CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
24 NOV. 2022
RECIBIDO
Firma Hora 10:28

PROYECTO DE LEY QUE CREA EL "BONO THAKHI" A FAVOR DE LOS TRASPORTISTAS DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE PÚBLICO FOCALIZADO, CON EL PROPÓSITO DE REDUCIR EL IMPACTO NEGATIVO GENERADO POR EL ALZA DE LOS COMBUSTIBLES.

El Congresista de la República SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS, miembro del Grupo Parlamentario del Partido Nacional Perú Libre, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República,
Ha dado la Ley siguiente:

PROYECTO DE LEY QUE CREA EL "BONO THAKHI" A FAVOR DE LOS TRASPORTISTAS DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE PÚBLICO FOCALIZADO, CON EL PROPÓSITO DE REDUCIR EL IMPACTO NEGATIVO GENERADO POR EL ALZA DE LOS COMBUSTIBLES.

Artículo 1. Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley es establecer medidas adicionales, excepcionales y extraordinarias en materia económica y financiera, para reducir el impacto negativo en la economía de los transportistas de carga pesada y de transporte público focalizado, afectados por el alza en los precios de los combustibles, a consecuencia de la Pandemia por la COVID-19 y al conflicto bélico entre los países de Ucrania y la Federación de Rusia.

Artículo 2. Finalidad de la ley.

La finalidad de esta ley es crear al "Bono Thakhi" en favor de los transportistas de carga pesada y de transporte público focalizado, con el fin de reducir el impacto negativo que ha generado en dicho sector el incremento significativo de los precios de los combustibles derivado de la Pandemia por la COVID 19 y el conflicto bélico producido entre los países de Ucrania y la Federación Rusa.

La presente medida, constituye una estrategia económica financiera orientada a apoyar al sector de transportistas mencionados en el presente artículo, medida que beneficiará, consecuentemente, a la población nacional afectada, igualmente, por dicha alza.

Artículo 3.- Autorización al Ministerio de Economía y Finanzas.

Autorizase al Ministerio de Economía y Finanzas la creación de una partida presupuestaria destinada al otorgamiento, excepcional y por única vez, de un subsidio monetario individual de S/ 500.00 (quinientos y 00/100 soles), a favor de los transportistas que sean parte de los siguientes grupos:

a. Conductores taxistas que se encuentren debidamente registrados en condición de pobreza de acuerdo con el Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH).

b. Propietarios de vehículos o sus representantes dedicados al transporte de carga pesada.

Artículo 4.- Creación del Registro Nacional de Beneficiarios del "Bono Thakhi"

Crease el Registro Nacional de Beneficiarios del "Bono Thakhi", el mismo que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Son beneficiarios del "Bono Thakhi", las personas comprendidas en los literales a) y b) del artículo 3 de la presente ley, debidamente inscritos en el Registro Nacional del "Bono Thakhi", quienes recibirán el subsidio monetario individual señalado en el mencionado artículo.

Artículo 5.- De la reglamentación.

Encargase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, dictar los dispositivos complementarios así como realizar las acciones correspondientes, destinados al cumplimiento de los preceptuado en la presente ley.

Asimismo, el representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones informara, trimestralmente, al Congreso de la República, sobre los avances y resultados generados en beneficio de los transportistas referidos en la presente ley, así como de las mejoras que considere necesarias realizar para el mejor cumplimiento del objeto y finalidad de la misma.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. - Vigencia

La presente Ley entra en vigencia al día de su publicación en el diario Oficial El Peruano para su correcta adecuación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. - Norma derogatoria

Deróguese o modifíquese toda norma que se oponga a la presente ley.

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Flavio Cruz Mamani
Vocero

Waldemar Cerrón R.

Flavio Cruz Mamani

Fernando Olivera

Américo Gonza G.

Margot Palacios

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **28** de **noviembre** de **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3654-2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. PRESUPUESTO Y CUENTA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Perú es un país eminentemente importador de combustible, incidiendo en los derivados del petróleo en general. Esta dependencia exterior de este importante combustible hace que, cuando su precio se eleva en el extranjero por alguna o varias razones, su efecto

Repercuta, directamente, en los precios de los artículos de la canasta familiar, sin mencionar todas las otras actividades económicas vinculadas directamente con el empleo de combustible pues afecta el transporte público, incrementando los fletes por traslado de productos.

El precio del combustible en el Perú se ha incrementó hasta en lo que va del 2022; la razón de ello se debería tanto a la pandemia producida por la COVID 19 como al conflicto entre la Federación de Rusia y Ucrania, lo que ha obligado adoptar algunas medidas para mitigar el alza continua de precios en gasolinas especialmente.

Loa especialistas señalan que: "Entre enero del 2020 y diciembre del 2021, el precio del diésel de uso vehicular subió 37,46% y pasó de S/9,85 a S/13,54 el galón. Sin embargo, en lo que va del 2022, este se ha encarecido alrededor de 28%. En enero estuvo a S/13,4 en promedio y a la fecha supera los S/17,00.

El gasohol de 95 se encareció un 41,27% tan solo en este año y ahora está costando S/24,10 por galón, en promedio. Esto significa un repunte de casi S/7,00, considerando que su precio promedio en enero era de S/17,06, según datos del Osinergmin.

Lo mismo sucede en el gasohol de 90, que subió 31,22%. Actualmente, el combustible está costando S/21,27 en promedio, pero a inicios del año se encontraba en S/16,21. Esto es un alza de aproximadamente S/5,00.

El alza de precios llevó a que el Gobierno incluyera a las gasolinas de 84 y 90 octanos, al gasohol de 84 octanos y al GLP a granel en el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC). Luego, el 3 de abril, excluyó a estas gasolinas, gasoholes y los diferentes tipos de diésel de la lista de productos gravados con impuesto selectivo al consumo (ISC) hasta el jueves 30 de junio.

CONTEXTO DEL MERCADO INTERNACIONAL

El precio promedio del petróleo intermedio de Texas (WTI) pasó de costar US $47,02 por barril en diciembre del 2020 a US $109,55 en mayo de este año, según datos de

la Administración de Información de Energía (EIA) de Estados Unidos. Pero el alza sostenida se inició en junio del 2020, cuando el barril de crudo cotizaba en US $38,31 y cerró el 2021 en US $71,71 por barril.

Pero el salto más grande se dio en los primeros meses de este año. Hasta el mes de mayo, el crudo había encarecido 31,64% y, por primera vez desde el 31 de julio del 2014, superó la barrera de los US $100 y cerró en US $103,66 el 1 de marzo.

Pero las sanciones a Rusia tras su invasión a Ucrania, fueron el factor que impulsó el alza del precio del crudo.

"El bloqueo a Rusia hace que haya mayor escasez de crudo. Este país es el segundo productor mundial y produce entre 12 y 13 millones de barriles por día", resaltó.

¿QUÉ DEBE HACER EL PERÚ?

Según el investigador de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Jorge Manco Zaconetti, sostiene que la situación complicada en el Perú se debe a que el país depende del combustible importado.

Por ello, señala que la única solución a corto plazo es apostar por la conversión a Gas Natural Vehicular (GNV) para los carros que emplean gasolina. Esto se podría hacer a través de préstamos mediante el Banco de la Nación con un reglamento similar al de Reactiva Perú.

"Nosotros deberíamos promover o financiar, no digo regalar, la conversión a gas natural que cuesta aproximadamente S/5,000. Somos más de 2,2 millones de vehículos en el país y solo 270 mil están en GNV. Estos con S/30 llenan su tanque. Lo que con gasolina costaría hasta S/200", explicó.

"La solución es la masificación del gas natural. Masificar demora de dos a tres años, y la conversión de un vehículo, de dos a tres días. Con este préstamo se reactiva la economía mientras se devuelve en dos años porque tiene para rato (el alza de precios), aún así cese la guerra", sostuvo.

Además, señaló que incentivar la conversión debería primar por sobre la participación directa de Petroperú en la venta final. Manco Zaconetti también recomendó continuar con la exoneración del ISC por tres meses más.

"Pero esta vez que haya desde Indecopi y Osinergmin una mayor difusión de los grifos que no están bajando los selectivos al consumo. Petroperú es poco lo que puede hacer con la venta directa", anotó.[1]

Prosiguiendo con comentarios sobre el problema en particular, y como una forma de explicar la necesidad de crear el "Bono Thakhi" en favor de los transportistas de carga pesada y de transporte vehicular focalizado, compartios la siguiente información:

"Invasión de Rusia a Ucrania: PetroPerú anunció alza de combustibles debido a conflicto bélico

Empresa explica que conflicto armado ha provocado el rápido incremento de los precios a nivel internacional. Alza en los precios de los diferentes tipos de combustible será entre 5% y 13%.

PetroPerú anunció que desde hoy se producirá un alza sustancial en el precio de los combustibles a consecuencia de la invasión de Rusia a Ucrania que ha provocado *"el rápido incremento de los precios a nivel internacional"* y que *"encarece nuestras compras de crudo, insumos y productos terminados y pone en situación de emergencia la sostenibilidad del suministro en el país"*.

A través de un comunicado de prensa Petroperú se dirigió a la opinión pública para explicar el incremento del precio de los diferentes tipos de combustibles.

"Como consecuencia del conflicto armado entre Rusia y Ucrania se viene dando una crisis global en el suministro de petróleo crudo y de productos derivados lo que explica el rápido incremento de los precios a nivel internacional. Esta situación encarece nuestras compras de crudo, insumos y productos terminados y pone en situación de emergencia la sostenibilidad del suministro en el país", indica la entidad.

Agrega que *"debido a la coyuntura actual, se incrementaron a partir de hoy los precios de nuestros combustibles (gasolinas, diesel, residuales, entre otros). Con relación al GLP envasado y diesel de uso vehicular el precio de lista vigente se mantiene, dado que se encuentran dentro del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles"*.

[1] https://www.infobae.com/america/peru/2022/06/22/precio-del-combustible-en-peru-se-incremento-hasta-en-7-soles-en-lo-que-va-del-2022/

En el cuadro presentado en el comunicado de prensa el **incremento de combustible es de 5% y 13%** en las diferentes calidades de combustible.

- GLP Envasado: precio desde hoy será de 3.18

- GLP Granel: pasa de 3.40 a 3.62 soles

- Gasohol 97: de 12.09 a 13.58 soles

- Gasohol 95: de 11.98 a 13.43 soles

- Gasohol 90: de 11.72 a 13.09 soles

- Gasohol 84: de 11.33 a 12.76 soles

- Diesel B5 S-50 UV: precio no varía de 11.54 soles

- Diesel B5 S-50: de 13.50 a 15.26 soles

- Petróleo Industrial 6: de 11.10 a 11.64 soles

- Petróleo Industrial 500: de 10.84 a 11.33 soles

Concluye que *"los precios de las listas en nuestras demás plantas tendrán una variación similar a la mostrada en el cuadro anterior".*[2]

En la misma línea compartimos una opinión autorizada de un ex ministro de Energía y Minas y especialista en la materia:

"Combustibles: ¿Por qué está subiendo el precio del petróleo a nivel mundial?

[2] https://www.infobae.com/america/peru/2022/03/10/petroperu-anuncio-alza-de-combustibles-debido-a-la-invasion-de-rusia-a-ucrania/#:~:text=Empresa%20explica%20que%20conflicto%20armado,entre%205%25%20y%2013%25.

El exministro de Energía y Minas, Carlos Herrera, comentó los motivos por los cuales los **precios** de los combustibles se mantienen al alza en el último año.

Este lunes el petróleo inicia la semana cotizando entre US$ 108 y US$ 111 por barril, según datos de la agencia Reuters.

La agencia indica que el **precio del crudo** se ha elevado más de 3% solo durante esta mañana ante los temores que genera la posibilidad de que la Unión Europea aplique restricciones al comercio de petróleo ruso.

Pese a que el valor de **petróleo** se ha visto fuertemente impulsado desde que inició el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, los precios de los combustibles ya venían subiendo sostenidamente en el último año.

El ingeniero y ex ministro de Energía y Minas, Carlos Herrera Descalzi, precisó que la guerra entre Rusia y Ucrania no es la causa principal de este incremento de precios.

"Hay una causa coyuntural, que es el tema de la guerra, pero no es la causa principal. El **alza del petróleo** ya se venía aún sin la guerra, el problema del petróleo es lo que se llama la transición energética", dijo en RPP Noticias.

Conflicto entre Rusia y Ucrania: Efectos sobre precio del petróleo y cómo nos afecta

Descalzi explicó que actualmente prácticamente todo el **transporte** del mundo es movido a través del petróleo y esto representa un 40% del total de energía primaria.

"El propósito del mundo, especialmente de los países europeos es desterrar a los combustibles fósiles en el 2040 en un proceso que se llama la **transición energética**, que trata de que todo lo que se usa a través de energía producida desde petróleo, carbón o gas natural sea producido por energías limpias", señaló.

El experto sostiene que debido a este proceso se ha restado interés y se han quitado las facilidades para la búsqueda de reservorios de petróleo en el mundo.

"El petróleo que hay que es suficiente para hoy, por sí solo no va a cubrir toda la etapa que va hasta el 2040 o 2060, por eso se requeriría encontrar nuevos **yacimientos petroleros**", indica.

Pero, Descalzi señala que no hay dinero para la búsqueda de yacimientos petroleros pues los bancos han subido considerablemente sus créditos a petroleras o no están les prestando en esas condiciones, pues es una actividad que ya está en retirada.

"Es el esquema de la transición lo que produce la escasez en el petróleo y la elevación de los **precios del petróleo**", explicó.

Ante esta situación, el ex titular del Minem sostuvo que es probable que el precio del petróleo no retroceda, sino que continúe elevándose.

El especialista agregó que en el **mercado peruano** los yacimientos de Camisea ahora están declinando y un 25% neto del GLP debe ser importando, lo cual afecta a los usuarios pues no se hace un ponderado para el precio al consumidor, sino que se cobra el precio importado".[3]

De lo anteriormente relatado y de la información especializada compartida, tomamos cabal conciencia de que al ser el Perú un país dependiente de la importación de combustible derivado del petróleo, las incidencias que ocurren en el mundo, como la pandemia por la COVID 19 y, ahora, el conflicto bélico desatado entre Rusia y Ucrania, que han generado el incremento constante del precio del petróleo lo que, obviamente, ha afectado la economía nacional con el incremento de precios de los productos de primera necesidad.

Es en este contexto en el que se gesta la presente propuesta legislativa, pensada como un mecanismo, extraordinario y temporal, dirigido a apoyar a los transportistas de carga pesada y de transporte focalizado, quienes, a consecuencia del aumento del precio de los combustibles, se han visto en la necesidad de elevar los precios de sus fletes lo que tiene una injerencia directa en la elevación de los precios de la canasta familiar.

Con la creación del bono antes mencionado, se estaría paleando la difícil situación de los referidos transportistas, así como beneficiando a la población en general que no vería tan severamente afectada su economía familiar.

Además, no puede dejar de mencionarse lo que La Constitución Política del Perú, en el inciso 1 de su artículo 2, establece el derecho de la persona humana a su bienestar, siendo responsabilidad del Estado proporcionarle las facilidades, oportunidades, mecanismos, medios e instrumentos necesarios para la consecución de dicho fin supremo.

[3] https://rpp.pe/economia/economia/combustibles-por-que-esta-subiendo-el-precio-del-petroleo-a-nivel-mundial-noticia-1394136?ref=rpp

MARCO CONSTITUCIONAL

Constitución Política del Perú

Artículo 2.- Derechos fundamentales de la persona

Toda persona tiene derecho:

1.- A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física **y a su libre desarrollo y bienestar**.

ACUERDO NACIONAL

II. Equidad y Justicia Social

10. Reducción de la pobreza

Nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas. Asimismo, nos comprometemos a combatir la discriminación por razones de inequidad entre hombres y mujeres, origen étnico, raza, edad, credo o discapacidad. En tal sentido, privilegiaremos la asistencia a los grupos en extrema pobreza, excluidos y vulnerables.

Con este objetivo, partiendo de un enfoque de desarrollo humano sustentable, con equidad entre hombres y mujeres, sin discriminación, y en forma descentralizada, el Estado:

(a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo;

(b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito;

(c) promoverá la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional con intervención de la actividad privada;

(d) asignará recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza;

(e) fomentará el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas;

(f) establecerá un sistema local de identificación, atención y promoción del empleo a personas sin sustento;

(g) fomentará el desarrollo institucional, la eficacia, la equidad y la transparencia del Estado en el uso de los recursos en general y, especialmente, en aquellos orientados a programas de reducción de la pobreza, propiciando el concurso y la vigilancia de la sociedad civil;

(h) garantizará el ejercicio de los derechos de las personas y el acceso a la administración de justicia de la población que vive en situación de pobreza;

(i) fomentará una cultura de prevención y control de riesgos y vulnerabilidades ante los desastres, asignando recursos para la prevención, asistencia y reconstrucción.

EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley busca, mediante la creación del "Bono Thakhi", brindar de manera extraordinaria y temporal, un apoyo a un amplio sector de personas dedicadas a determinadas modalidades de transporte, con el propósito de palear, de alguna manera, la crítica situación que atraviesan producto del incremento permanente y significativo de los precios de los combustibles derivado de dos factores: La pandemia por la COVID19 y el conflicto armado entre Rusia y Ucrania. Complementariamente cabe referir, que este bono de ayuda no solo beneficia a los mencionados transportistas, sino que, de manera indirecta pero cierta, también lo hace a la población nacional puesto que, al ser beneficiados con el en referencia, los fletes podrán reducirse lo que redundará en menores costos de los productos que conforman la canasta familiar. En tanto ello, podemos indicar que la presente iniciativa legislativa no colisiona con principio constitucional o legal alguno vigente en nuestro ordenamiento jurídico, por lo que, su aprobación se encuentra no solo dentro de las funciones que el Parlamento tiene como labor legislativa, sino que, se extiende al ámbito de su responsabilidad para con la ciudadanía en general.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Si bien es cierto el objeto y la finalidad del presente proyecto de ley si genera gastos al erario nacional, para tal efecto se propone autorizar al Ministerio de Economía y Finanzas a presupuestar la partida correspondiente a efectos de poder otorgar el bono que se crea por la presente ley. Asimismo, se autoriza y encarga al Ministerio de Energía y Minas para que en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas adopten las medidas y dicten las disposiciones correspondientes para el cumplimiento de la ley y, consecuentemente, el otorgamiento del bono.

De igual modo debemos decir que los costos no solo deben observarse desde un punto de vista de generación o no de gasto público sino, advertir sus efectos desde un nivel macro, es decir, morigerando los beneficios que va a generar su aprobación respecto del costo que ello originaria. En el caso de la presente propuesta normativa; como es evidente por todo lo expuesto, el beneficio, directo e indirecto, el ampliamente mayor a los costos que su otorgamiento va a generar. La función de un Estado moderno, democrático y constitucional fundamentalmente, es actuar dentro del marco de la Ley Fundamental, pero, además, asumir sus responsabilidades para con la sociedad dándole un carácter de preferente y prioritario. El Poder Legislativo forma parte, también con el Poder Ejecutivo del Estado por lo que entre ambos poderes del Estado debe darse una coincidencia y correspondencia de líneas directrices de acción, para que, conjuntamente, legislen y ejecuten en beneficio de la población del país, lo que ocurre con la propuesta contenida en el presente proyecto de ley.

VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA DEL PERIODO 2021-2022

El presente proyecto de ley se circunscribe y está alineada a la agenda legislativa. En específico concuerda directamente con los objetivo, políticas y temas:

Objetivo I: 08. Descentralización Política económica y Administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.19. Fortalecimiento del proceso de descentralización.

Objetivo II: 10. Reducción de la pobreza.21. Lucha contra la pobreza. Seguimiento al programa hambre cero.

Objetivo III: 17. Afirmación de la economía social de mercado.44. Medidas a favor de los consumidores.

Objetivo III: 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad economica.46. Leyes a favor a las micro y pequeñas empresas.47. Leyes de apoyo a los emprededores.48. Leyes para promover la formalización de la actividad empresarial. 49. Leyes de promoción del turismo.