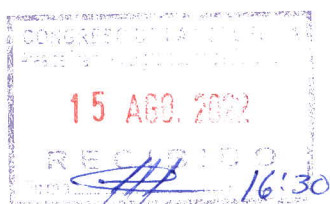




CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Proyecto de Ley N° 2820/2022-CR



Proyecto de Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los Congresistas miembros integrantes del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa de la Congresista **ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA**, y demás congresistas firmantes, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE OTORGA FACILIDADES PARA LA MASIFICACIÓN DEL GAS NATURAL Y LA ADOPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE PARA ENFRENTAR LA CRISIS INFLACIONARIA DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO Y LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Artículo 1°. - Objeto de la ley

Declárase de necesidad y utilidad pública la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre, mediante la promoción de la renovación del parque vehicular de las personas jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros y los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito nacional, con vehículos automotores nuevos originalmente diseñados para combustión a gas natural vehicular (GNV) y eléctricos EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle).

Artículo 2°. - Clases de Vehículos

Los vehículos nuevos a que se refiere la presente ley son vehículos nuevos de las categorías M3, N2 y O3, originalmente diseñados para combustión a gas natural vehicular (GNV) y eléctricos EV (Electric Vehicle) o BEV (Battery Electric Vehicle), cuyas características técnicas se encuentran descritas en el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias.



Artículo 3°. - Régimen de admisión temporal para la reexportación en el mismo estado

- 3.1 Las personas jurídicas, a que se refiere el artículo 1°, podrán ingresar al país los vehículos detallados en el artículo 2° así como sus partes, piezas, repuestos y motores con suspensión del pago de todo tributo, bajo el Régimen de Admisión Temporal para la reexportación en el mismo estado y hasta por el periodo de cinco (5) años. El acogimiento a este régimen no requerirá el otorgamiento de garantía ni le será de aplicación el interés compensatorio a que se refiere el inciso b) del artículo 59° del Decreto Legislativo 1053, Ley General de Aduanas.
- 3.2 Cuando se efectúe la nacionalización de dichos bienes, para el efecto de la determinación de la base imponible de los Derechos Arancelarios y el Impuesto General a las Ventas, se tomará en cuenta el valor en aduanas consignado en la Declaración Única de Aduanas – Admisión temporal para la reexportación en el mismo estado, deducida la depreciación. Para este efecto, la depreciación será del veinte por ciento (20%) anual, en forma lineal, sobre el valor en aduanas consignado en dicha Declaración. Cuando la nacionalización se efectúe durante el último mes de quinto año se aplicará una depreciación lineal del veinte por ciento (20%) anual sobre el valor en aduanas, no siendo de aplicación esta depreciación por mes o de manera fraccionada, entendiéndose completamente depreciada al finalizar el quinto año.
- 3.3 Este beneficio será aplicable también a los equipos para las estaciones de carga y abastecimiento de gas natural vehicular y estaciones de carga eléctrica de las personas jurídicas que presten el servicio de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros y los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito nacional.



Artículo 4°. - Plazo de acogimiento

Las solicitudes para el acogimiento al beneficio de importación temporal previsto en el artículo 3° de la presente ley podrán ser presentadas dentro del plazo de dos (2) años contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 5°. - Vigencia de la ley

La presente norma entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

PRIMERA. - De manera excepcional por la crisis inflacionaria de los precios del petróleo, queda restablecida para las personas jurídicas que presten el servicio de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros y los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito nacional, la importación de vehículos automotores usados de transporte de pasajeros o mercancías, por el periodo de dos (2) años, que cumplan con los requisitos mínimos de calidad que se señalan a continuación:

- a) Vehículos de las categorías M3, N2 y O3, que tengan una antigüedad no mayor de tres (3) años y que estén equipados con motores a gas natural vehicular (GNV).
- b) La antigüedad de los vehículos se cuenta a partir del año del modelo.
- c) Que, no haya sufrido volcadura, choque frontal, lateral o trasero sustancial, incendio, aplastamiento, desmantelamiento, daño por agua (inundación, sumergimiento o exposición prolongada), daño considerado no reparable o no reconstruible, u otro tipo de daño material sustancial que cause su pérdida parcial o total, o que por cualquier causa ha sido declarado en el país de origen o procedencia como pérdida parcial o total.

SEGUNDA. - La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT dictará las normas complementarias para la aplicación de la presente ley.



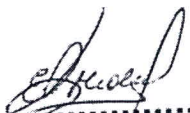
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Proyecto de Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

TERCERA. - Derogase o déjese sin efecto, según corresponda, las normas que se opongan a la presente ley.

Lima, agosto de 2022.

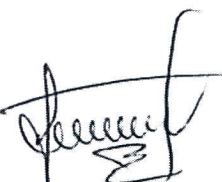


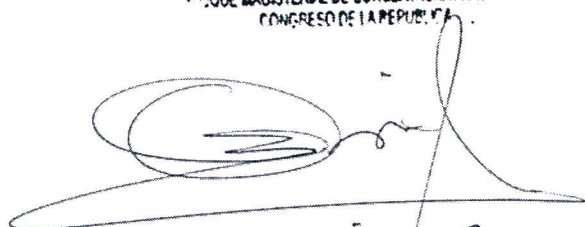

ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


Germán Tacuri


ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES
PORTAVOZ TITULAR
2º JOUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES
PORTAVOZ TITULAR
2º JOUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


Paul Gutierrez T.


Segundo Quiroz B.


LUCINDA VÁSQUEZ VELA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA NORMA

Que, durante el gobierno de Alan García Pérez, se aprobó la ***“Política Energética Nacional del Perú 2010-2040”¹***, el mismo que tiene entre sus objetivos el ***“Desarrollar la industria del gas natural, y su uso en actividades domiciliarias, transporte, comercio e industria así como la generación eléctrica eficiente”*** y tenía como uno de sus lineamientos para alcanzar el objetivo antes descrito el de ***“Promover la sustitución de combustibles líquidos derivados del petróleo por gas natural y gas licuado de petróleo (GLP) en la industria y el transporte urbano, interprovincial y de carga”***.

Esta política para desarrollar el uso del gas natural en el transporte desde el Estado, luego de más 10 años de haberse aprobado, no ha tenido los resultados esperados, porque en la actualidad solo 324,000², de los 3,07 millones de vehículos³ que circulan en el país usan gas natural, es decir menos del 10% del parque automotor.

El Ministerio de Energía y Minas, en estos dos últimos años lanzo dos iniciativas para promover la conversión de buses de transporte público de diésel a gas natural, los programas Bono Gas Vehicular⁴ y Ahorro GNV y sólo han logrado hasta la actualidad, el anuncio de la conversión de 74 buses del Corredor Rojo⁵, cifra excesivamente baja si se

¹ Decreto Supremo N° 064-2010-EM publicado en el diario oficial “El Peruano” el 24 de noviembre del 2010.

² Redacción Gestión (14 de julio de 2022). Más de 324,000 vehículos usan GNV en el país, según Infogas. *Gestión*. <https://gestion.pe/economia/empresas/mas-de-324000-vehiculos-usan-gnv-en-el-peru-segun-infogas-rmmn-noticia/>

³ Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) Estadísticas Sectoriales “Transporte, almacenamiento, correo y mensajería”. Recuperado de <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/sector-statistics/>

⁴ Mimen (30 de octubre de 2020) Minem: Transporte público se convertirá a gas natural. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/minem/noticias/311808-minem-transporte-publico-se-convertira-a-gas-natural>

⁵ Redacción La República (13 de diciembre de 2021). Gas natural: 74 buses del Corredor Rojo serán convertidos a GNV. <https://larepublica.pe/economia/2021/12/13/gas-natural-74-buses-del-corredor-rojo-seran-convertidos-a-gnv-atmp/>



Proyecto de Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

considera que el parque vehicular de las empresas de transporte urbano en Lima y Callao está constituido por más de 23,182 vehículos⁶.

Que, la **“Ley que establece medidas para impulsar la Masificación del Gas Natural”** (Proyecto de Ley 679) aprobada recientemente a iniciativa del Poder Ejecutivo, no establece medidas para promover proyectos de masificación del gas en el transporte terrestre, lo que representa una grave omisión, porque el transporte es uno de los principales componentes de la canasta básica familiar y es el que ha sufrido un mayor incremento debido al fenómeno inflacionario de los precios del petróleo, conforme se aprecia en el cuadro 01.

Cuadro 01⁷

Índices de Precios al Consumidor Nacional: Variación según Divisiones de Consumo
Junio 2022

Divisiones de Consumo	Ponderación (Dic. 2021=100)	Variación %			Incidencia Jun. 2022 (Puntos Porcentuales)
		Junio 2022	Ene. - Jun. 22	Jul. 21 - Jun. 22	
Total Nacional	100,000	1,03	4,60	9,32	1,034
Transporte	12,210	2,59	6,65	13,32	0,317
Alimentos y Bebidas No Alcohólicas	23,928	1,51	7,59	14,36	0,394
Restaurantes y Hoteles	16,088	0,97	5,30	9,71	0,157
Bienes y Servicios Diversos	6,798	0,67	3,46	5,21	0,045
Salud	3,475	0,65	2,21	3,08	0,022
Alojamiento, Agua, Electricidad, Gas y Otros Combustibles	9,607	0,57	1,08	11,69	0,053
Muebles, Artículos para el Hogar y Conservación del Hogar	4,932	0,38	2,49	5,87	0,018
Prendas de Vestir y Calzado	4,610	0,25	1,95	3,07	0,011
Bebidas Alcohólicas y Tabaco	1,655	0,20	1,73	2,42	0,003
Educación	8,058	0,12	3,08	3,07	0,010
Recreación y Cultura	3,996	0,11	3,98	7,66	0,005
Comunicaciones	4,643	-0,01	1,16	1,50	-0,001

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

El estudio comparativo **“Gas Natural Vehicular (GNV) vs Diésel”** realizado por el Tecnológico de Monterrey y Risk Consueling Associates, evidencio que *“El cambio de diésel a gas natural vehicular (GNV) en el transporte público podría representar ahorro de un 29 por ciento para las empresas que operan transporte urbano o de pasajeros. Si bien el precio de adquisición de un autobús de GNV es mayor al de diésel, el menor precio de*

⁶ Centeno, Josué G. (01 de junio de 2015). Servicio de transporte urbano en la ciudad de Lima, análisis y propuesta de mejora de la calidad, con participación de las universidades públicas y privadas. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6479994.pdf>

⁷ Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) Información obtenida el día 22 de julio de 2022, en <https://www.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/informe-de-precios/1/>



GNV permitiría una reducción del costo de combustible de casi el 50 por ciento a lo largo de su vida útil⁸ y este menor costo en el uso del gas natural en el transporte terrestre se traducirá en un menor costo de la canasta básica familiar, beneficiando a los peruanos de menores recursos.

Que, la crisis inflacionaria de los precios del petróleo que comenzó con la reactivación de la economía post Covid-19 y que se ha visto acentuado por la guerra híbrida que libran Estados Unidos y Rusia en Ucrania, podrían llevar a cotizar en 300 dólares el barril⁹, como consecuencia del veto al petróleo ruso por parte de Estados Unidos y la Unión Europea, lo que tendría repercusiones catastróficas en la economía peruana, por lo que se hace urgente que se dicte medidas que faciliten la masificación del gas natural en el transporte terrestre como una forma de enfrentar futuras alzas del precio del petróleo.

Que, durante la pandemia del Covid-19, el congresista Orlando Arapa Roque presentó el Proyecto de Ley 7920/2020-CR que tenía como finalidad otorgar facilidades para la renovación del parque vehicular de las empresas de transporte urbano, con vehículos de mayor capacidad como una medida para enfrentar la emergencia sanitaria, porque como consecuencia de la cuarentena y la reducción del aforo de los vehículos se originaron pérdidas económicas a las empresas de transporte y si bien el Poder Ejecutivo mediante el Decreto de Urgencia N° 079-2020 otorgó un subsidio económico a los prestadores del servicio de transporte terrestre, este sólo tenía como finalidad garantizar la continuidad del servicio y no está destinado a renovar el parque vehicular, proyecto de ley que fue archivado por el Acuerdo del Consejo Directivo N°19-2021-2022/CONSEJO-CR, por lo que creemos pertinente rescatar algunos de sus planteamientos e incorporarlos a la presente iniciativa legislativa.

⁸ Redacción El Financiero (19 de diciembre de 2017). <https://www.elfinanciero.com.mx/monterrey/dejaria-ahorros-de-50-cambio-de-diesel-a-gnv-en-autobuses/>

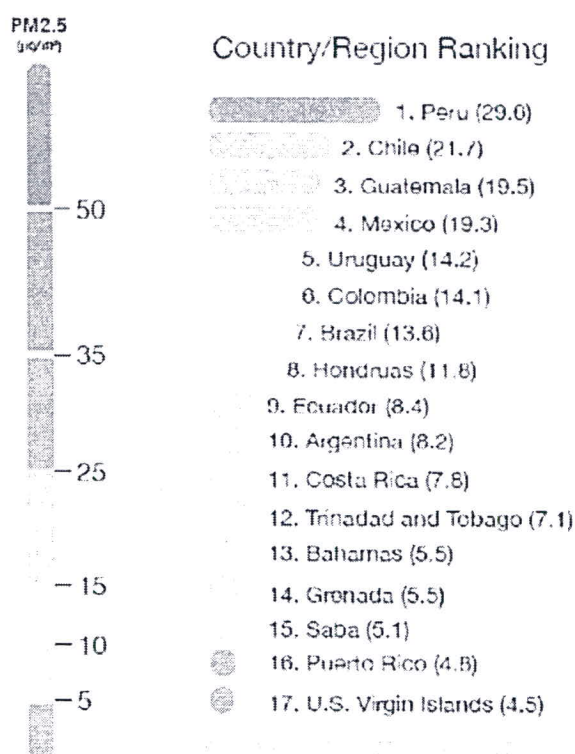
⁹ Redacción Agencia EFE (01 de junio de 2022). Rusia avisa que el veto europeo a su petróleo afectará a todo el mundo. <https://www.efe.com/efe/espana/economia/rusia-avisa-que-el-veto-europeo-a-su-petroleo-afectara-todo-mundo/10003-4818845>



Proyecto de Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Que, el reporte de calidad de aire del 2021, elaborado por la empresa suiza IQAir muestra que el Perú sigue ocupando el primer lugar de los países más contaminados de América Latina y el Caribe y Lima Metropolitana el puesto 22 de las ciudades más contaminadas del mundo y esto principalmente por el uso de combustibles fósiles en el transporte y por la antigüedad del parque vehicular¹⁰.

Cuadro 02



Que, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS) alrededor de 83 mil muertes prematuras fueron atribuibles a la contaminación del aire debido al uso de combustibles sólidos en las Américas en 2016; y la exposición a altos niveles de contaminación del aire es la principal causa de una serie de enfermedades, que son muy bien explicadas por el neumólogo Óscar Gayoso, docente de la Universidad Cayetano Heredia *“así como fumar daña los pulmones, la contaminación del ambiente puede*

¹⁰ IQAir (2019). 2021 World Air Quality Report: Region & City PM2.5 Ranking (Informe n°2021). IQAir. <https://www.iqair.com/es/world-air-quality-report>



provocar males cardiovasculares, infecciones respiratorias, asma –una afección que hoy se presenta en el 25% de los niños– y hasta cáncer, pues las partículas más pequeñas son capaces de atravesar el pulmón y llegar a la sangre”.¹¹

El gas natural es el combustible fósil con menor impacto medioambiental de todos los utilizados, porque reduce la emisión de óxidos de nitrógeno en un 80% y en un 95% el material particulado¹² y sus emisiones de CO₂ son 25-30% menores de las del diésel¹³, el principal causante del efecto invernadero, en definitiva, es un combustible limpio y junto a los vehículos eléctricos son una alternativa para reducir la contaminación atmosférica.

Según la plataforma **E-BUS RADAR**, que monitorea las flotas de buses eléctricos en los sistemas de transporte público de Latinoamérica, Colombia (1,165), Chile (819), México (556), Brasil (351) y Ecuador (106) lideran el uso de vehículos eléctricos en el transporte urbano, cifras que contrastan con la realidad peruana que solo tiene en circulación un solo bus eléctrico en Lima¹⁴, conforme se muestra en el Cuadro 03, y esta brecha se debería entre otros factores a que nuestro país no cuenta con una legislación que otorgue incentivos para la renovación de las flotas de las empresas de transporte urbano con vehículos eléctricos, ya que *“un bus eléctrico puede costar US\$300 mil, mientras que uno a diésel es US\$100,000...”¹⁵*.

Cuadro 03
Ranking de buses eléctricos en América Latina

¹¹ Redacción Gestión (31 de julio de 2022) ¿Cómo reducir la contaminación del aire?. <https://especial.gestion.pe/lima2034/>

¹² Fernández, Javier (23 de enero de 2017) Vehículos menos contaminantes para ciudades más limpias. El País. Recuperado de https://elpais.com/economia/2017/01/17/actualidad/1484657100_216294.html

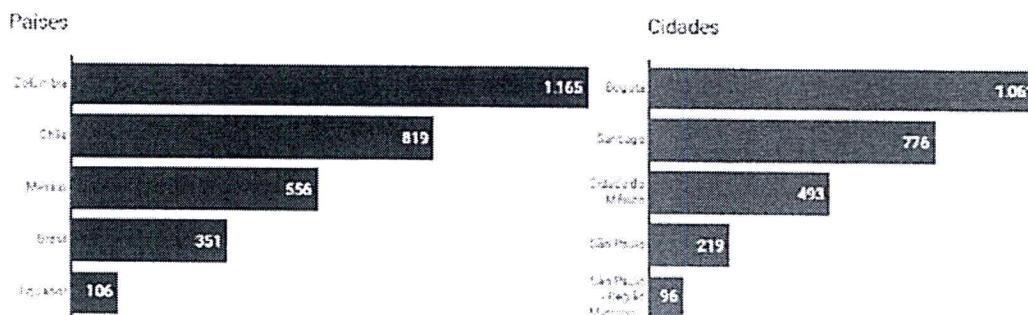
¹³ Gobierno de España. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Gas Natural y Medio Ambiente. Recuperado de <https://energia.gob.es/gas/Gas/Paginas/gasnatural.aspx>

¹⁴ E-BUS RADAR. Recuperado de <https://www.ebusradar.org/es/>

¹⁵ Mariluz, Omar. (16 de diciembre de 2019). Buses eléctricos: ¿por qué es tan difícil su ingreso al Perú?. RPP. Recuperado de <https://rpp.pe/economia/economia/buses-electricos-por-que-es-tan-dificil-su-ingreso-al-peru-noticia-1193784?ref=rpp>



Proyecto de Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.



Dados de Abril de 2022

MARCO CONSTITUCIONAL

Que, al Tribunal Constitucional, cuando le ha tocado pronunciarse sobre el contenido del derecho fundamental a un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la persona señalo que este derecho está determinado por los siguientes elementos: “1) el derecho de gozar de ese medio ambiente, y 2) el derecho a que ese medio ambiente se preserve. En su primera manifestación, esto es, el derecho de gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado, dicho derecho comporta la facultad de las personas de poder disfrutar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollan e interrelacionan de manera natural y armónica; y, en el caso de que el hombre intervenga, no debe suponer una alteración sustantiva de la interrelación que existe entre los elementos del medio ambiente. Esto supone, por tanto, el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad (artículo 1 de la Constitución). De lo contrario, su goce se vería frustrado y el derecho quedaría, así, carente de contenido. Pero también el derecho en análisis se concretiza en el derecho a que el medio ambiente se preserve. El derecho a la preservación de un medio ambiente sano y equilibrado entraña obligaciones ineludibles, para los poderes públicos, de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute...”¹⁶, es en este sentido, que la promoción de un transporte público con vehículos que utilicen energías limpias y renovables como el Gas Natural Vehicular y la electricidad

¹⁶ Sentencia del 01 de abril del 2005, en el Expediente 0048-2004-AI/TC (Fundamento 17).



Proyecto de Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

contribuye con el cumplimiento de la obligación del Estado, de preservar un medio ambiente sano y equilibrado.

TRATADOS INTERNACIONALES

El Perú, como uno de los países que suscribió el Acuerdo de París, asumió como compromiso reducir la emisión de gases de efecto invernadero y hacia el 2030 mitigar en 30% estas emisiones¹⁷ y en esta tarea el gas natural y la electricidad son técnicamente las mejores alternativas para reducir los riesgos y los efectos del cambio climático; en el caso de los vehículos eléctricos son los más aptos para cumplir la meta de mantener el calentamiento global por debajo de los 2 °C¹⁸ y el gas natural es el menos nocivo de los combustibles fósiles.

INCIDENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El efecto de la presente propuesta legislativa sobre la legislación nacional implica la dación de una ley que otorgue facilidades para la renovación del parque vehicular de las empresas de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros y transporte terrestre de personas, carga y mercancías en el ámbito nacional, para masificar el gas natural y adoptar el uso de vehículos eléctricos, como una medida para enfrentar el fenómeno inflacionario de los precios del petróleo y contribuir con la reducción de los gases de efecto invernadero.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El “*Estudio de morbilidad por efectos de la contaminación del aire en la salud de las personas*” elaborado por el Ministerio del Ambiente en el año del 2014, concluye señalando que el valor económico por el impacto a la salud atribuible a la contaminación

¹⁷ Op. Cit. Redacción Gestión (31 de julio de 2022).

¹⁸ Redacción EFE (21 de julio de 2021). Solo el uso de vehículos eléctricos cumple el Acuerdo de París, según el ICCT. <https://www.efc.com/efc/espana/economia/solo-el-uso-de-vehiculos-electricos-cumple-acuerdo-paris-segun-icct/10003-4591227>



Proyecto de Ley que otorga facilidades para la masificación del gas natural y la adopción de los vehículos eléctricos en el transporte terrestre para enfrentar la crisis inflacionaria de los precios del petróleo y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

del aire por PM10 para Lima Metropolitana para el 2013, asciende a US \$805'941,948 como se detalla en la siguiente tabla:¹⁹

Cuadro 04
Valoración económica del impacto a la salud por la contaminación del aire por PM10

Rubro	Valor escenario Riesgo Medio	Valor escenario riesgo alto	Valor escenario Riesgo bajo
Mortalidad	802 288 960	924 473 440	676 756 960
Admisiones Hospitalarias	3 199 430	4 408 524	2 005 701
Ausentismo Laboral	453 558	624 961	284 332
TOTAL	805 941 948	929 506 925	679 046 993

El Perú importa diésel por un valor de 5,200 millones de dólares al año y si a esto le sumamos el alza de los precios del petróleo y la depreciación del sol frente al dólar estadounidense, se origina un fenómeno muy perjudicial para la economía peruana porque compramos menos en términos de dólares estadounidenses, porque el petróleo cuesta más en términos de dólares nominales²⁰ y en contraposición el gas natural no se importa, por lo que su consumo genera un impacto positivo en la economía, porque genera regalías para el Estado y canon para el Cusco y lo mejor de todo es que tiene un precio estable²¹, mientras que el petróleo y sus derivados dependen de la oferta y de demanda y en estos últimos meses de la geoeconomía.

El costo de los incentivos tributarios que se plantean en el presente proyecto de ley es menor a los US \$805'941,948 que corresponden al gasto anual por el impacto a la salud de la contaminación del aire y también es inferior a la recaudación de regalías e impuestos que se obtendría como consecuencia de la masificación del gas natural en el transporte, sobre todo si se tiene en cuenta que de cada 100 dólares que gana el consorcio Camisea, 75 se destinan al pago de impuestos y regalías.

Lima, agosto de 2022.

¹⁹ MINAM (2014) Estudio de morbilidad por efectos de la contaminación del aire en la salud de las personas. <https://repositoriodigital.minam.gob.pe/handle/123456789/76>

²⁰ David P. Goldman (5 de agosto de 2022) US blunders threaten to end dollar pricing of oil. Asiatimes. Recuperado de <https://asiatimes.com/2022/08/us-blunders-threaten-to-end-dollar-pricing-of-oil/>

²¹ Op. Cit. Redacción Gestión (31 de julio de 2022).