CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00857-2026-2031-CD
RU 64218-CD
17 NOVIEMBRE 2026 04:13 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY 27037, LEY DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA AMAZONIA, A FIN DE FORTALECER EL MERCADO DE COMBUSTIBLES

Los Diputados de la República que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario **FUERZA POPULAR**, a iniciativa del Diputado **JAIME ABENSUR PINASCO, ROYSER CASTRO GRANDEZ, JÉSSICA NAVAS SÁNCHEZ Y NARY PINASCO MONTENEGRO,** integrantes del **Bloque Parlamentario Amazónico**, en uso de las facultades de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27037, LEY DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA, A FIN DE FORTALECER EL MERCADO DE COMBUSTIBLES

Artículo único. Modificación del artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía

Se modifica el numeral 14.3 del artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, en los siguientes términos:

> **"Articulo 14.- Impuesto al gas natural, petróleo y sus derivados**
> **[…]**
> 14.3 Para efectos de este artículo, son aplicables los requisitos dispuestos en el numeral 11.2 del artículo 11 de la presente ley, excepto para las empresas petroleras y de gas natural que extraigan **o** refinen**, así como para las empresas que realicen actividades de distribución o comercialización de combustibles derivados del petróleo, gas natural y sus derivados.***"***

Disposiciones Complementarias Finales

Única. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas y del Ministerio de Energía y Minas, adecúa el Reglamento de la Ley 27037, aprobado por el Decreto Supremo 103-99-EF, así como las normas reglamentarias para la aplicación de los

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEZA RIVERA Flor De Jesus FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 17:43:17-0500

beneficios tributarios a la venta de petróleo, gas natural y sus derivados, conforme a lo dispuesto en la presente ley, en un plazo máximo de noventa días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAKAYAMA JIMENEZ Liliana Milagros FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 16:11:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ABENSUR PINASCO Jaime Americo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2026 19:26:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SILUPU INGA Maria Luisa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 16:48:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALEGRIA GARCIA Luis Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/11/2026 17:10:48-0500

JAIME ABENSUR PINASCO
Diputado
Congreso de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DODERO JOVICH Pierangeli Daniela FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 09:39:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUEZADA CASTRO Geanmarco Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 17:35:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: NAVAS SANCHEZ Jessica Lizbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2026 20:06:29-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PINASCO MONTENEGRO Nary Benvinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2026 19:37:33-05

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PATIÑO URCO Ana Bertha FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 15:53:47-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FIGARI MENDOZA Pier Paolo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 10:10:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CASTRO GRANDEZ Royser FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/11/2026 20:02:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PALMA MENDOZA Jose Marvin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 17:24:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: COLUMBUS MURATA Diethell FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 11:14:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PACHECO QUISPE Marco Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 14:17:45-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GATICA VEGA Francisco Javier FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 10:51:24-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MENDOZA BERNEDO Liz Huli FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 18:12:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OBANDO MORGAN Auristela Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 11:29:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MUÑOZ YURIVILCA Kim Tami FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 11:36:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TICLLA RAFAEL Segundo Senovio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 12:16:17-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TRUJILLO ZEGARRA Gilmer FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 12:12:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YUFFRA LUGO Ana Luisa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 11:44:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALQUI ORDOÑEZ Jhonn Brayam FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 11:39:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEGARRA SANCHEZ Carlos Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 12:32:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BETETA RUBIN Karina Juliza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 14:23:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAUCARA PAXI Carmela FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 14:40:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ANDRADE SALGUERO DE ALVAREZ Gladys Griselda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 14:49:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CASTILLO RIVAS Eduardo Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 16:04:50-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BOBADILLA GALINDO Angel Bruno FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 15:06:26-0500

Firmado digitalmente por: REVILLA VILLANUEVA Cesar Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 19:40:24-0500

Firmado digitalmente por: BARBARAN REYES Rosangella Andrea FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 19:26:11-0500

Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 19:19:42-0500

Firmado digitalmente por: CASTRO CRUZ Javier Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 19:01:58-0500

Firmado digitalmente por: SALAS RIVERA Alexander FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 19:08:14-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema

La presente iniciativa legislativa busca responder al problema público de limitado acceso, competencia, distribución y seguridad del abastecimiento de combustibles en los departamentos comprendidos en el régimen especial previsto por el artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, problemática que adquiere especial relevancia en el departamento de Ucayali.

La configuración actual del mercado de combustibles en Ucayali se limita a un sólo operador mayorista y fuentes de suministro, situación que incrementa la dependencia regional. En consecuencia, cualquier interrupción significativa en las rutas de ingreso, en la disponibilidad de cisternas, en los inventarios de las plantas o en las operaciones de abastecimiento puede trasladarse rápidamente hacia los establecimientos de venta al público y, finalmente, afectar a los consumidores.

Esta vulnerabilidad no constituye únicamente un problema comercial. Por el contrario, el combustible representa un insumo transversal para el transporte público y privado, el traslado de alimentos, mercancías, las actividades agropecuarias, forestales e industriales, el funcionamiento de maquinaria, la prestación de servicios públicos y el desarrollo general de las actividades económicas de la región. *Por consiguiente, una alteración en su disponibilidad repercute directamente en los costos, pudiendo generar incrementos en los precios de otros bienes y servicios, así como escenarios de conflictividad social.*

Precisamente, durante marzo del presente año la Defensoría del Pueblo informó sobre medidas de protesta realizadas por transportistas en Pucallpa frente al incremento de los precios de los combustibles y las demandas vinculadas con un inadecuado abastecimiento. En ese contexto, se desarrollaron supervisiones interinstitucionales en seis establecimientos ubicados en Callería y Yarinacocha, con participación de la Defensoría del Pueblo, Ministerio Público, Osinergmin e Indecopi, verificándose, entre otros aspectos, la disponibilidad de combustible y la correspondencia de los precios exhibidos con los registrados en el aplicativo Facilito.

Ahora bien, uno de los factores que contribuyen a la reducida participación de operadores alternativos radica en la propia normativa del régimen tributario amazónico. El numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, establece que, para acceder a los beneficios tributarios previstos en los artículos 12, 13, 14 y 15, los contribuyentes deben cumplir los requisitos determinados reglamentariamente, considerando el domicilio de la sede central, la inscripción en los Registros Públicos y que sus activos fijos y/o actividades se encuentren o realicen en la Amazonía en un porcentaje no menor del (70%) setenta por ciento del total.

Sin embargo, tratándose específicamente de combustibles, la restricción resulta todavía más significativa. El régimen reglamentario aprobado por el Decreto Supremo N.° 005-99-EF exige

Firmado digitalmente por: CELIZ CASTILLO Rafael Aldo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 17:48:26-050

Firmado digitalmente por: LEIVA BAYLON Leticia Maruja FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 18:18:55-0500

Firmado digitalmente por: RAMOS ROSALES Maria Candelaria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/11/2026 18:25:40-0500

a determinadas empresas comercializadoras, entre otros aspectos, estar ubicadas en Loreto, Ucayali o Madre de Dios, tener su sede central y domicilio fiscal en dicho ámbito, encontrarse constituidas e inscritas registralmente allí, así como mantener el cien por ciento de sus activos fijos y efectuar el cien por ciento de sus ventas dentro de esos departamentos. La SUNAT ha interpretado expresamente que el incumplimiento de cualquiera de estos requisitos determina la pérdida del beneficio tributario correspondiente para la empresa comercializadora.

En términos económicos, este marco genera una barrera significativa para las empresas que desarrollan operaciones de alcance nacional. Es decir, un operador privado que dispone de terminales, oficinas administrativas, vehículos, infraestructura logística o activos en Lima, Callao u otras regiones podría encontrarse imposibilitado de cumplir los porcentajes exigidos, aun cuando cuente con capacidad financiera, experiencia, infraestructura de transporte y disposición para abastecer regularmente a Ucayali. En esas condiciones, su ingreso al mercado amazónico (Ucayali, Loreto y Madre de Dios) bajo un tratamiento tributario distinto del aplicado al combustible beneficiado puede resultar económicamente inviable.

Por tanto, el problema no reside en que una empresa pública participe en el mercado, ni la iniciativa pretende limitar la presencia de Petroperú S.A. El problema público consiste en que las actuales condiciones normativas pueden dificultar la entrada de operadores alternativos capaces de ampliar y diversificar la oferta. **En tal sentido, el propósito de la modificación es establecer condiciones que permitan una mayor concurrencia económica, preservando al mismo tiempo las exigencias de control, seguridad, formalidad, trazabilidad y destino territorial de los combustibles**.

Asimismo, debe considerarse que **competencia comercial** y **seguridad logística** son dimensiones distintas pero complementarias. La incorporación de nuevos distribuidores puede diversificar proveedores y reducir la dependencia respecto de un solo agente; sin embargo, por sí misma no garantiza automáticamente la construcción de nuevas plantas o tanques. En consecuencia, la iniciativa legislativa propuesta debe entenderse como un componente dirigido principalmente a remover barreras de entrada y promover la concurrencia, mientras que las políticas sectoriales de almacenamiento, rutas alternativas, inventarios mínimos y planes de contingencia deberán continuar desarrollándose bajo las competencias del Poder Ejecutivo y de los organismos correspondientes.

Bajo esa perspectiva, **la problemática puede sintetizarse como la existencia de condiciones regulatorias que restringen la participación de nuevos operadores en la distribución y comercialización de combustibles, asociadas a una reducida diversificación de fuentes de abastecimiento y a una elevada vulnerabilidad logística frente a interrupciones, lo que puede comprometer la continuidad y seguridad del suministro de combustibles en los departamentos comprendidos en el artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía.**

1.1. MESA DE TRABAJO EN EL MINISTERIO DE ENERGIA Y MINAS

La presente iniciativa legislativa ha sido objeto de análisis en la reunión de trabajo realizada el 6 de noviembre de 2026 en el Ministerio de Energía y Minas, con la participación de

representantes del Ministerio de Energía y Minas (MINEM), Petróleos del Perú S. A. (Petroperú), el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin), recibiendo opinion favorable de las organizaciones representativas, entre ellas: *Asociación de Transportistas de Autocolectivo Interdistrital de Coronel Portillo (ATAICOP), la Asociación de Transportistas de Autos Interprovinciales de la Región Ucayali (ATAIRU), el Sindicato de Choferes de la Región de Ucayali, la Asociación de Motocarristas de Ucayali (ASMU), la Confederación de Transportistas Multimodal de la Región de Ucayali, la Unión de Transportistas de la Región de Ucayali (UTRARU), la Asociación de Transporte Fluvial de Hidrocarburos y Carga en General y la Asociación de Volqueteros y Maquinaria Pesada de la Región Ucayali (AVOLMAPRU)*.

Durante la reunión se abordaron, principalmente, la estructura de costos de los combustibles comercializados en Pucallpa, la calidad del combustible destinado a la región, las dificultades recurrentes de abastecimiento y las alternativas orientadas a fortalecer la seguridad energética regional. Asimismo, en el marco del intercambio de planteamientos entre las entidades competentes y los representantes del sector transporte, se expuso la propuesta de modificación del numeral 14.3 del artículo 14 de la Ley N.º 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, como una alternativa destinada a facilitar la participación de nuevos distribuidores y comercializadores en el mercado amazónico, promover condiciones de mayor competencia y contribuir a mejorar las condiciones de abastecimiento de combustibles en la región Ucayali.

La reunión permitió, además, contrastar la problemática planteada en la presente exposición de motivos con la experiencia de las entidades competentes y de los usuarios directamente vinculados con el mercado de combustibles. En materia de abastecimiento, se informó que las interrupciones producidas en la vía de acceso a Pucallpa habían afectado el tránsito de cisternas, obligando a utilizar rutas alternativas para restablecer el suministro. Del mismo modo, se evaluó la posibilidad de aprovechar infraestructura adicional de almacenamiento existente en la región, sujeta previamente a las condiciones técnicas, operativas y de seguridad correspondientes.

De igual manera, el análisis efectuado permitió distinguir entre las medidas que pueden ser atendidas mediante decisiones regulatorias del Poder Ejecutivo y aquellas que requieren una modificación con rango de ley. Así, mientras la calidad de los combustibles y los estándares de contenido de azufre pueden ser materia de adecuación reglamentaria, la eliminación de las restricciones derivadas del numeral 14.3 de la Ley 27037 exige una intervención legislativa. En ese sentido, la reunión contribuyó a reafirmar que la apertura a una mayor concurrencia de operadores constituye una medida estructural complementaria a las acciones sobre almacenamiento, calidad, rutas de abastecimiento y planes de contingencia.

Por tanto, la presente propuesta recoge no solo el análisis normativo y estadístico desarrollado en los apartados siguientes, sino también los elementos técnicos y las preocupaciones expuestas en la reunión de trabajo realizada el 6 de noviembre de 2026 en el Ministerio de Energía y Minas, orientándose a fortalecer la competencia y diversificar las fuentes de abastecimiento, sin desplazar a Petroperú ni reducir las obligaciones de control, seguridad, trazabilidad y fiscalización aplicables al mercado de hidrocarburos.

II. Evidencia que sustenta el problema

La problemática que motiva la presente iniciativa legislativa se encuentra sustentada en información estadística y sectorial proveniente principalmente de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Petroperú S.A., el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin), la Defensoría del Pueblo y otras entidades públicas. Que permitirán advertir la existencia de barreras de acceso para nuevos operadores, limitada diversificación de la oferta mayorista, una demanda regional significativa y una elevada sensibilidad del abastecimiento frente a interrupciones logísticas.

Ante ello, es necesario mencionar la existencia de barreras normativas para el ingreso de nuevos operadores, el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, establece requisitos territoriales y empresariales para acceder a los beneficios tributarios contemplados, entre otros, en su artículo 14. Conforme al texto vigente, modificado por la Ley 32582, Ley que modifica la Ley 21037, dichos requisitos consideran el domicilio de la sede central, la inscripción en los Registros Públicos, así como que los activos fijos y las actividades del contribuyente se encuentren o desarrollen en la Amazonía en un porcentaje no menor al 70 % del total de sus activos.

Esta exigencia adquiere particular relevancia en el mercado de combustibles debido a que los operadores de alcance nacional suelen contar con terminales, oficinas, vehículos, instalaciones logísticas y otros activos distribuidos en diferentes departamentos del país. En consecuencia, una empresa puede encontrarse técnica y financieramente habilitada para abastecer a Ucayali y, sin embargo, no reunir las condiciones patrimoniales exigidas para participar bajo el régimen tributario aplicable a las operaciones comprendidas en la Ley.

A ello se añade una restricción reglamentaria aún más rigurosa. Los Decretos Supremos aprobados, como es el caso del DS N° 005-99-EF y sus posteriores modificatorias establecen requisitos para la aplicación de los beneficios tributarios a la venta de petróleo, gas natural y sus derivados, exige para determinadas empresas comercializadoras, entre otras condiciones, que sus activos fijos se encuentren en Loreto, Ucayali o Madre de Dios y que sus ventas se efectúen dentro de dichos departamentos.

La SUNAT ha precisado, además, que dichos requisitos deben cumplirse durante el periodo en que se goce del beneficio y que el incumplimiento de cualquiera de ellos puede determinar la pérdida del tratamiento tributario correspondiente. Por tanto, no se trata únicamente de requisitos administrativos, sino de condiciones que pueden incidir directamente en la decisión económica de una empresa respecto de su ingreso y permanencia en este mercado.

En ese sentido, la regulación vigente puede generar una barrera de entrada para operadores que desarrollan actividades a escala nacional, aun cuando estos se encuentren formalmente autorizados para participar en la cadena de comercialización de hidrocarburos y tengan capacidad logística para abastecer los departamentos comprendidos en la Ley.

En esa línea, las estadísticas oficiales de Osinergmin permiten dimensionar la magnitud del mercado que requiere ser abastecido regularmente. Según la información del Sistema de

Control de Órdenes de Pedido (SCOP), durante junio de 2026 la demanda de combustibles líquidos en el departamento de Ucayali alcanzó aproximadamente 219,130 galones diarios.

CUADRO N 01
Evolución de la demanda de combustibles líquidos en Ucayali, 2026

Mes 2026	Demanda promedio (galones/día)	Variación mensual
Enero	**182,455**	—
Febrero	**181,325**	-0,6 %
Marzo	**188,150**	+3,8 %
Abril	**177,869**	-5,5 %
Mayo	**200,823**	+12,9 %
Junio	**219,130**	+9,1 %
Promedio enero-junio	**191,625**	—
Variación enero-junio	—	**+20,1 %**

Fuente: laboración propia sobre la base de información del Sistema de Control de Órdenes de Pedido (SCOP) y SPIC de Osinergmin. Los reportes oficiales registran 182 455 galones diarios en enero, 181 325 en febrero y 188 150 en marzo.

Como se aprecia, la demanda regional pasó de 182,455 galones diarios en enero a 219,130 galones diarios en junio de 2026, lo que representa una variación aproximada de 20,1 % entre ambos periodos. Este comportamiento evidencia la necesidad de contar con una cadena de suministro capaz de responder de manera continua a volúmenes significativos de consumo.

Dentro del volumen registrado en junio, el Diésel B5 representó aproximadamente 118,275 galones diarios, mientras que la gasolina regular alcanzó alrededor de 95,738 galones diarios, constituyéndose ambos productos en los principales componentes de la demanda regional.

Asimismo, en diciembre de 2025 Osinergmin había registrado una demanda total de aproximadamente ***209,497 galones diarios*** en Ucayali (Osinergmin, 2025)[1]. En comparación con junio de 2026, ello representa una diferencia cercana a 9,633 galones diarios, equivalente aproximadamente al 4,6%. No obstante, esta variación debe entenderse únicamente como una comparación entre dos periodos mensuales y no como una tasa anual de crecimiento, debido a la posible existencia de componentes estacionales en el consumo o de consumos aún no determinados.

En esa línea, Petróleos del Perú (Petroperú S.A.), considerando su elevada participación en el abastecimiento mayorista de combustibles en Ucayali, publica periódicamente en su portal institucional las listas de precios aplicables en sus distintas plantas de venta, incluida la Planta Pucallpa. Dichos documentos permiten observar de manera objetiva la evolución del precio mayorista durante 2026 y su comportamiento frente a las alteraciones experimentadas en el mercado internacional de hidrocarburos. Cabe precisar que se trata de precios de lista en planta, expresados en soles por galón, y no de precios finales de venta al consumidor; estos

[1] Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería. (2025, diciembre). Perú: Demanda nacional de combustibles líquidos por departamento, diciembre 2025. Puede ver: https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/hidrocarburos/SCOP/SCOP-DOCS/2025/01-Demanda-Nacional-Combustibles-Liquidos-Diciembre-2025.pdf

últimos son determinados independientemente por las estaciones de servicio, conforme ha precisado la propia empresa.

La evolución registrada evidencia una marcada volatilidad. Al 27 de enero de 2026, la Planta Pucallpa registraba un precio de S/ 11.4804 por galón para la gasolina regular, S/ 11.1800 para el Diésel B5 UV y S/ 12.0000 para el Diésel B5.

Para el 24 de febrero, dichos precios se ubicaban en S/ 12.2148, S/ 11.3300 y S/ 12.1500, respectivamente. Sin embargo, ***al 27 de marzo se produjo un incremento considerable: la gasolina regular alcanzó S/ 17.0532, el Diésel B5 UV S/ 18.0700 y el Diésel B5 S/ 18.8900 por galón***. En comparación con febrero, ello representó incrementos aproximados de 39,6%, 59,5% y 55,5%, respectivamente[2] (Petroperú, 2026).

CUADRO N 02
Evolución de los precios de lista de Petroperú – Planta Pucallpa, 2026

Fecha de vigencia	Gasolina regular S/ por galón	Diésel B5 UV S/ por galón	Diésel B5 S/ por galón
27 enero	11.4804	11.1800	12.0000
24 febrero	12.2148	11.3300	12.1500
27 marzo	17.0532	18.0700	18.8900
28 abril	15.6168	15.9600	17.2800
19 mayo	16.1136	17.1500	18.4700
23 junio	13.6836	14.9200	16.2400
29 julio	15.9300	19.7600	21.0900
11 agosto	**15.9732**	**19.7900**	**21.1200**

Fuente: *Elaboración propia sobre la base de las listas oficiales de precios de combustibles de Petroperú.*

La trayectoria observada guarda correspondencia temporal con la elevada volatilidad registrada en el mercado internacional del petróleo a partir de las alteraciones del tránsito de hidrocarburos por el Estrecho de Ormuz. La Administración de Información Energética de los Estados Unidos[3] señaló que durante el segundo trimestre de 2026 las interrupciones de los flujos internacionales de crudo y productos petroleros a través de dicho estrecho contribuyeron a mantener precios del petróleo más elevados y volátiles; en ese periodo, el Brent llegó a alcanzar aproximadamente US$ 118 por barril el 29 de abril, para posteriormente descender hasta alrededor de US$ 72 por barril el 26 de junio, en un contexto de recuperación parcial de los flujos marítimos.

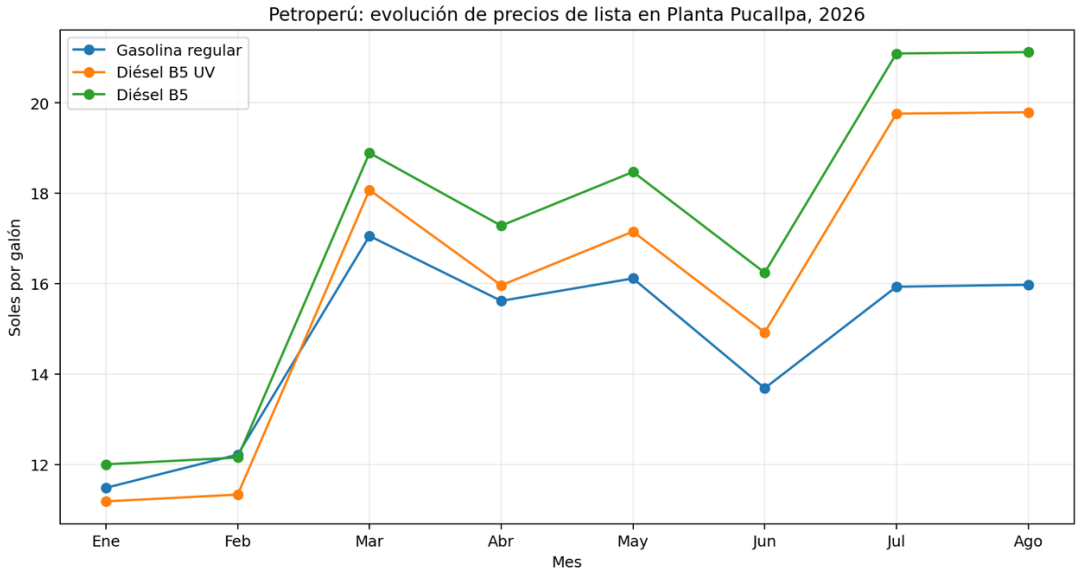
Precisamente, la disminución internacional observada hacia junio se refleja también en las listas de la planta de Petroleos Perú: entre mayo y junio, la gasolina regular pasó de S/ 16.1136 a S/ 13.6836, el Diésel B5 UV de S/ 17.1500 a S/ 14.9200, mientras que el Diésel B5 disminuyó de S/ 18.4700 a S/ 16.2400. La Agencia Internacional de Energía informó igualmente que durante junio la recuperación de los flujos petroleros por el Estrecho de Ormuz contribuyó a ejercer presión a la baja sobre las cotizaciones internacionales, aunque advirtió que la nueva escalada de hostilidades registrada en julio volvía a introducir importantes riesgos para el mercado.

[2] Petróleos del Perú – Petroperú S.A. (2026). Lista de precios en nuestras plantas. Puede ver: https://www.petroperu.com.pe/productos/lista-de-precios-en-nuestras-plantas/
[3] U.S. Energy Information Administration. (2026, 15 de julio). Petroleum markets responded to disruptions in the Middle East in the second quarter.

Posteriormente, esta tendencia volvió a revertirse. Entre junio y el 29 de julio, el precio de lista de la gasolina regular en Petroleos Perú, aumentó aproximadamente 16,4 %, mientras ***que el Diésel B5 UV se incrementó en 32,4 %*** y ***el Diésel B5 en 29,9 %.*** Para el 11 de agosto de 2026, Petroperú registró precios de S/ 15,9732 para gasolina regular, S/ 19.7900 para Diésel B5 UV y S/ 21.1200 para Diésel B5. La propia empresa señaló públicamente el 8 de agosto que sus precios de lista se encontraban alineados con la evolución de los marcadores internacionales y atribuyó los incrementos recientes a la escalada del conflicto en Medio Oriente, la incertidumbre respecto de la reapertura plena del Estrecho de Ormuz y los ataques contra buques petroleros en otras rutas marítimas estratégicas.

GRAFICO N 01

Evolución de los precios de lista de combustibles de Petroperú en la Planta



Fuente: Petroperú, listas de precios de combustibles con impuestos. Fechas de corte: 27/01, 24/02, 27/03, 28/04, 19/05, 23/06, 29/07 y 11/08/2026. Precios de planta; no equivalen al p

Estos datos ponen en evidencia que Ucayali no constituye un mercado marginal, sino una región que requiere volúmenes significativos y continuos de combustible, razón por la cual la diversificación de proveedores y la capacidad de respuesta ante contingencias adquieren especial importancia.

Asimismo, la problemática tiene que ver también por la baja calidad de los combustibles. Al respecto, en mayo de 2021, se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto Supremo N° 014-2021-EM, por el que se establece contenidos de azufre en el Diesel, Gasolina y Gasohol para su comercialización y uso; sin embargo, la norma excluye de su alcance a los departamentos de Loreto y Ucayali. Posteriormente, mediante el Decreto Supremo N° 011-2025-EM, se extiende el plazo de vigencia dada por el DS N° 014-2021-EM. Esta situación se podría calificar como actos discriminatorios, que castiga a dos departamentos, al permitir que acciones reguladoras para el control de la calidad de los combustibles, exceptúe a Ucayali y Loreto. Este hecho irregular a gatillado las protestas en Ucayali que amerita evaluar una respuesta clara y contundente.

2.1 ALTA CONCENTRACIÓN DEL ABASTECIMIENTO MAYORISTA DE COMBUSTIBLES EN UCAYALI

Conforme la magnitud que exige la demanda regional se suma un elemento particularmente relevante para el análisis del problema. La alta concentración existente en el eslabón mayorista de la cadena de comercialización de combustibles. Esta característica resulta determinante, pues la existencia de numerosos grifos o estaciones de servicio no implica necesariamente que exista una oferta mayorista diversificada que los abastezca.

Al respecto, el Ministerio de Energía y Minas informó, al cierre de 2025, que ***Petroperú concentraba aproximadamente el 91 % de la participación en el mercado de combustibles de Ucayali***, precisando que dicha posición correspondía principalmente al abastecimiento mayorista. En contraste, de las 181 estaciones de servicio existentes en el departamento, únicamente 24 se encontraban afiliadas a la red de Petroperú, lo que evidencia que la comercialización minorista presenta una composición distinta y una presencia considerable de operadores privados.[4]

Esta diferencia permite identificar con mayor precisión dónde se encuentra el problema que la presente iniciativa busca atender. En efecto, la concentración no se produce principalmente en la venta final al consumidor, sino en el abastecimiento mayorista que precede a dicha venta. De esta manera, aun cuando exista un número importante de grifos privados, una proporción considerable de estos depende de un mercado mayorista en el que Petroperú mantiene una posición ampliamente predominante.

Más aún, el propio Poder Ejecutivo ha reconocido recientemente esta particularidad. En los considerandos del Decreto de Urgencia N.° 003-2026 se señala que, a marzo de 2026, Petroperú registraba una participación de 19 % en el mercado nacional; sin embargo, dicha participación superaba el 75 % en Loreto, Ucayali y Madre de Dios, departamentos que la propia norma califica como de alta vulnerabilidad y respecto de los cuales reconoce expresamente que "no existe presencia significativa del sector privado".

En consecuencia, la presente propuesta no pretende desplazar a empresas ni desconocer el carácter estratégico que cumple la empresa estatal en las zonas de difícil acceso. Por el contrario, procura reducir la dependencia del abastecimiento respecto de un operador predominante, generando las condiciones para que empresas privadas que cuenten con capacidad técnica, financiera y logística puedan ingresar al mercado amazónico, sujetándose a las mismas obligaciones de seguridad, trazabilidad y fiscalización que establece la legislación de hidrocarburos.

2.2 LIMITACIONES DE ALMACENAMIENTO

Al analizar la infraestructura disponible para afrontar eventuales interrupciones del suministro, el aspecto central consiste en determinar si la capacidad operativa de almacenamiento, los inventarios efectivamente disponibles y la frecuencia de reposición resultan suficientes para

[4] Ministerio de Energía y Minas. (2025, 31 de diciembre). Gobierno aprueba Decreto de Urgencia que reestructura a Petroperú S.A. para asegurar su autosostenibilidad. Plataforma Digital Única del Estado Peruano.

atender de manera continua la elevada demanda regional, especialmente cuando se presentan contingencias logísticas que dificultan o interrumpen el ingreso regular de combustibles hacia Pucallpa.

Esta preocupación no es reciente. Durante el periodo parlamentario 2022–2023, se realizó en Pucallpa una mesa técnica con participación de Petroperú, Osinergmin, SUNAT, la Contraloría General de la República y la Asociación de Griferos, a fin de abordar el desabastecimiento de combustibles en Ucayali. Asimismo, documentos parlamentarios posteriores han señalado que la planta de Pucallpa contaba con una autonomía aproximada de dos días de abastecimiento, considerada insuficiente frente a una demanda regional superior a 3 000 barriles diarios.

En agosto del mismo año, ante un nuevo episodio de riesgo de desabastecimiento, el Gobierno Regional de Ucayali convocó a Petroperú, MINEM, Osinergmin, SUNAT, Indecopi, la Cámara de Comercio y la asociación de grifos para evaluar alternativas. En dicha reunión se abordó, entre otros aspectos, la posibilidad de habilitar tanques adicionales en instalaciones de la antigua refinería, así como la normativa necesaria para permitir la adquisición de combustibles provenientes de otras plantas, considerando el tratamiento tributario especial de la Amazonía.

Además, la regulación reconoce que mantener existencias suficientes constituye una condición esencial para la seguridad del abastecimiento. El artículo 43 del Decreto Supremo N° 045-2021—EM, Reglamento para la Comercialización de Combustibles Líquidos establece obligaciones de inventarios mínimos para productores y distribuidores mayoristas que cuentan con almacenamiento propio o contratado, el mismo que será de no menos de 15 días del despacho promedio de los últimos seis meses. Precisamente durante 2026, el MINEM tuvo que aprobar excepciones temporales a dicha obligación frente a niveles críticos de inventarios y dificultades para reponer combustibles. Mediante la Resolución Directoral N.° 093-2026-MINEM/DGH se exceptuó temporalmente a productores y distribuidores mayoristas de la obligación prevista en dicho artículo para determinados combustibles. Precisamente, el Informe Técnico Legal N° 092-MINEM-DGH/DPTC-DNH, señala que la medida de excepción responde a la evidencia de una concentración críticas de inventarios de Gasolinas y Gasoholes Premium y Regular, Turbo A1 y Diesel B5 en los Terminales y Plantas de Abastecimiento a nivel nacional, como consecuencia del prolongado cierre de puertos en el litoral peruano por condiciones climatológicas adversas, las restricciones operativas en la Refinería Talara derivadas de la interrupción del suministro de materia prima. Asimismo, en febrero de 2026 ya se había aprobado una flexibilización semejante debido al bajo nivel de inventarios de gasolinas y gasoholes y a dificultades para su reposición.

En consecuencia, la experiencia confirma que la disponibilidad física de combustible y la posibilidad de reponer inventarios constituyen aspectos tan importantes como el precio. Las medidas temporales pueden permitir enfrentar una coyuntura determinada, pero no incrementan por sí mismas la capacidad física de almacenamiento ni crean fuentes alternativas de abastecimiento.

Ello permite identificar dos dimensiones distintas pero relacionadas del mismo problema. De una parte, resulta necesario incrementar la infraestructura y la autonomía frente a contingencias; de otra, resulta conveniente que exista una mayor pluralidad de empresas capaces de colocar combustible en la región. La presente iniciativa legislativa actúa sobre esta segunda dimensión al reducir barreras de entrada, sin perjuicio de las inversiones que correspondan para ampliar la infraestructura de almacenamiento.

La necesidad de incrementar dicha infraestructura encuentra además un antecedente reciente en la propia Amazonía. En julio de 2026, Petroperú informó que incorporó 1,68 millones de galones adicionales de almacenamiento de diésel y gasolinas en la Refinería Iquitos, señalando expresamente que una mayor capacidad permite incrementar la autonomía y mejorar la capacidad de respuesta frente a contingencias logísticas. La experiencia de Iquitos demuestra, por tanto, que el fortalecimiento del almacenamiento constituye una herramienta concreta de seguridad energética que puede resultar igualmente relevante para Ucayali.

2.3 PARQUE AUTOMOTOR EN LA REGION UCAYALI

Asegurar un abastecimiento continuo de combustibles, exige considerar las características propias de la movilidad en Ucayali. En la región, la demanda no proviene únicamente de automóviles y camionetas, sino también de una presencia particularmente importante de motocicletas y mototaxis, vehículos que forman parte de la movilidad cotidiana y, en muchos casos, constituyen una herramienta directa de trabajo para las familias.

De acuerdo con un análisis de la Asociación Automotriz del Perú, elaborado sobre la base de la Encuesta Nacional de Hogares 2025[5] del Instituto Nacional de Estadística e Informática, el 30,83 % de los hogares de Ucayali contaba con una motocicleta. Con este resultado, el departamento ocupó el tercer lugar a nivel nacional, después de Madre de Dios, con 54,08 %, y San Martín, con 39,15 %. Este comportamiento guarda relación con las condiciones territoriales de la Amazonía, las limitaciones de la infraestructura vial y la menor cobertura del transporte público formal, factores que convierten a la motocicleta en uno de los principales medios de desplazamiento de la población.

A ello se suma la elevada presencia de mototaxis. En 2025, el 37,07 % de los hogares de Ucayali disponía de este tipo de vehículo, mientras que en 2024 la proporción había alcanzado el 38,43 %, ubicando al departamento entre los niveles más altos del país. Esta realidad tiene una relevancia económica directa, pues el mototaxi no solo cumple una función de transporte urbano y vecinal, sino que también representa una fuente de ingresos para numerosos hogares.

En consecuencia, cualquier interrupción significativa en el suministro de gasolina o una variación pronunciada de sus precios repercute de manera inmediata sobre una parte importante de la población. Por ello, la seguridad del abastecimiento de combustibles en Ucayali debe analizarse no solo desde la perspectiva del mercado energético, sino también

[5] Asociación Automotriz del Perú. (2026, 20 de mayo). Tenencia vehicular en Perú 2025: radiografía de la movilidad y sus brechas, que exigen políticas públicas diferenciadas e inclusivas

como un factor vinculado con la movilidad, el empleo y la continuidad de las actividades económicas de la región.

2.4 LAS MEDIDAS ECONÓMICAS ADOPTADAS

Frente a los sucesivos incrementos de precios y riesgos de abastecimiento, el Estado ha adoptado diferentes instrumentos de intervención. Sin embargo, resulta necesario distinguir entre aquellas medidas dirigidas a mitigar temporalmente el precio o garantizar liquidez y una reforma destinada a modificar las condiciones estructurales del mercado. Uno de estos instrumentos es el Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC), creado con el Decreto de Urgencia N° 010-2024, el 11 de setiembre de 2004. Su finalidad consiste esencialmente en reducir el traslado abrupto de la volatilidad internacional hacia los precios internos mediante bandas, compensaciones y aportaciones. Osinergmin ha señalado que este mecanismo busca evitar incrementos abruptos que afecten al consumidor, mientras que el MINEM continúa publicando durante 2026 los factores de aportación o compensación correspondientes.

El Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC) constituye, por tanto, un instrumento de estabilización de precios, pero no tiene como objeto aumentar la capacidad de almacenamiento de Pucallpa, incorporar nuevos distribuidores mayoristas o eliminar barreras normativas de entrada al mercado. Incluso en periodos anteriores su utilización ha representado compromisos fiscales importantes; por ejemplo, el MINEM informó que las medidas aplicadas mediante dicho fondo habían supuesto un costo fiscal superior a S/ 2,000 millones. En ese sentido, se estima que en veinte (20) años, el FEPC tuvo un costo de S/ 18 mil millones de soles. Según el ministro de Economía Elmer Cuba, existe una deuda impaga cercana a los S/ 1,000 millones de soles por el FEPC, que se pagará en los próximos años.

Más recientemente, mediante el Decreto de Urgencia N° 004-2026, el Poder Ejecutivo aprobó un subsidio extraordinario y temporal de S/ 4 soles por cada galón de diésel B5 o B20 adquirido por determinados transportistas del servicio público de pasajeros y mercancías durante un periodo de dos meses. La finalidad declarada fue mitigar los efectos del incremento de los precios y garantizar la continuidad de dichos servicios (Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC], 2026)[6].

Si bien esta medida disminuye temporalmente parte del impacto económico sobre los transportistas beneficiarios, no modifica la estructura del abastecimiento mayorista, pues el subsidio opera sobre el combustible adquirido y no sobre las condiciones necesarias para incorporar nuevos proveedores, ampliar plantas o diversificar las rutas de suministro.

Por otra parte, el Poder Ejecutivo aprobó en mayo de 2026 el Decreto de Urgencia N.° 003-2026[7], mediante el cual se estableció un esquema de financiamiento de hasta US$ 2,000 millones de dólares proveniente de la banca privada internacional para garantizar la

[6] Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2026, 28 de mayo). Gobierno aprobó subsidio extraordinario para proteger el transporte de pasajeros y mercancías frente al alza de combustibles. Plataforma Digital Única del Estado Peruano
[7] Decreto de Urgencia N.° 003-2026, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 11 de mayo de 2026. Disponible en: https://www.gob.pe/institucion/proinversion/normas-legales/8123534-003-2026

continuidad operativa de Petroperú y asegurar recursos destinados a la compra de crudo y al abastecimiento de la cadena de suministro. La propia norma tuvo como fundamento la alta presencia de Petroperú en departamentos amazónicos de elevada vulnerabilidad y la ausencia de una presencia privada significativa.

La adopción de esta medida evidencia la importancia estratégica que actualmente tiene Petroperú para garantizar el suministro. Sin embargo, también permite advertir una consecuencia estructural cuando un agente concentra gran parte del mercado regional, sus problemas de liquidez, operación o aprovisionamiento se convierten inmediatamente en un riesgo para toda la cadena regional.

En ese contexto, financiar al operador puede resultar necesario para evitar una interrupción inmediata, pero no constituye una política destinada a incrementar la cantidad de competidores. De igual manera, subsidiar temporalmente al consumidor o estabilizar el precio internacional mediante el FEPC puede amortiguar los efectos económicos de la crisis, pero tampoco crea nuevos distribuidores mayoristas.

III. Objetivos generales y específicos

La presente iniciativa tiene como objetivo general promover condiciones equitativas de participación en la distribución y comercialización de combustibles en los departamentos comprendidos en el artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, mediante la adecuación de los requisitos que actualmente limitan el ingreso de nuevos operadores, a fin de fortalecer la competencia, diversificar las fuentes de suministro y contribuir a garantizar la continuidad y seguridad del abastecimiento de combustibles.

En ese sentido, como objetivos específicos tenemos:

i. Reducir las barreras normativas de acceso al mercado de combustibles.
ii. Promover una mayor concurrencia de operadores en el abastecimiento mayorista.
iii. Contribuir a la seguridad y continuidad del abastecimiento de combustibles, especialmente frente a contingencias logísticas, operativas o financieras, manteniendo plenamente vigentes los mecanismos de control, trazabilidad, supervisión y fiscalización a cargo de las autoridades competentes.
iv. Mitigar los precios especulativos al alza de combustibles.

IV. Fundamentación de la iniciativa

La presente iniciativa encuentra fundamento en la necesidad de adecuar el marco normativo aplicable a la distribución y comercialización de combustibles en los departamentos comprendidos en el artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, de manera que las condiciones establecidas para acceder al régimen no constituyan una barrera que limite injustificadamente la participación de nuevos operadores. La intervención propuesta responde, por tanto, a un problema de naturaleza normativa que repercute sobre la competencia, la diversificación de las fuentes de suministro y la seguridad del abastecimiento de combustibles en la Amazonía.

La vía resulta idónea debido a que la modificación se encuentra establecida en una norma con rango de ley. En efecto, el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, conforme a la modificación introducida por la Ley 32582, Ley que modifica la Ley 27037, y dispone que los contribuyentes que pretendan acceder a los beneficios previstos en los artículos 12, 13, 14 y 15 deben cumplir los requisitos establecidos reglamentariamente, considerando, entre otros aspectos, que sus activos fijos y/o actividades se encuentren y realicen en la Amazonía en un porcentaje no menor al setenta por ciento del total.

A su vez, el numeral 14.3 del artículo 14 de la misma ley determina expresamente la aplicación de dichos requisitos al régimen especial de petróleo, gas natural y sus derivados. En consecuencia, la incorporación de una excepción para las empresas dedicadas a la distribución y comercialización de combustibles no puede efectuarse válidamente mediante una resolución administrativa o una norma reglamentaria, puesto que ello supondría modificar el alcance de una disposición establecida por ley.

En concordancia con ello, el artículo 102 de la Constitución Política del Perú, reconoce como atribución del Congreso de la República dar leyes, así como interpretar, modificar o derogar las existentes. Asimismo, el artículo 107 reconoce expresamente al presidente de la República y a los diputados el derecho de iniciativa en la formación de las leyes. Por consiguiente, existe habilitación constitucional expresa tanto respecto de la materia como de la competencia del proponente para promover la presente modificación legislativa.

Mediante la Ley 32063, publicada el 18 de junio de 2024, el legislador incorporó el numeral 13.3 y exceptuó a determinadas empresas que prestan servicios de distribución y comercialización de energía eléctrica del cumplimiento de los requisitos establecidos en el numeral 11.2. Asimismo, ordenó al Poder Ejecutivo adecuar el Reglamento de la Ley 27037 a dicha modificación. En consecuencia, el ordenamiento jurídico ya reconoce la posibilidad de establecer excepciones sectoriales a los requisitos generales del numeral 11.2 cuando las características de determinada actividad y la finalidad perseguida justifican razonablemente un tratamiento diferenciado.

Por ello, la modificación propuesta guarda relación directa con el problema público desarrollado en la presente exposición de motivos. La evidencia analizada permite advertir que el mercado mayorista de combustibles en Ucayali presenta una elevada concentración, limitada presencia de operadores privados alternativos y una particular vulnerabilidad frente a contingencias que afectan las rutas de abastecimiento, los inventarios disponibles o la capacidad de reposición.

En este contexto, la exigencia de que una empresa mantenga una proporción determinada de sus activos y/o actividades en la Amazonía puede representar una barrera especialmente significativa para operadores de alcance nacional. Una empresa que cuente con plantas, vehículos, terminales, oficinas o infraestructura logística en distintas regiones del país puede encontrarse imposibilitada de cumplir dichas condiciones, pese a disponer de capacidad

técnica, financiera y operativa suficiente para abastecer regularmente a Ucayali, Loreto o Madre de Dios.

Por tanto, la iniciativa no tiene por finalidad eliminar las condiciones necesarias para operar en el mercado de hidrocarburos ni establecer un régimen carente de control. Lo que se propone es distinguir los requisitos relacionados con la estructura patrimonial y territorial de la empresa de aquellos destinados a garantizar la formalidad, seguridad, trazabilidad y destino efectivo del combustible.

De este modo, las empresas que ingresen al mercado continuarán sujetas a las autorizaciones sectoriales correspondientes, al Registro de Hidrocarburos, al Sistema de Control de Órdenes de Pedido (SCOP), a las obligaciones tributarias aplicables y a las funciones de supervisión y fiscalización de Osinergmin y SUNAT. La modificación se dirige exclusivamente a remover una condición normativa que puede impedir la concurrencia de operadores económicamente capaces de participar en el abastecimiento amazónico.

Esta orientación resulta concordante con el artículo 2 del Texto Único Ordenado de la Ley 26221, Ley Orgánica de Hidrocarburos, aprobado mediante Decreto Supremo 042-2005-EM, según el cual 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 alcanzar el bienestar de la persona y el desarrollo nacional. Esta regla sectorial ha sido reiterada expresamente por el Poder Ejecutivo durante 2026.

Además, el propio Decreto de Urgencia 003-2026 reconoce que Petroperú mantiene una participación particularmente elevada en los departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios, donde el Poder Ejecutivo identifica una ausencia de presencia significativa del sector privado. La misma norma considera estratégico asegurar la continuidad del abastecimiento de hidrocarburos en dichos territorios. Esta situación refuerza la pertinencia de evaluar, junto con las medidas destinadas a garantizar la continuidad operativa de Petroperú, mecanismos estructurales que permitan incorporar nuevos agentes y diversificar las fuentes de abastecimiento.

En consecuencia, la iniciativa no se contrapone al papel estratégico de Petroperú ni pretende sustituir a la empresa estatal. Por el contrario, busca complementar dicho rol mediante una estructura de mercado en la que puedan coexistir operadores públicos y privados, reduciendo la dependencia respecto de un único proveedor predominante y fortaleciendo la capacidad regional de respuesta ante contingencias logísticas, financieras u operativas.

V. Antecedentes legislativos, investigaciones y fuentes utilizadas

Para la elaboración de la presente iniciativa se ha efectuado una revisión del marco normativo que regula el régimen de promoción de la inversión en la Amazonía, con especial atención a las disposiciones aplicables a la comercialización de petróleo, gas natural y sus derivados. Asimismo, se han considerado antecedentes legislativos vinculados con excepciones al cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral

11.2 del artículo 11 de la Ley 27037, pronunciamientos administrativos y jurisprudenciales, así como información técnica producida por las entidades competentes en materia de hidrocarburos.

El antecedente principal de la propuesta es la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, publicada el 30 de diciembre de 1998. Esta norma estableció un régimen especial destinado a promover el desarrollo sostenible e integral de la Amazonía, mediante medidas de promoción de la inversión pública y privada.

Dentro de dicho régimen, el numeral 11.2 del artículo 11 establece los requisitos que deben cumplir los contribuyentes para acceder a determinados beneficios tributarios, mientras que el artículo 14 regula específicamente el tratamiento aplicable al petróleo, gas natural y sus derivados.

La presente iniciativa incide exclusivamente en el numeral 14.3, en cuanto este dispone la aplicación de los requisitos del numeral 11.2 a las actividades comprendidas en dicho artículo. Por consiguiente, no se propone modificar la estructura general de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, sino establecer una excepción específica aplicable a las actividades de distribución y comercialización de combustibles.

La aplicación de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, fue desarrollada mediante el Decreto Supremo 103-99-EF, que aprobó el Reglamento de las disposiciones tributarias contenidas en dicha ley. Este cuerpo normativo precisa los criterios para determinar cuándo una empresa se considera ubicada en la Amazonía y desarrolla los requisitos relacionados con domicilio, inscripción registral, activos y actividades.

Asimismo, mediante el Decreto Supremo N 005-99-EF se aprobaron disposiciones específicas para la aplicación de los beneficios tributarios correspondientes a la venta de petróleo, gas natural y sus derivados. Este último antecedente resulta especialmente relevante para la propuesta debido a que contiene requisitos específicos aplicables a las empresas comercializadoras. Sobre su interpretación, la SUNAT ha señalado que determinadas empresas deben mantener la totalidad de sus activos fijos y efectuar sus ventas dentro de Loreto, Ucayali o Madre de Dios para conservar el tratamiento tributario correspondiente.

Por esa razón, la iniciativa incorpora una disposición complementaria destinada a que el Poder Ejecutivo adecúe la normativa reglamentaria a la modificación legal, evitando que subsistan disposiciones de inferior jerarquía incompatibles con el nuevo alcance del numeral 14.3.

5.1 MODIFICACIONES A LA LEY 27037

Un antecedente directamente relacionado con la presente propuesta es la Ley 32063, publicada el 18 de junio de 2024. Mediante esta norma se incorporó el numeral 13.3 al artículo 13 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, estableciéndose una excepción al cumplimiento de los requisitos previstos en el numeral
11.2 para determinadas empresas dedicadas a la distribución y comercialización de energía eléctrica en ámbitos comprendidos en la Amazonía.

Este antecedente adquiere importancia porque demuestra que el propio legislador ha considerado posible establecer, dentro de la Ley 27037, excepciones diferenciadas en atención a las características de una determinada actividad económica. De igual manera, la Ley 32063 dispuso que el Poder Ejecutivo adecuara el Reglamento de la Ley 27037, criterio que sirve de antecedente para la disposición de adecuación normativa contenida en la presente iniciativa.

En consecuencia, la propuesta no introduce una técnica normativa desconocida dentro del régimen amazónico, sino que recoge un mecanismo previamente empleado por el legislador para atender situaciones sectoriales específicas.

También constituye un antecedente inmediato la *Ley 32582*, publicada el 15 de abril de 2026, mediante la cual se modificó, entre otras disposiciones, el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía.

Conforme a su texto vigente, para acceder a los beneficios correspondientes deben considerarse el domicilio de la sede central, la inscripción en los Registros Públicos y la ubicación o realización en la Amazonía de no menos del setenta por ciento de los activos fijos y/o actividades del contribuyente.

La reciente modificación permite delimitar con precisión el alcance de la presente propuesta. Esta no pretende suprimir dichos requisitos con carácter general, sino mejorar su aplicación, para los efectos previstos en el artículo 14, a las empresas que desarrollan actividades de distribución y comercialización de combustibles.

5.2 ANTECEDENTES PARLAMENTARIOS

Como parte de la revisión de antecedentes se identificó el Proyecto de Ley 3378/2013-CR, presentado durante el periodo parlamentario 2011-2016, mediante el cual se propuso modificar el numeral 14.3 del artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía.

Dicha iniciativa fue objeto de análisis por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y contó con dictamen en mayoría durante el año 2014.

Si bien su objeto y finalidad constituye un antecedente parlamentario relevante por haber planteado una modificación sobre el mismo numeral de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, vinculado con el régimen aplicable a los combustibles en la Amazonía.

La iniciativa actual se diferencia de aquel antecedente en que su finalidad se orienta específicamente a facilitar una mayor concurrencia de operadores en la distribución y comercialización de combustibles, a partir de la revisión de los requisitos que condicionan su participación dentro del régimen amazónico.

5.3 JURISPRUDENCIA CONSTITUCIONAL CONSIDERADA

Para la formulación de la propuesta se han tenido en consideración diversos pronunciamientos del Tribunal Constitucional relacionados con el régimen económico, la libre competencia y los tratamientos tributarios especiales.

Entre ellos destaca la sentencia recaída en el Expediente 00016-2007-PI/TC, particularmente relevante por encontrarse directamente vinculada con modificaciones efectuadas al régimen tributario establecido por la Ley 27037. Dicho pronunciamiento desarrolla las exigencias constitucionales aplicables a los tratamientos tributarios especiales establecidos para determinadas zonas del país.

Asimismo, se han considerado las sentencias recaídas en los Expedientes 01405-2010-PA/TC, 03479-2011-PA/TC y 00015-2010-PI/TC, en las que el Tribunal Constitucional desarrolla, respectivamente, aspectos relacionados con la libertad de empresa, el acceso a la actividad económica, la pluralidad de ofertas y los alcances constitucionales de la libre competencia.

Estos pronunciamientos constituyen fuentes de interpretación empleadas para la elaboración de la iniciativa; su desarrollo y aplicación al proyecto se encuentran expuestos en el capítulo correspondiente a su fundamentación constitucional, evitando su reiteración en el presente apartado.

5.5 NORMATIVA TRIBUTARIA CONSIDERADA

Asimismo, se ha tenido en consideración la Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario, modificada por el Decreto Legislativo 1521, debido a que establece las reglas que deben observarse en la elaboración y evaluación de propuestas vinculadas con exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios.

Su incorporación como antecedente resulta necesaria en atención a que la propuesta modifica las condiciones aplicables a sujetos que podrían acceder al régimen previsto en el artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía. En consecuencia, durante el procedimiento corresponde evaluar el eventual impacto fiscal y las demás exigencias previstas en la legislación tributaria.

Su consideración resulta pertinente debido a que la propuesta no crea una nueva exoneración tributaria ni extiende el régimen especial a operaciones realizadas fuera de su ámbito territorial, sino que modifica determinadas condiciones exigidas a los operadores que participan en la distribución y comercialización de combustibles destinados a los departamentos comprendidos en el artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía.

En efecto, el tratamiento tributario especial sobre la venta de petróleo, gas natural y sus derivados se encuentra actualmente previsto en la propia Ley 27037 y se encuentra vinculado a que dichas operaciones se realicen en los departamentos comprendidos por la norma y para

su consumo dentro de ellos. En consecuencia, la modificación propuesta busca facilitar la participación de nuevos distribuidores y comercializadores en el abastecimiento de dichos mercados, sin extender ese tratamiento a las demás operaciones que estas empresas puedan realizar en otros departamentos del país, las cuales continuarán sujetas al régimen tributario general que corresponda.

Bajo esta precisión, durante el procedimiento legislativo corresponderá dar mayor concurrencia de operadores dentro de un régimen tributario ya existente, distinguiéndolo que no es la creación de un nuevo beneficio o de una exoneración de alcance nacional. Dicha evaluación deberá considerar, además, que la finalidad de la propuesta es ampliar las alternativas de abastecimiento y fortalecer la competencia en los mercados comprendidos en el artículo 14, manteniendo el carácter territorial del beneficio y los mecanismos de control destinados a verificar el destino y consumo de los combustibles.

VI. Sectores comprendidos

La implementación de la presente comprende principalmente a las entidades del Gobierno Nacional con competencias en materia tributaria, energética y de supervisión del mercado de hidrocarburos. Asimismo, sus efectos alcanzan a los agentes económicos que intervienen en la distribución y comercialización de combustibles en los departamentos comprendidos en el artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía.

En ese sentido, la propuesta no crea nuevas entidades ni modifica la distribución constitucional o legal de competencias existente. Su aplicación se desarrolla dentro de las funciones que actualmente corresponden al Ministerio de Economía y Finanzas, al Ministerio de Energía y Minas, a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria y al Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería.

VII. Normas que se modifican o derogan

La presente iniciativa modifica el numeral 14.3 del artículo 14 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, referido a la aplicación de los requisitos previstos en el numeral 11.2 del artículo 11 para acceder al régimen tributario aplicable al petróleo, gas natural y sus derivados.

La modificación incorpora dentro de las excepciones previstas en dicho numeral a las empresas que realicen actividades de distribución y/o comercialización de combustibles, con la finalidad de permitir una mayor concurrencia de operadores en los departamentos comprendidos por el régimen especial. Los demás numerales del artículo 14 y las restantes disposiciones de la Ley 27037 mantienen su vigencia. La Ley 32582, publicada el 15 de abril de 2026, constituye la última modificación relevante del numeral 11.2, pero dicho numeral no es modificado directamente por la presente iniciativa.

Cuadro N 05
Cuadro comparativo:

Texto vigente	Texto propuesto
***Artículo 14**. Impuestos al gas natural, petróleo y sus derivados* *[…]* *14.3 Para efectos de este artículo, son aplicables los requisitos dispuestos en el numeral 11.2 del Artículo 11 de la presente Ley, excepto para las empresas petroleras y de gas natural que extraigan y/o refinen.*	***Artículo 14**. Impuestos al gas natural, petróleo y sus derivados* *[…]* *14.3 Para efectos de este artículo, son aplicables los requisitos dispuestos en el numeral 11.2 del Artículo 11 de la presente Ley, excepto para las empresas petroleras y de gas natural que extraigan **o** refinen, **así como para las empresas que realicen actividades de distribución o comercialización de combustibles derivados del petróleo, gas natural y sus derivados.***

La presente iniciativa no deroga disposición legal alguna, sino que introduce una modificación puntual en la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, por lo que su implementación requerirá la correspondiente adecuación de las disposiciones reglamentarias vigentes y de las normas que regulan la aplicación del régimen tributario a la venta de petróleo, gas natural y sus derivados. En tal sentido, la intervención normativa se encuentra expresamente delimitada al ámbito material de la modificación propuesta, sin alterar las demás disposiciones que integran el régimen tributario amazónico ni extender sus efectos a operaciones realizadas fuera del ámbito territorial previsto en el artículo 14 de la citada ley.

VIII. Análisis costo-beneficio

La presente iniciativa legislativa no genera gasto público ni demanda recursos adicionales del erario nacional, toda vez que no dispone la creación de subsidios, fondos, unidades orgánicas, transferencias financieras ni nuevas obligaciones presupuestales a cargo de las entidades públicas. Su implementación se sustenta en las competencias que actualmente ejercen el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Energía y Minas, la SUNAT y Osinergmin. En consecuencia, la adecuación normativa y las acciones de fiscalización que correspondan pueden desarrollarse dentro de la estructura institucional existente.

Debe precisarse que es tan solo una modificación y que no incorpora mandatos de gasto público. La propuesta se limita a modificar el numeral 14.3 del artículo 14 de la Ley 27037 para adecuar las condiciones aplicables a determinados operadores que participen en la distribución y comercialización de combustibles.

En esa línea, la iniciativa tampoco crea un régimen de exoneración distinto del actualmente existente ni amplía su ámbito geográfico. El numeral 14.1 de la Ley 27037 ya establece la exoneración del IGV y del ISC, según corresponda, para las ventas de petróleo, gas natural y sus derivados efectuados en Loreto, Ucayali y Madre de Dios para su consumo dentro de dichos departamentos. La SUNAT ha ratificado que el beneficio se encuentra condicionado tanto al lugar de realización de la venta como al destino final del combustible.

En términos económicos, la modificación propuesta no amplía el universo territorial ni objetivo de operaciones beneficiadas; lo que modifica son determinadas condiciones subjetivas que actualmente restringen la participación de operadores. En ese sentido, el consumo interno de combustibles en los departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios están exoneradas del IGV e ISC, siendo ese consumo un volumen dado, no se tendría un mayor impacto fiscal a lo ya establecido, por el contrario, la presente iniciativa legislativa permitirá que dicho beneficio tributario llegue al bolsillo de consumidor final. Por tal razón, su beneficio es muy favorable al permitir que se traslade el beneficio al consumidor final como resultado del fortalecimiento del mercado de oferta y demanda.

CUADRO N 06

Problema Identificado	Sujetos Involucrados	Objetivos del Proyecto de Ley	Alternativas de Solución	Indicadores
Existencia de barreras regulatorias que limitan el ingreso de nuevos operadores a la distribución y comercialización de combustibles en los departamentos comprendidos en el artículo 14 de la Ley 27037, generando una limitada diversificación del abastecimiento y mayor vulnerabilidad ante contingencias.	**) Distribuidores y comercializadores; MEF; MINEM; SUNAT; Osinergmin.*	**) Facilitar la participación de nuevos operadores en el abastecimiento de combustibles.*	**) Modificar el numeral 14.3 de la Ley 27037, manteniendo los controles tributarios y sectoriales.*	**) Número de nuevos operadores; volumen comercializado por operador; inversión privada incorporada al mercado.*
	**) Petroperú; distribuidores privados; estaciones de servicio; consumidores.*	**) Incrementar la competencia y diversificar las fuentes de suministro*	**) Permitir una mayor concurrencia de distribuidores y comercializadores*	**) Número de proveedores; participación de mercado por operador*
	**) Consumidores; transportistas; empresas; operadores de combustibles; MINEM; Osinergmin*	**) Fortalecer la continuidad y seguridad del abastecimiento.*	**) Diversificar proveedores y fuentes de aprovisionamiento*	**) Frecuencia de interrupciones; disponibilidad de combustible; fuentes alternativas de suministro*

Fuente: Elaboracion propia

Por ello adquiere especial relevancia a partir de información oficial del propio Poder Ejecutivo. El Ministerio de Energía y Minas informó al cierre de 2025 que Petroperú concentraba aproximadamente el 91 % del mercado de combustibles en Ucayali, principalmente en el segmento mayorista; al mismo tiempo, únicamente 24 de las 181 estaciones de servicio del departamento estaban afiliadas a su red, lo cual demuestra que la concentración mayorista y la composición del mercado minorista responden a realidades diferentes.

Esta característica volvió a ser reconocida en mayo de 2026 mediante el Decreto de Urgencia 003-2026. En sus considerandos, el Poder Ejecutivo señaló que Petroperú registraba una participación de 19 % a nivel nacional a marzo de 2026, pero que su participación superaba el 75 % en Loreto, Ucayali y Madre de Dios, departamentos respecto de los cuales la propia norma señaló que no existía una presencia significativa del sector privado.

Ello permite identificar la finalidad económica de la propuesta: no sustituir a Petroperú, sino disminuir la dependencia estructural respecto de un número limitado de fuentes de suministro, permitiendo que empresas adicionales concurran al mercado bajo las mismas obligaciones técnicas, de seguridad, trazabilidad y fiscalización.

CUADRO N 07

Alternativas de Solución	Análisis Costo Beneficio / Efectividad				Riesgos de No Aprobación del Proyecto de Ley
	Monetario (Cuantitativo)		No Monetario (Cualitativo)		
	Costo	Beneficio	Costo	Beneficio	
*) Mantener el régimen vigente	*) Sin gasto público adicional	*) Mantiene la recaudación bajo el esquema actual.	*)	*) Mantiene estabilidad normativa.	*) Persisten la alta concentración y la limitada diversificación del abastecimiento.
*) Mantener medidas temporales de apoyo	*)	*) Reduce temporalmente el impacto de crisis de precios o suministro.	*)	*) Permite atender contingencias inmediatas.	*) Se mantiene la dependencia de medidas extraordinarias sin resolver el problema estructural.
*) Modificar el numeral 14.3 de la Ley 27037	*)	*) Puede favorecer inversión privada y reducir costos asociados a interrupciones del suministro.	*)	*) Promueve mayor competencia, diversificación de proveedores y seguridad del abastecimiento	*) De no aprobarse, continuarán las barreras regulatorias y la limitada participación de nuevos operadores.

Fuente: Elaboracion propia

El primer beneficio esperado es una reducción de las barreras de entrada. La normativa reglamentaria vigente exige a determinadas empresas comercializadoras tener los sus activos fijos y efectuar sus ventas dentro de Loreto, Ucayali o Madre de Dios. SUNAT ha precisado que el incumplimiento de estas condiciones ocasiona la pérdida del beneficio. Esta configuración puede desalentar la participación de empresas nacionales que disponen de terminales, vehículos, oficinas u otros activos en distintas regiones, aunque tengan capacidad logística para abastecer regularmente los mercados amazónicos.

En segundo término, una mayor concurrencia permite diversificar el riesgo de abastecimiento. Desde la teoría económica de organización industrial, la existencia de proveedores alternativos mejora la capacidad de sustitución ante interrupciones de un agente determinado. Esto no significa que la aprobación de la ley garantice automáticamente menores precios o nuevas instalaciones de almacenamiento, pues tales resultados dependerán de decisiones empresariales, costos logísticos y condiciones de mercado. Lo que la norma sí puede producir directamente es una reducción de la barrera jurídica que actualmente condiciona el ingreso.

En tercer lugar, la propuesta presenta una ventaja frente a instrumentos exclusivamente compensatorios: no requiere que el Estado financie la participación de los nuevos operadores. Las inversiones en transporte, logística, almacenamiento o infraestructura que eventualmente realicen las empresas serán asumidas con recursos privados y conforme a sus decisiones de inversión. La administración pública mantiene, en cambio, sus funciones de regulación y fiscalización.

Finalmente, una cadena de abastecimiento más diversificada puede generar beneficios indirectos sobre el transporte, el comercio y las actividades productivas que utilizan combustible como insumo. Tales beneficios tienen naturaleza económica, aunque no puedan ser monetizados con precisión ex ante sin contar con información adicional sobre frecuencia, duración y costo de los episodios de interrupción.

Del análisis efectuado se desprende que la alternativa legislativa presenta una relación costo-beneficio favorable desde el punto de vista regulatorio, en la medida en que no crea gasto público directo y utiliza la estructura institucional existente para su implementación.
Frente a ello, los beneficios esperados se concentran en la remoción de barreras de entrada, la incorporación potencial de nuevos proveedores, la diversificación de las fuentes de abastecimiento y una mayor capacidad de respuesta frente a contingencias. Estos efectos adquieren relevancia en un mercado en el que el propio Poder Ejecutivo ha reconocido una participación superior al 75 % de Petroperú en Loreto, Ucayali y Madre de Dios y una presencia privada no significativa en el segmento relevante.

A diferencia de los subsidios o mecanismos financieros extraordinarios, la propuesta no traslada al Estado el costo de incorporar nuevos participantes al mercado, sino que procura establecer condiciones regulatorias para que dicha participación pueda producirse mediante inversión privada y competencia. En consecuencia, la aprobación de la iniciativa constituye una alternativa estructural complementaria y no sustitutiva de las políticas de almacenamiento, inventarios, fiscalización y contingencia que corresponden al Poder Ejecutivo.

En suma, el beneficio económico esperado radica en hacer más competitivo y resiliente un mercado territorial ya sujeto a un régimen tributario especial, sin ampliar dicho régimen a otros departamentos ni a operaciones realizadas fuera de su ámbito legal. La determinación final del efecto tributario incremental deberá sustentarse en información del MEF y de la SUNAT, asegurando que el beneficio económico y social derivado de una mayor competencia sea contrastado con cualquier costo fiscal que pudiera producirse.

RELACION DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda concordancia con el Tercer Objetivo del Acuerdo Nacional: Competitividad del País, particularmente con las Políticas de Estado N.° 17, "Afirmación de la economía social de mercado", y N.° 18, "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica".

En relación con la Política de Estado N.° 17, el Acuerdo Nacional establece el compromiso de sostener una economía social de mercado en la que el Estado cumpla un rol promotor y regulador. Entre sus lineamientos se encuentran estimular la inversión privada, promover la competitividad y evitar prácticas que restrinjan la libre competencia. La iniciativa se encuentra alineada con estos objetivos, puesto que procura facilitar la participación de nuevos operadores en la distribución y comercialización de combustibles, sin limitar la presencia de Petroperú ni alterar las obligaciones de supervisión y fiscalización aplicables al sector.

De manera más específica, la propuesta se vincula con la Política de Estado N.° 18, que establece como objetivos garantizar un marco legal favorable a la competitividad, eliminar las barreras de acceso y salida al mercado y promover una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios. En concordancia con dicho compromiso, la modificación del numeral 14.3 del artículo 14 de la Ley 27037 busca remover condiciones regulatorias que actualmente pueden restringir la participación de distribuidores y comercializadores con capacidad técnica, financiera y logística para abastecer los departamentos comprendidos en el régimen amazónico.

En consecuencia, la propuesta contribuye al cumplimiento de los compromisos asumidos en el Acuerdo Nacional al promover mayor competencia, participación de la inversión privada y diversificación del abastecimiento, dentro de un marco regulado y sujeto a los mecanismos de control del Estado. Su finalidad resulta, por tanto, compatible con una política económica orientada a mejorar la competitividad del país y a generar condiciones de acceso más eficientes a los mercados.