



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 27 de junio de 2022

OFICIO N° 182 -2022 -PR

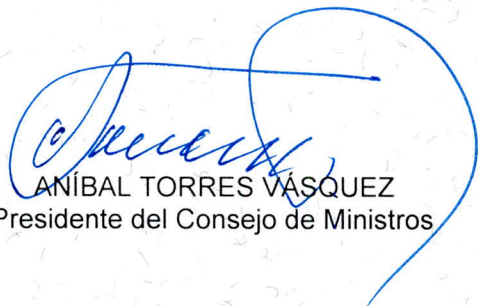
Señora
MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República
Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de 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.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,


JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República


ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros



Ley

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

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

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer 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 a efectos de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación de la Ley

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

Artículo 3.- Condiciones para el ingreso de vehículos habilitados al transporte internacional por carretera

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

a) Los transportistas a cuyo nombre se encuentran habilitados los vehículos de transporte internacional por carretera, nacionales y extranjeros, deben utilizar combustibles que cumplan con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes, previstos en la normativa nacional; para lo cual deben presentar la documentación relativa a la procedencia del combustible usado para su desplazamiento en el país.

El listado de combustibles utilizados en vehículos de transporte internacional comercializados en el exterior que cumplen con los parámetros de calidad, relacionados al contenido

de contaminantes, previstos en la normativa nacional se establecen en el Reglamento de la presente Ley.

b) Los transportistas a cuyo nombre se encuentran habilitados los vehículos de transporte internacional por carretera, nacionales y extranjeros, que usan combustibles que no cumpla con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes, previstos en la normativa nacional; 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. Dicha cantidad es determinada en el Reglamento de la presente Ley, con arreglo a la normatividad vigente, a propuesta del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

c) Facúltase al Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN) a realizar la supervisión y fiscalización del cumplimiento de lo previsto en los literales a) y b) del artículo 3 de la presente Ley, con el apoyo de la Policía Nacional del Perú; para lo cual puede requerir la documentación pertinente, tomar muestras y realizar el control de cantidad del volumen de combustible empleado para el funcionamiento de la unidad vehicular y disponer medidas correctivas como el comiso del combustible hasta la cantidad necesaria para el desplazamiento del vehículo hasta el establecimiento de venta al público de combustible más próximo en el Perú; así como, realizar la disposición de lo comisado, de acuerdo a lo que se establezca en el Reglamento.

El control se realiza 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.

Artículo 4.- Del procedimiento de fiscalización y sanción

4.1 Constituye infracción administrativa sancionable el incumplimiento de las condiciones para el ingreso de vehículos habilitados al transporte internacional por carretera establecidas en el artículo 3 de la presente Ley.

4.2 La detección de la infracción administrativa acarrea la imposición de una multa contra el transportista infractor por parte del OSINERGMIN. En caso de reincidencia, se aplican multas de mayor cuantía. Se considera reincidencia cuando el transportista incurra en la misma infracción dentro del año de la comisión de la infracción previa.

En caso el transportista infractor se resista a las actividades de supervisión y fiscalización, al pago de la multa respectiva y/o a la aplicación de medidas correctivas, el OSINERGMIN informa dicha situación a la SUNAT a efectos que, con el apoyo de la Policía Nacional del Perú, no se le permita su ingreso al país.

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





Ley

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Aprobación de disposiciones reglamentarias

Mediante Decreto Supremo el Poder Ejecutivo aprueba el Reglamento de la presente Ley en un plazo que no exceda los sesenta (60) días hábiles, contado a partir del día siguiente de la publicación de esta Ley.

SEGUNDA. – Autorización para contratación de personal y otros

Autorízase al OSINERGMIN, para efectos del cumplimiento de la presente Ley, la contratación de personal bajo el régimen laboral previsto en el Decreto Legislativo N° 728; así como bajo el régimen del Decreto Legislativo N° 1057, en adición a los supuestos previstos en la Septuagésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 31365, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022. 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 N° 728 deben incorporarse al Cuadro de Asignación de Personal- Provisional. Dichas medidas se financian con cargo a su presupuesto institucional, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

TERCERA. - Vigencia de la Ley

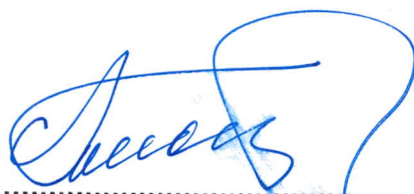
La presente Ley entra en vigencia el mismo día de la entrada en vigencia de su Reglamento.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los



.....
JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República



.....
ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **28** de **junio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2423/2021-PE** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. ENERGÍA Y MINAS.**
- 2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

I. BASE LEGAL

- 1.1 Ley N° 30705, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas (en adelante, Ley N° 30705).
- 1.2 Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas
- 1.3 Ley N° 26734, Ley de creación de OSINERG
- 1.4 Ley N° 27699, Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional de OSINERGMIN
- 1.5 Decreto Legislativo N° 1126, Decreto Legislativo que establece medidas de control en los Insumos Químicos y Productos Fiscalizados, maquinarias y equipos utilizados para la elaboración de drogas ilícitas
- 1.6 Decreto Legislativo N° 1103, Decreto Legislativo que establece medidas de Control y Fiscalización en la Distribución, Transporte y Comercialización de Insumos Químicos que puedan ser utilizados en la minería ilegal
- 1.7 Decreto Supremo N° 042-2005-EM que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 26221, Ley Orgánica de Hidrocarburos, (en adelante, TUO de la Ley N° 26221).
- 1.8 Decreto Supremo N° 031-2007-EM que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Energía y Minas, y sus modificatorias (en adelante, ROF del MINEM).
- 1.9 Decreto Supremo N° 032-2002-EM, que aprueba el Glosario de Términos, Siglas y Abreviaturas del Subsector Hidrocarburos (en adelante, Glosario de Términos, Siglas y Abreviaturas).
- 1.10 Decreto Supremo N° 025-2005-EM y su modificatoria aprobada por el Decreto Supremo N° 041-2005-EM, que dispone las especificaciones de calidad aplicables a los Combustibles Diesel N° 1, Diesel N° 2 y Diesel N° 2 Especial.
- 1.11 Decreto Supremo N° 061-2009-EM, 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.
- 1.12 Decreto Supremo N° 092-2009-EM, mediante el cual se establece la especificación de calidad del Diesel B5 con un contenido de azufre máximo de 50 ppm.
- 1.13 Decreto Supremo N° 009-2015-MINAM, que aprueba medidas destinadas a la mejora de la calidad ambiental del aire a nivel nacional.
- 1.14 Decreto Supremo N° 013-2016-MINAM, 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.



- 1.15** Decreto Supremo N° 038-2016-EM, que establece un cronograma para la comercialización y uso de Diesel B5 con un contenido de azufre no mayor a 50 ppm.
- 1.16** Decreto Supremo N° 025-2017-EM, que regula entre otros, el contenido de azufre en las Gasolinas y Gasoholes de 95, 97 y 98 octanos.
- 1.17** Decreto Supremo N° 014-2021-EM, que establece medidas relacionadas al contenido de azufre en el Diesel, Gasolina y Gasohol para su comercialización y uso, y simplifica el número de Gasolinas y Gasohol.
- 1.18** Decreto Supremo N° 045-2001-EM, que aprueba el Reglamento para la Comercialización de Combustibles Líquidos y OPDH y sus modificatorias.
- 1.19** Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, (en adelante, TUO de la Ley N° 27444).

II. ANALISIS DE LA LEGALIDAD DE LA PROPUESTA

2.1 Sobre la constitucionalidad y legalidad

Al respecto, el artículo 58 de la Constitución Política del Perú 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. Y por su parte, el artículo 67 de la Constitución reconoce que el Estado determina la política nacional del ambiente.

Asimismo, de conformidad con 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.

A mayor abundamiento tenemos que la Jurisprudencia Constitucional ha señalado expresamente en la Sentencia de Pleno del Tribunal Constitucional N° 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."*

Cabe precisar que, mediante Decreto Supremo N° 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.

En ese contexto, 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

¹ <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/00048-2004-AI.pdf>

los objetivos y lineamientos de la Política Nacional del Ambiente; haciendo efectivo el papel del Estado en la defensa del bien común y del interés público.

2.2 Sobre las Competencias del Ministerio de Energía y Minas - MINEM

El artículo 3 del TUO de la Ley N° 26221, dispone que el MINEM es el ente encargado de elaborar, aprobar, proponer y aplicar la política del Sector, así como de dictar las demás normas pertinentes.

El artículo 76 de la citada norma, establece que el transporte, la distribución mayorista y minorista y la comercialización de los productos derivados de los Hidrocarburos se regirán por las normas que apruebe el MINEM, precisando que dichas normas deben contener mecanismos que satisfagan el abastecimiento del mercado interno.

En ese contexto, mediante el Decreto Supremo N° 064-2010-EM se aprueba la Política Energética Nacional del Perú 2010-2040 (en adelante, Política Energética Nacional), la cual contempla como visión, contar con un sistema energético que satisfice la demanda nacional de energía de manera confiable, regular, continua y eficiente, que promueve el desarrollo sostenible y se soporta en la planificación y en la investigación e innovación tecnológica continúa.

Entre los distintos objetivos de la Política Energética Nacional, se contemplan los siguientes: i) Contar con una matriz energética diversificada, con énfasis en las fuentes renovables y la eficiencia energética; ii) Contar con un abastecimiento energético competitivo; iii) Acceso universal al suministro energético; iv) Contar con la mayor eficiencia en la cadena productiva y de uso de la energía; v) Desarrollar la industria del gas natural, y su uso en actividades domiciliarias, transporte, comercio e industria, así como la generación eléctrica eficiente, vi) Fortalecer la institucionalidad del sector energético; y vii) Integrarse con los mercados energéticos de la región, que permita el logro de la visión de largo plazo.

En efecto, el **Objetivo 6 de la Política Energética Nacional** contempla Desarrollar un sector energético con mínimo impacto ambiental y bajas emisiones de carbono en un marco de Desarrollo Sostenible. Encontrándose dentro de los Lineamientos de Política, los siguientes:

- Impulsar el desarrollo y uso de energías limpias y de tecnologías con bajas emisiones contaminantes y que eviten la biodegradación de los recursos.
- Establecer medidas para la mitigación de emisiones provenientes de las actividades energéticas.
- Promover que los proyectos energéticos obtengan los beneficios de la venta de los certificados de la reducción de emisiones (CERs) para el mercado de carbono. Alcanzar una normativa ambiental con requerimientos compatibles con la Política Nacional del Ambiente y los estándares internacionales.
- Promover el perfeccionamiento permanente de las normas de seguridad en el uso de energéticos.
- Promover e incentivar el uso de residuos sólidos y líquidos para la producción de energía.
- Promover prácticas de responsabilidad social en las actividades energéticas. Promover las relaciones armoniosas entre el estado, las comunidades y empresas del sector energía.

De acuerdo a ello, el MINEM ha definido la Política Energética Nacional, previendo el desarrollo adecuado y confiable de las actividades de hidrocarburos, a partir del cumplimiento de la normativa técnica y de seguridad, buscando promover la inversión privada en las actividades energéticas y que el abastecimiento de energía se desarrolle de acuerdo a las



prácticas internacionales de la industria sin poner en peligro la tranquilidad de la población y el medio ambiente.

2.3 Sobre la regulación del transporte de hidrocarburos

Al respecto, de acuerdo con el Glosario, Siglas y Abreviaturas, se entiende por Actividad de Hidrocarburos, a la llevada a cabo por empresas debidamente autorizadas que se dedican a la Exploración, Explotación, procesamiento, refinación, almacenamiento, transporte o distribución de Hidrocarburos, así como a las Actividades de Comercialización de Hidrocarburos.

Asimismo, el Glosario, Siglas y Abreviaturas, define a la Actividad de Comercialización de Hidrocarburos, como aquella la llevada a cabo por empresas debidamente autorizadas que se dedican a la importación, exportación, almacenamiento, transporte, distribución o venta de Combustibles Líquidos, Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos, Gas Licuado de Petróleo, Gas Natural Vehicular, Gas Natural Licuefactado y Gas Natural Comprimido.

Por su parte, el artículo 39 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 030-98-EM, establece que, para transportar Combustibles Líquidos y/u Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos en el territorio nacional por camiones-tanques y cisternas, ferrocarriles (Vagones Tanque), naves, embarcaciones y/o barcas, incluyendo aquellos que transporten Combustibles Líquidos en Contenedores Intermedios (con un volumen mayor a 55 galones), el interesado debe inscribirse en el Registro de Hidrocarburos, con la documentación que Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería - OSINERGMIN apruebe.

Conforme a lo expuesto precedentemente se advierte 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 compartimientos destinados al abastecimiento de las unidades vehiculares; circunstancia que evidencia que, a partir de la normativa vigente, no resulta viable exigir la verificación del compartimiento donde se almacena dicho combustible, y que ante ello, se justifica la dación de la presente ley y el encargo de supervisión a OSINERGMIN.

2.4 Sobre la regulación de la cantidad y calidad de los combustibles

El artículo 42-b del Reglamento para la Comercialización de Combustibles Líquidos y OPDH, aprobado mediante Decreto Supremo N° 045-2001-EM, dispone que efectuado el despacho, la responsabilidad por la conservación de la cantidad de los combustibles transportados, así como la responsabilidad frente a terceros por daños personales o materiales producidos como consecuencia de la actividad de transporte de hidrocarburos, será asumida por el Transportista o Distribuidor Minorista, de ser el caso, hasta el punto de entrega registrado en la DGH. El agente de la Cadena de Comercialización será solidariamente responsable con el Transportista o Distribuidor Minorista a quien contrate por los daños al ambiente en casos de vertimiento o fuga de los combustibles transportados.

Asimismo, el artículo 50-b del Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 045-2001-EM dispone que, para efectos de las acciones de supervisión y fiscalización, los Transportistas asumen plena responsabilidad por la cantidad de los combustibles comercializados, dentro de la actividad que les corresponda en la cadena de comercialización.

Por su parte, de conformidad con el artículo 51 del citado Reglamento, la clasificación, características o especificaciones y estándares de calidad de los Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos, de origen nacional o importado deberán cumplir con la última versión de las normas NTP respectivas, y para aquello no previsto en las normas citadas, deberán cumplir con la Norma ASTM respectiva. En el caso de normas



NTP aprobadas con posterioridad a la vigencia del presente Reglamento, el MINEM establecerá la fecha en que serán aplicadas.

Finalmente, corresponde señalar que conforme a lo establecido en la Ley N° 28694, se han emitido diversas normas que regulan el contenido de azufre en los Combustibles, las cuales establecen el uso obligatorio de productos como determinadas características, por ejemplo, que el Diesel debe tener un contenido máximo de cincuenta (50) partes por millón - ppm.

2.5 Sobre las facultades del OSINERGMIN

Al respecto, la Ley N° 26734, Ley del Organismo Supervisor de Inversión en Energía, en su artículo 1, crea el OSINERGMIN (antes denominado OSINERG), como un organismo regulador, supervisor y fiscalizador de las actividades que desarrollan las personas jurídicas de derecho público interno o privado y las personas naturales, en los subsectores, entre otros, hidrocarburos, teniendo como misión, según el artículo 2 de la citada Ley, supervisar y fiscalizar, en el ámbito nacional, el cumplimiento de las disposiciones legales y técnicas relacionadas con las actividades de los subsectores, entre otros, hidrocarburos (competencia material).

Asimismo, el literal a) del artículo 5 de dicha Ley, establece como una de sus funciones generales, velar por el cumplimiento de la normatividad que regule la calidad y eficiencia del servicio brindado al usuario. Posteriormente, mediante Ley N° 27699, Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional del OSINERGMIN, se precisa que dicha entidad ejerce de manera exclusiva las facultades contempladas, entre otros, en la presente Ley y su Ley de creación, en lo concerniente al control metrológico, así como la calidad de los combustibles y otros productos derivados de los hidrocarburos, en las actividades que se encuentran comprendidas bajo el ámbito de la Ley N° 26221, Ley Orgánica de Hidrocarburos.

A través de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, se han dictado lineamientos y normas de aplicación general a todos los organismos reguladores comprendidos dentro de los alcances del artículo 1 de la mencionada Ley, lo que incluye al OSINERGMIN, estableciendo en su artículo 3 las funciones de los Organismos Reguladores, entre las que se encuentra la función supervisora que comprende en:

"la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas"

Posteriormente, se emite el Reglamento General del OSINERGMIN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 054-2001-PCM, en el cual se precisa, la competencia para supervisar y fiscalizar a las entidades del Sector Energía velando por la calidad y eficiencia del servicio y/o productos brindados a los usuarios. Adicionalmente, el literal a) del artículo 34 del citado Reglamento, establece que, corresponde al OSINERGMIN, entre otros aspectos, supervisar, los niveles de calidad, seguridad y eficiencia, definidos en la normatividad correspondiente, en la prestación de los servicios de electricidad e hidrocarburos.

De acuerdo a lo desarrollado en los párrafos precedentes, se advierte claramente que el OSINERGMIN es la autoridad nacional competente encargada de supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales o técnicas por parte de las personas naturales o jurídicas que desarrollan actividades en el Sector hidrocarburos, y específicamente sobre la calidad de los combustibles, que incluye a la gasolina y al diesel. Dicha conclusión se reafirma con lo establecido en el artículo 55 del Reglamento para la Comercialización de Combustibles



Líquidos y otros productos derivados de los Hidrocarburos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 045-2001-EM, el cual precisa que "el OSINERGMIN deberá establecer el procedimiento para el control de calidad de los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos".

Atendiendo que la materia que sería objeto de control en el proyecto de ley versa sobre la calidad del combustible, se advierte que, de conformidad con el **Informe N° 000117-2022-SSAP**, emitido por la Subsecretaría de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros, la entidad pública que guardaría afinidad con la materia objeto de control que se busca asignar es el OSINERGMIN, que si bien, actualmente, este supervisa la calidad de los combustibles en las actividades que se enmarcan en la Ley Orgánica de Hidrocarburos, lo que no incluye el combustible del propio vehículo que le sirve para movilizarse por la carretera; sin embargo, ello no sería óbice para poder ampliar su competencia, mediante Ley, para que se le faculte a llevar a cabo esta nueva función al guardar vinculación con la materia que tiene asignado actualmente mediante Ley y desarrollado en sus normas reglamentarias.

En ese orden de ideas, a mayor abundamiento, la asignación de dicha nueva función tendría mayor sustento en el hecho que el OSINERGMIN cuenta con el *expertise* técnico y la capacidad institucional para realizar la función supervisora de dicho producto (combustible), conforme se pasa a desarrollar:

- De la revisión al Reglamento de Organización y Funciones del OSINERGMIN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2016-PCM, se advierte que este cuenta dentro de su estructura organizacional con la Gerencia de Supervisión de Energía y dentro de esta a la División de Supervisión de Hidrocarburos líquidos y la División de Supervisión Regional, las cuales tienen, entre otras, la función para supervisar el cumplimiento de la normativa sectorial de los hidrocarburos, claro, como se indicó, actualmente, lo realizan sobre los agentes que operan las actividades. Teniendo en cuenta dicha función es que, a través de dichas unidades de organización el OSINERGMIN podría efectuar la supervisión de la calidad del combustible que utilizan los vehículos de transporte internacional que ingresan al país, siempre y cuando se le asigne por Ley esta nueva función específica, la cual, como se indicó, guarda afinidad con la labor que realiza, actualmente, pero sobre las actividades señaladas en la Ley General de Hidrocarburos.
- Actualmente el OSINERGMIN cuenta con veinticuatro (24) oficinas de tipo regional distribuidos a nivel nacional.
- De su Manual de Organización y Funciones vigente², se advierte que sólo la División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos cuenta con personal de profesión ingenieros, los cuales asumen distintos cargos de acuerdo a la experiencia, como Jefe y/o especialista; asimismo, el OSINERGMIN para poder ejecutar su labor de supervisión, relacionadas a las actividades de hidrocarburos lleva a cabo procesos de selección de empresas supervisoras³, donde requiere ingenieros de las especialidades de petróleo, química, petroquímica, mecánica, entre otros, esto es profesionales vinculados con el objeto de control que busca el proyecto de ley.
- Asimismo, el OSINERGMIN cuenta con una página web de consultas relacionadas a la supervisión vinculada a la calidad de los combustibles que se expende en los grifos⁴,



²Información que se visualiza en: https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/institucional/acerca_osinergmin/Instrumentosdegestion/manual-de-organizacion-y-funciones#

³ Sobre esto puede verse la información completa, en el siguiente link que pertenece a la página institucional del OSINERGMIN: <https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/institucional/institucional/procesos-seleccion/division-supervisionhidrocarburos-liquidos#>

⁴<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:CqgD3si1JSAJ:www.osinergmin.gob.pe/grifos/supervision+&cd=2&hl=es-419&ct=clnk&gl=pe>

donde precisa por ejemplo, cuándo se considera que es un combustible de mala calidad, entre otros aspectos.

- Mediante Resolución del Consejo Directivo del OSINERGMIN N° 133-2014-OS-CD, se aprobó el procedimiento de control de calidad de combustibles líquidos, otros productos derivados de los hidrocarburos, biocombustibles y sus mezclas; si bien se aplica, actualmente, a los agentes y actividades de hidrocarburos, como grifos y estaciones de servicios, es decir cuenta con un marco procedimental para realizar la supervisión de la calidad de combustibles lo cual podría también ser ampliado a la supervisión de dicho producto pero en los vehículos.
- En ese orden de ideas, corresponde indicar que el OSINERGMIN cuenta con el aplicativo móvil denominado "FACILITO"⁵, a través del cual se puede obtener información acerca de los lugares de puntos de venta de combustible en todo el territorio nacional, como por ejemplo en Puno.

Finalmente, de lo expuesto precedentemente, teniendo en cuenta los criterios de capacidades institucionales y los principios de eficiencia y eficacia (que significa unificar en una entidad esfuerzos que permite racionalizar los recursos y, a su vez, cumplir con los objetivos de la Ley), resulta viable facultar al OSINERGMIN para la supervisión de las disposiciones de la presente ley a efectos de asegurar que el combustible que utilizan los vehículos de transporte internacional que ingresan al país cumplan con las características y especificaciones previstas, al contar con personal especializado en la labor objeto de supervisión, al tener un diseño organizacional que le permite ejecutar dicha labor y de contar con información actualizada, lo cual facilitaría la supervisión para que el vehículo se desplace al punto de venta de combustible más cercano a su ingreso al país, como se pretende en el numeral 3.1 del artículo 3 del proyecto de ley.



2.6 Sobre las competencias de SUNAT-ADUANAS

Al respecto, el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas, contempla lo siguiente:

"Artículo 2.- Definiciones

Para los fines a que se contrae el presente Decreto Legislativo se define como:

- **Acciones de control extraordinario.-** Aquellas que la autoridad aduanera puede disponer de manera adicional a las ordinarias, para la verificación del cumplimiento de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, que pueden ser los operativos especiales, las acciones de fiscalización, entre otros. La realización de estas acciones no opera de manera formal ante un trámite aduanero regular, pudiendo disponerse antes, durante o después del trámite de despacho, por las aduanas operativas o las intendencias facultadas para dicho fin.
- **Acciones de control ordinario.-** Aquellas que corresponde adoptarse para el trámite aduanero de ingreso, salida y destinación aduanera de mercancías, conforme a la normatividad vigente, que incluyen las acciones de revisión documentaria y reconocimiento físico, así como el análisis de muestras, entre otras acciones efectuadas como parte del proceso de despacho aduanero, así como la atención de solicitudes no contenciosas.
- **Administración Aduanera.** Órgano de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, así

⁵ El cual también puede ingresar por <https://www.facilito.gob.pe/facilito/pages/facilito/buscadorEESS.jsp>



como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros, y ejercer la potestad aduanera. El término también designa un órgano, una dependencia, un servicio o una oficina de la Administración Aduanera

- **Control aduanero.** - Conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta.
- **Derechos arancelarios o de aduana.** - Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que entren al territorio aduanero.
- **Territorio aduanero.** - Parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera. Las fronteras del territorio aduanero coinciden con las del territorio nacional.

Asimismo, el artículo 10 del Decreto Legislativo N° 1053 dispone lo siguiente:

"Artículo 10.- Administración Aduanera

La Administración Aduanera se encarga de la administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero."

Por su parte, el artículo 98 del Decreto Legislativo N° 1053 dispone lo siguiente:

"Artículo 98.- Regímenes aduaneros especiales o de excepción

Los regímenes aduaneros especiales o trámites aduaneros especiales o de excepción que a continuación se señalan, se sujetan a las siguientes reglas: (...)

f) Las mercancías destinadas para el uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sean objeto de venta o no y las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos, serán considerados como rancho de nave o provisiones de a bordo y se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo;

En efecto, de acuerdo a la normativa citada, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria-SUNAT es la entidad pública competente para la administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional, medios de transporte y personas; y como tal lleva a cabo el control aduanero en territorio aduanero, es decir realiza el conjunto de medidas con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta.

De acuerdo a ello, y de conformidad con la normativa citada, 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 normativa nacional.

III. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

3.1 Sobre la regulación del contenido de azufre

La Ley N° 28694, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible Diesel, establece las medidas necesarias para la regulación de los niveles de azufre contenidos en el combustible Diesel, con el objetivo de salvaguardar la calidad del aire y la salud pública.

Asimismo, el artículo 79 del ROF del MINEM establece que la DGH es el órgano técnico normativo encargado de participar en la formulación de la política energética en el ámbito del Subsector Hidrocarburos; proponer y/o expedir la normatividad necesaria del Subsector Hidrocarburos.

En ese sentido, mediante el Decreto Supremo N° 061-2009-EM, Decreto Supremo que establece criterios para determinar zonas geográficas en que se podrá autorizar la comercialización de combustible diesel 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 B2⁶ 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.

A efectos de cumplir con la finalidad descrita en dichas disposiciones, mediante el Decreto Supremo N° 061-2009-EM, en concordancia con el Decreto Supremo N° 008-2014-EM, Decreto Supremo que reglamenta la Ley N° 30130, se establecieron los criterios para determinar la oportunidad en la cual se hará extensiva la prohibición de comercializar y/o usar Diesel B5 con un contenido de azufre mayor a 50 ppm en los departamentos. Estos son: concentración o densidad poblacional, niveles de contaminación de aire, volumen de parque automotor, volumen de consumo de Diesel, el nivel de desarrollo de la infraestructura refinera del país, y la cadena logística correspondiente.

En atención a la referida facultad, mediante Resolución Ministerial N° 139-2012-MEM/DM, el MINEM estableció la prohibición de usar y comercializar el Diesel B5 con un contenido de azufre mayor a 50 ppm, en los departamentos de Lima, Arequipa, Cusco, Puno, Madre de Dios y en la Provincia Constitucional del Callao. Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 009-2015-MINAM, dicha prohibición se amplió a los departamentos de Junín, Tacna y Moquegua, a partir del 01 de enero de 2016.

Posteriormente, según lo establecido en los Decretos Supremos N° 061-2009-EM, N° 009-2015-MINAM, N° 038-2016-EM, N° 025-2017-EM y la Resolución Ministerial N° 139-2012-MEM/DM, los departamentos bajo la prohibición de comercializar y usar Diesel B5 con contenido de azufre mayor a 50 ppm son: Lima, Arequipa, Cusco, Puno, Madre de Dios, Junín, Tacna, Moquegua, Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Huánuco, Huancavelica, Ica, Lambayeque, Pasco, La Libertad y la Provincia Constitucional del Callao.

Finalmente, de acuerdo con el artículo 2 del Decreto Supremo N° 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 contenido 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

⁶ Según el Decreto Supremo N° 021-2009-EM, el porcentaje de Biodiesel B100 en la mezcla "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 a las ya mencionadas.

Sobre las regulaciones establecidas al contenido de azufre y la calidad de los Combustibles, cabe precisar que todas las medidas establecidas tienen por objeto brindar una mejora en la calidad del 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 Estado⁷ de **promover el bienestar general y salvaguardar la calidad de vida.**

3.2 Sobre el trato igualitario con países que comparten frontera con el Perú

A nivel nacional el contenido de azufre en los combustibles está definida, de acuerdo a los Decretos Supremos N° 061-2009-EM, N° 009-2015-MINAM, N° 038-2016-EM, N° 025-2017-EM y n° 002-2022-EM y la Resolución Ministerial N° 139-2012-MEM/DM, por lo cual los vehículos automotores que requieran abastecerse de combustibles deberán adquirir la calidad establecida por la citada normativa. Sin embargo, el contenido de azufre de los combustibles ofertados en ciertos países que comparten frontera con el Perú, no cuentan con el mismo contenido de azufre que el combustible nacional, por lo cual, al realizarse las operaciones de transporte internacional 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 muy por encima de lo establecido a nivel nacional.

Contenido de azufre en países que comparten frontera con Perú

				
Propiedad		PERU	ECUADOR	BOLIVIA
De acuerdo al país de origen	Normativa	Resolución Ministerial N° 139-2012-MEM/DM (Integra Puno y MDD)	NTE INEN 1489:2012	Decreto Supremo N° 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 escurecimiento	°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	Max. 4.1	Max. 6	Max. 5.5
Índice 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	% peso	0.01	0.01	0.02
Agua y sedimentos	% vol.	0.05	0.05	0.05

Elaboración: MINEM

En esa misma línea, es preciso mencionar que de acuerdo con el artículo 5 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), se establece lo siguiente:

"Artículo 5.- Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas.

.....

Artículo 8.- Los países signatarios adoptarán medidas especiales para el transporte, por vías férreas o carreteras, de cargas o productos que, por sus características, sean o puedan

⁷ De conformidad con el numeral 1 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, toda persona tiene derecho a su bienestar y libre desarrollo. En ese sentido, es deber primordial del Estado, según lo dispuesto en el artículo 44 de dicho cuerpo normativo, la de "(...) promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación."

tornarse peligrosas o representen riesgos para la salud de las personas, la seguridad pública, o el medio ambiente."

Este acuerdo cuenta con países signatarios como: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, por lo cual es necesario establecer una medida asegure que los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera utilicen combustibles que cumplan con las especificaciones y características previstas en la normativa nacional a efectos de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire.

3.3 Sobre las acciones de fiscalización propuestas

Al respecto, se debe considerar que, de conformidad con el artículo 245 del TUO de la Ley N° 27444, las actuaciones de fiscalización podrán concluir, entre otras, con el inicio de un procedimiento administrativo sancionador y con la adopción de medidas correctivas.

Asimismo, el artículo 246 del TUO de la Ley N° 27444, las entidades solo podrán dictar medidas cautelares y correctivas siempre que estén habilitadas por Ley o Decreto Legislativo y mediante decisión debidamente motivada y observando el Principio de Proporcionalidad.

Cabe precisar que, de acuerdo con el artículo 1 de la Ley N° 27699, toda acción u omisión que implique incumplimiento a las leyes, reglamentos y demás normas bajo el ámbito de competencia del OSINERGMIN constituye infracción. Sin perjuicio de lo mencionado, el Consejo Directivo del OSINERGMIN se encuentra facultado a tipificar los hechos y omisiones que configuran infracciones administrativas, así como a graduar las sanciones, para lo cual tomará en cuenta los principios de la facultad sancionadora contenidos en la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General. El Consejo Directivo del OSINERGMIN establecerá el procedimiento de comiso, así como el destino donación o destrucción de los bienes comisados.

De acuerdo a ello, a través de la presente Ley se establece expresamente que constituyen infracciones administrativas el incumplimiento de las condiciones para el ingreso de vehículos habilitados al transporte internacional por carretera establecidas en la presente Ley, es decir los transportistas incurren en infracción si no presentan la documentación relativa a la procedencia del combustible usado para su desplazamiento en el país de tal manera de acreditar que utilizan combustibles que cumple con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes, previstos en la normativa nacional; ante lo cual OSINERGMIN impondrá multas disuasivas; cumpliendo así con el Principio de Tipicidad.

En efecto, de acuerdo a la presente Ley, la detección de la infracción administrativa acarrea la imposición de una multa contra el transportista infractor por parte del OSINERGMIN. En caso de reincidencia, el organismo aplicará multas de mayor cuantía contra el infractor. Se considerará reincidencia en caso el transportista incurra en la misma infracción dentro del año de la comisión de la infracción previa.

Asimismo, a través de la presente Ley se faculta al OSINERGMIN a aplicar medidas correctivas como comiso del combustible hasta la cantidad necesaria para el desplazamiento del vehículo hasta el establecimiento de venta al público de combustible más próximo en el Perú, así como, a realizar la disposición de lo comisado, según lo establezca el Reglamento. Siendo que, en caso que el transportista se resista a la fiscalización y/o no cancele la multa y/o a la aplicación de medidas correctivas, el OSINERGMIN debe informar dicha situación a SUNAT a efectos que, en ejercicio de sus competencias, no permita su ingreso al país; las citadas medidas permiten asegurar, de forma efectiva y oportuna, el cumplimiento de los objetivos y finalidad pública de la Ley.



Finalmente, el OSINERGMIN, de acuerdo con sus competencias, aprueba la escala de infracciones, montos de multas y los procedimientos de supervisión correspondientes para el ejercicio de las funciones asignadas a través de la presente Ley.

3.4 Sobre la forma y oportunidad de las acciones de fiscalización:

Al respecto, según lo dispuesto en el literal a) del numeral 1.1 del artículo 10 del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio de la OMC, con miras a reducir al mínimo los efectos y la complejidad de las formalidades de importación, exportación y tránsito y a reducir y simplificar los requisitos de documentación para la importación, la exportación y el tránsito y teniendo en cuenta los objetivos legítimos de política y otros factores como el cambio de las circunstancias, las nuevas informaciones pertinentes, las prácticas comerciales, la disponibilidad de técnicas y tecnologías, las mejores prácticas internacionales y las contribuciones de las partes interesadas, cada Miembro examinará tales formalidades y requisitos de documentación y, sobre la base de los resultados del examen, se asegurará, según proceda, de que esas formalidades y requisitos de documentación: a) se adopten y/o apliquen con miras al rápido levante y despacho de las mercancías, en particular de las mercancías perecederas.

En la misma línea, el numeral 9 del artículo 11 del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio de la OMC dispone que una vez que las mercancías hayan sido objeto de un procedimiento de tránsito y hayan sido autorizadas para continuar desde el punto de partida en el territorio de un Miembro, no estarán sujetas a ninguna carga aduanera ni serán objeto de ninguna demora ni de restricciones innecesarias hasta que concluyan su tránsito en el punto de destino dentro del territorio del Miembro. Por su parte, los numerales 4.2, 4.3 y 4.4 del artículo 7 del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio, establecen lo siguiente referente a la gestión de riesgo: 4.2 Cada Miembro concebirá y aplicará la gestión de riesgo de manera que se eviten discriminaciones arbitrarias o injustificables o restricciones encubiertas al comercio internacional. 4.3 Cada Miembro concentrará el control aduanero y, en la medida de lo posible, otros controles en frontera pertinentes, en los envíos de alto riesgo y agilizará el levante de los de bajo riesgo. Un Miembro también podrá seleccionar, aleatoriamente, los envíos que someterá a esos controles en el marco de su gestión de riesgo. 4.4 Cada Miembro basará la gestión de riesgo en una evaluación del riesgo mediante criterios de selectividad adecuados. Esos criterios de selectividad podrán incluir, entre otras cosas, el código del Sistema Armonizado, la naturaleza y descripción de las mercancías, el país de origen, el país desde el que se expidieron las mercancías, el valor de las mercancías, el historial de cumplimiento de los comerciantes y el tipo de medio de transporte.

De acuerdo a ello, la presente Ley contempla que el control y fiscalización se realizará, 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.

IV. EXPOSICIÓN DE LA PROPUESTA

La presente propuesta normativa 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. La propuesta normativa contempla la siguiente estructura:

Artículo 1	Objeto de la Ley
Artículo 2	Ámbito de aplicación de la Ley
Artículo 3	Condiciones para el ingreso de vehículos habilitados al transporte internacional por carretera

Artículo 4	Del procedimiento de fiscalización
	Disposiciones Complementarias Finales
Primera	Aprobación de disposiciones reglamentarias
Segunda	Autorización para contratación de personal y otros
Tercera	Vigencia de la Ley

Al respecto, el esquema normativo se desarrolla de la siguiente manera:

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

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer 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 a efectos de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación de la Ley

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

Artículo 3.- Condiciones para el ingreso de vehículos habilitados al transporte internacional por carretera

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

a) Los transportistas a cuyo nombre se encuentran habilitados los vehículos de transporte internacional por carretera, nacionales y extranjeros, deben utilizar combustibles que cumplan con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes, previstos en la normativa nacional; para lo cual deben presentar la documentación relativa a la procedencia del combustible usado para su desplazamiento en el país.

El listado de combustibles utilizados en vehículos de transporte internacional comercializados en el exterior que cumplen con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes, previstos en la normativa nacional se establecen en el Reglamento de la presente Ley.

b) Los transportistas a cuyo nombre se encuentran habilitados los vehículos de transporte internacional por carretera, nacionales y extranjeros que usan combustibles que no cumpla con los parámetros de calidad, relacionados al contenido de contaminantes,



previstos en la normativa nacional; 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. Dicha cantidad es determinada en el Reglamento de la presente ley, con arreglo a la normatividad vigente, a propuesta del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

c) *Facúltase al Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN) a realizar la supervisión y fiscalización del cumplimiento de lo previsto en los literales a) y b) del artículo 3 de la presente Ley, con el apoyo de la Policía Nacional del Perú; para lo cual puede requerir la documentación pertinente, tomar muestras y realizar el control de cantidad del volumen de combustible empleado para el funcionamiento de la unidad vehicular y disponer medidas correctivas como el comiso del combustible hasta la cantidad necesaria para el desplazamiento del vehículo hasta el establecimiento de venta al público de combustible más próximo en el Perú; así como, realizar la disposición de lo comisado, de acuerdo a lo que se establezca en el Reglamento.*

El control se realiza 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.

Artículo 4.- Del procedimiento de fiscalización y sanción

4.1 *Constituye infracción administrativa sancionable el incumplimiento de las condiciones para el ingreso de vehículos habilitados al transporte internacional por carretera establecidas en el artículo 3 de la presente Ley.*

4.2 *La detección de la infracción administrativa acarrea la imposición de una multa contra el transportista infractor por parte del OSINERGMIN. En caso de reincidencia, se aplican multas de mayor cuantía. Se considera reincidencia cuando el transportista incurra en la misma infracción dentro del año de la comisión de la infracción previa.*

En caso el transportista infractor se resista a las actividades de supervisión y fiscalización, al pago de la multa respectiva y/o a la aplicación de medidas correctivas, el OSINERGMIN informa dicha situación a la SUNAT a efectos que, con el apoyo de la Policía Nacional del Perú, no se le permita su ingreso al país.

4.3 *El OSINERGMIN aprueba la tipificación y escala de multas de las infracciones a la presente Ley, así como el procedimiento de fiscalización y sanción correspondiente.*

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Aprobación de disposiciones reglamentarias

Mediante Decreto Supremo el Poder Ejecutivo aprueba el Reglamento de la presente Ley en un plazo que no exceda los sesenta (60) días hábiles, contado a partir del día siguiente de la publicación de esta Ley.

SEGUNDA. – Autorización para contratación de personal y otros

Autorízase al OSINERGMIN, para efectos del cumplimiento de la presente Ley, la contratación de personal bajo el régimen laboral previsto en el Decreto Legislativo N° 728; así como bajo el régimen del Decreto Legislativo N° 1057, en adición a los supuestos previstos en la Septuagésima Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 31365, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2022. 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 N° 728 deben incorporarse al Cuadro de Asignación de Personal- Provisional. Dichas medidas se financian con cargo a su presupuesto institucional, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

TERCERA.- Vigencia de la Ley

La presente Ley entra en vigencia el mismo día de la entrada en vigencia de su Reglamento.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

En esta sección se analiza el impacto de aprobarse la propuesta normativa. Finalmente, se identifican y valoran desde la perspectiva del análisis costo-beneficio la modificación propuesta.

4.1. 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 a la mejora de la calidad ambiental del aire.

4.2. Objetivos Específicos

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

4.3. Opciones de política

Se han analizado dos opciones

Opción 0: Escenario base, consiste en no realizar ninguna medida a las normas de seguridad para las actividades de hidrocarburos, es decir, mantener el *status quo*, y permitir que se mantenga la problemática descrita.

Opción 1: Consiste en establecer medidas que coadyuven a asegurar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la calidad de los combustibles por parte de todos los medios de transporte terrestre que circulan por el país.

4.4. Sujetos

El establecimiento de medidas a través de la presente ley está relacionado principalmente con la actuación de los siguientes sujetos:

- a) El Estado a través de las autoridades competentes encargadas de las acciones relativas a la supervisión o fiscalización de la calidad y cantidad del combustible.
- b) El sector privado, a través de los medios de transporte terrestre internacional.
- c) Los consumidores del combustible.
- d) La sociedad civil en general.



4.5. 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 ese sentido, la presente Ley amplía las acciones de supervisión y fiscalización de OSINERGMIN a partir de su *expertise* 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 incumplen con los parámetros de calidad establecidos en la normativa nacional.



4.6. 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 el 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 Perú⁸, 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 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 carretera 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.

4.7. Balance

Los costos y beneficios que se han podido cuantificar se listan a continuación:

Costos cuantificados:

- En referencia a los costos cuantificados, se aprecian los relacionados a la supervisión y fiscalización de las obligaciones contenidas en la presente Ley, los vinculados al cumplimiento de dichas obligaciones por parte de los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera, los cuales deberán utilizar combustibles que cumplan con la normativa nacional a efectos de contribuir a la mejora de la calidad ambiental del aire en el país.

Beneficios cuantificados:

- Una cadena logística optimizada, seguridad energética, criterios de calidad de combustible concordantes con las mejores tecnologías disponibles en el parque automotor y la industria en general; todo ello repercutirá positivamente un factor significativo para incrementar la resiliencia de la sociedad peruana y su alineamiento al ODS 11 - Ciudades y comunidades sostenibles.

Esta comparación de beneficios y costos cuantificados, en adición a los beneficios descritos de manera cualitativa, permiten concluir que los beneficios obtenidos con la presente propuesta normativa superan significativamente sus costos.

⁸ Remitido mediante Oficio N° 00174-2020-MINAM/VMGA/DGCA.

V. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

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 (ATT).

