes de los combustibles líquidos hasta en un 97%; será en ese sentido muy beneficiosa para la salud pública y el cuidado del medio ambiente.

Efectos monetarios. La norma al no ser una ley que incida en las decisiones de política monetaria, no genera efectos monetarios adversos ni beneficiosos para el país.

Impacto económico. El convertir una unidad vehicular que emplee gasolina a una unidad que pueda emplear el Gas Natural Vehicular (GNV), esto permitirá a muchos taxistas reducir sus gastos en adquisición de combustible, ahorrando en promedio mil soles al mes y 12 mil soles al año[5].

Impacto presupuestal. Con el incremento del margen de ganancia para los taxistas que generaría la norma, al ver reducidos significativamente sus costos, esto se traducirá en una expansión de la demanda interna del país, incrementando la recaudación por concepto del Impuesto General a las Ventas (IGV), lo cual permitirá al Poder Ejecutivo gozar de una mayor recaudación de ingresos que se transmitirán en tener mayor solvencia que permitan incrementar el Presupuesto Nacional para el siguiente periodo anual.

[5] Lima en Ruta. (2020). ¿Cuánto ahorras con un vehículo con GNV? (parte 2). 2021, octubre 13, de https://limaenruta.pe Recuperado de https://limaenruta.pe/cuanto-ahorras-con-un-vehiculo-con-gnv-parte2/#:~:text=Usar%20gas%20natural%20vehicular%20puede,hasta%2020%25%20comparado%20con%20GLP.

IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADO EN EL ACUERDO NACIONAL

Este Proyecto de Ley se enmarca en la misma dirección que las políticas del Acuerdo Nacional, en particular con la siguiente:

Política N° 19 de "Desarrollo sostenible y gestión ambiental", ya que ésta menciona textualmente que el Estado fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional y los niveles de gestión descentralizada, promoviendo la participación responsable del sector privado; tal y como lo busca la presente norma al permitir a los agentes privados que brindan el servicio de taxi el poder gozar de un incentivo monetario que les permita incorporar el sistema GNV de 5° generación a sus vehículos, trayendo consigo un impacto ambiental positivo gracias a la reducción de gases contaminantes que esta medida implicaría.