

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA LOS ÍNDICES DE NOCIDIDAD DE COMBUSTIBLES (INC) PARA EL AÑO 2024

I. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE LA PROPUESTA

I.1 OBJETO

El objeto es aprobar los Índices de Nocividad de Combustibles (en adelante, **INC**) para el año 2024, considerando las características actuales de la matriz energética en el país.

I.2 FINALIDAD

La presente norma tiene como finalidad contribuir en la mejora de la calidad ambiental del aire, a través del cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 de la Ley N° 28694, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel (en adelante, Ley N° 28694) que dispone la aprobación anual de los INC. Asimismo, busca informar a la población, sobre el potencial de toxicidad relativo al uso de combustibles, para promover el uso de tecnologías, prácticas y procesos de producción, comercialización y consumo limpio.

I.3 ANTECEDENTES

Con la finalidad de incentivar el uso de combustibles limpios para disminuir las emisiones de contaminantes y proteger la calidad del aire y la salud de la población, en marzo del año 2006 se aprobó la Ley N° 28694, estableciendo en su artículo 3 que se aprueba anualmente los INC.

Bajo ese contexto normativo, mediante Decreto Supremo N° 006-2014-MINAM, Decreto Supremo N° 003-2018-MINAM y Decreto Supremo N° 007-2020-MINAM se aprobaron los INC para los periodos 2014-2015, 2018-2019 y 2020-2021, respectivamente.

En esa línea, el MINAM ha elaborado el presente Decreto Supremo, en tanto resulta necesario aprobar los Índices de Nocividad de Combustibles para el año 2024.

I.4. MARCO JURÍDICO

El numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú establece que toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

Asimismo, el artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente señala que toda persona tiene el derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país;

De igual, el artículo 3 de La Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, establece que el Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica, entre

otros, las normas que sean necesarias para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la citada Ley.

En adición, la Ley N° 28694, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel, precisa en el artículo 3 que gradualmente se determina el Impuesto Selectivo al Consumo (en adelante, **ISC**) a los combustibles, para lo cual el MEF en coordinación con el Consejo Nacional del Ambiente (En adelante, el CONAM) aprueban anualmente los índices de nocividad relativa que serán utilizados como criterio de nocividad al grado de nocividad por los contaminantes que éstos contengan para la salud de la población.

Posteriormente, mediante Decreto Legislativo N° 1013, se crea el Ministerio del Ambiente como organismo del Poder Ejecutivo, cuya función general es diseñar, establecer, ejecutar y supervisar la política nacional y sectorial ambiental, asumiendo la rectoría con respecto a ella.

Los literales k) y n) de su artículo 7 del referido Decreto Legislativo, señala que el Ministerio del Ambiente (en adelante, el MINAM) tiene como funciones específicas el promover la protección de la calidad del aire y el desarrollo y uso de tecnologías, prácticas y procesos de producción, comercialización y consumos limpios.

Asimismo, el literal g) del artículo 12 del mencionado Decreto Legislativo, indica que son funciones del Viceministerio de Gestión Ambiental, entre otras, el diseñar y aprobar la aplicación de los instrumentos de prevención ambiental relacionados con la calidad del aire, con objetivo de garantizar una óptima calidad ambiental.

De igual manera, de conformidad con el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, el MINAM¹ está facultado para dictar las disposiciones requeridas para, entre otras, fomentar la utilización de tecnologías y fuentes de energía limpias.

En ese contexto, mediante Decreto Supremo N° 006-2014-MINAM, Decreto Supremo N° 003-2018-MINAM y Decreto Supremo N° 007-2020-MINAM se aprobaron los Índices de Nocividad de Combustibles (INC) para los períodos 2014-2015, 2018-2019 y 2020-2021, respectivamente.

II. FUNDAMENTO TÉCNICO QUE JUSTIFICA LA APROBACIÓN DE LA NORMA

II.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

El problema público identificado es el deterioro de la calidad del aire principalmente por las emisiones atmosféricas provenientes de las fuentes móviles, el cual tiene una relación directa al tipo y calidad de combustible que utilicen dichas fuentes.

Sobre la base de ello, según lo establecido en el Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao (MINAM, 2019), las fuentes móviles en Lima y Callao es responsable del 58% de las emisiones de PM_{2.5}, el principal elemento contaminante del aire.

¹ De acuerdo a la Tercera Disposición Complementaria Final del citado Decreto Legislativo, toda referencia hecha al CONAM o a las competencias, funciones y atribuciones que éste venía ejerciendo, una vez culminado el proceso de fusión, se entenderá como efectuada al Ministerio del Ambiente.

En tal sentido, con el fin de contribuir en la salvaguarda de la calidad del aire y la salud pública, es de necesidad e interés nacional, la actualización de los niveles de nocividad de los combustibles que se utilizan en el mercado nacional, considerando entre otros, el potencial de toxicidad de sus contaminantes ambientales.

De esta manera, a través de los INC, se informa a la población sobre la toxicidad relativa al consumo de cada combustible con respecto al combustible más limpio disponible, a fin de promover el desarrollo y uso de tecnologías, prácticas y procesos de producción, comercialización y consumos limpios en el país.

En esa línea, resulta necesaria la actualización de los INC para el año 2024 en virtud del artículo 3 de la Ley N° 28694, que dispone la aprobación anual de los INC. Además, es importante su actualización debido a los cambios en las disposiciones normativas, disponibilidad de los combustibles, el avance de las tecnologías en el país, características actuales de la matriz energética y variación del consumo energético por sectores y por tipo de combustible.

Adicional a ello, los INC representan un insumo que utiliza el MEF para la determinación del ISC en cada uno de los combustibles gaseosos, líquidos y sólidos que se utilizan a nivel nacional y por lo tanto, otorgan el soporte requerido para la aprobación de medidas tributarias que buscan promover combustibles más limpios en el país, desincentivar el consumo de combustibles más contaminantes y/o fomentar la sustitución por otros menos contaminantes. El uso de los INC depende de la metodología de cálculo empleada por el MEF para su aplicación.

En resumen, es necesario actualizar los INC para dar cumplimiento a la normatividad específica y atender las prioridades del Estado y su visión de desarrollo con el uso de tecnologías más limpias, a fin de lograr disminuir las emisiones, contribuir a la mejora de la calidad del aire y proteger la salud de la población.

II.2. ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR

Sobre los INC en periodos anteriores

En el año 2005, mediante Decreto del Consejo Directivo N° 018-2005-CONAM-CD, el CONAM aprobó los INC para el periodo 2005-2006. Esta norma se elaboró considerando los factores de toxicidad humana de los contaminantes producidos por la combustión de los combustibles disponibles y no disponibles en el país, estos son: gas licuado de petróleo, gasolinas, diésel con alto, medios y bajos contenidos de azufre, kerosene, petróleos industriales y carbón.

La metodología empleada para determinar los factores de emisión de estos INC, se basó en el documento “Técnicas para el inventario rápido de la contaminación ambiental”², publicadas por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en el año 2002, así como en la información generada por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC) en sus manuales referenciales “Directrices para los Inventarios Nacionales de Gases de Efecto Invernadero”³.

Los INC para el periodo 2005-2006 se presentan en la **Tabla 1**.

² Economopoulos, A.P. (2002). Evaluación de Fuentes de contaminación del aire. Parte 1. Técnicas para el inventario rápido de la contaminación ambiental. Serie de Tecnología Ambiental de la OMS (traducción del documento original 1993).

³ Revised 1996 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories. Reference Manual.

Tabla 1. INC para el periodo 2005-2006

Tipo de fuente de emisión / Tecnología	Combustible	Factores de emisión ^c (g contaminante/Kg combustible)					Factor de Nocividad ^{d, e}	INC
		NOx	CO	SO ₂	PM	HCNM		
Vehículo liviano de pasajero con control de emisiones avanzado	Gas Natural Comprimido (GNC) ^a	10,3	6,2	0	0	1	13,9	1,00
Vehículo liviano de pasajero con control de emisiones avanzado	Gas Licuado de Petróleo (GLP)	8,8	5,3	0,3	0	4,4	20,2	1,45
Vehículo liviano de pasajero con convertidor catalítico de tres vías controlado	Gasolina 84, 90, 95, 97	2,57	15,39	1,84	0,72	1,88	20,8	1,49
	Gasolinas ecológicas (7,8% de etanol) ^b	2,44	13,45	1,84	0,72	1,88	20,2	1,45
Vehículos livianos de pasajeros con control de emisiones avanzado	D2-S10000	12	18	20	3,2	2,6	115,6	8,31
	D2-S5000	12	18	10	3,2	2,6	75,6	5,44
	D2-S2500	12	18	5	3,2	2,6	55,6	4,00
	D2-S1500	12	18	3	3,2	2,6	47,6	3,42
	D2-S500	12	18	1	3,2	2,6	39,6	2,85
	D2-S350 ^b	12	18	0,7	3,2	2,6	38,4	2,76
	D2-S50 ^b	12	18	0,1	3,2	2,6	36,0	2,59
(igual a los diesel)	Kerosene	12	18	4	3,5	2,6	52,9	3,80
(igual a los diesel)	Turbo	12	18	6	3,5	2,6	60,9	4,38
Calderas industriales	P.I. N° 4	7	0,64	30	2,38	0,163	137,7	9,90
	P.I. N° 5	7	0,64	40	3,04	0,163	180,6	12,98
	P.I. N° 6	7	0,64	70	5,02	0,163	309,1	22,22
	P.I. N° 500	7	0,64	70	5,02	0,163	309,1	22,22
Hornos de carbón bituminoso	Carbón	10,5	0,3	19,5	32,5	0,055	228,4	16,42

^a Combustible disponible a partir de noviembre de 2005.

^b Combustible no disponible para los usuarios al momento de aprobar los INC del período 2005-2006, pese a que ya existían normas que regulaban su comercialización.

^c Los factores de emisión fueron tomados de Economopoulos, A.P. (2002). Evaluación de Fuentes de contaminación del aire. Parte 1. Técnicas para el inventario rápido de la contaminación ambiental. Serie de Tecnología Ambiental de la OMS (traducción del documento original 1993) y de Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC) del año 1996.

^d El factor de nocividad de cada combustible se obtiene al sumar el producto de cada uno de los factores de emisión de los contaminantes óxidos de nitrógenos (NOx), monóxido de carbono (CO), dióxido de azufre (SO₂), material particulado (PM) e hidrocarburos no metánicos (HCNM) por su correspondiente factor de toxicidad humana.

^e Los factores de toxicidad humana utilizados para los contaminantes NOx, CO, SO₂, PM y HCNM son: 1,0; 0,26; 4,0; 4,3; y 2,0, respectivamente.

P.I.: Petróleo Industrial.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 006-2014-MINAM, se aprobaron los INC para el periodo 2014-2015. Con esta norma se estableció una nueva tabla de valores del INC que comprende los tipos combustibles disponibles en el mercado de entonces, tal como se muestra en la **Tabla 2**.

Tabla 2. INC para el período 2014-2015

Tipo de fuente de emisión / Tecnología	Combustible	Factores de emisión (g contaminante/Kg combustible)					Factor de Nocividad ^{h, i}	INC
		NOx	CO	SO ₂	PM	HCNM		
Vehículo liviano de pasajero con control de emisiones avanzado	Gas Natural ^a	10,3	6,2	0	0	1	13,9	1,00
Vehículo liviano de pasajero con control de emisiones avanzado	Gas Licuado de Petróleo (GLP) ^b	8,8	5,3	0,3	0	<u>3</u>	17,4	1,25
Vehículos de pasajeros PBV ≤ 2.5 Ton y ≤ 6 asientos con tecnología Euro III o mayor con encendido a chispa.	Gasohol 90/95/97 ^c	<u>1,36</u>	<u>19,19</u>	<u>1,40</u>	<u>0,60</u>	<u>1,85</u>	18,2	1,31
Vehículo liviano de pasajero con convertidor catalítico de tres vías controlado	Gasohol 84 ^a	2,44	13,45	1,84	0,72	1,88	20,2	1,45
Vehículos livianos de pasajeros con control de emisiones avanzado	Diesel 2 -S50-B5 ^d	<u>12,08</u>	<u>17,30</u>	<u>0,1</u>	<u>3,08</u>	<u>2,45</u>	35,1	2,52
(igual a los diesel)	Turbo ^a	12	18	6	3,5	2,6	60,9	4,38
Vehículos livianos de pasajeros con control de emisiones avanzado	Diesel 2 -S5000-B5 ^d	<u>12,08</u>	<u>17,30</u>	<u>10</u>	<u>3,37</u>	<u>2,45</u>	76,0	5,46
Combustión industrial (fuentes de área)	Carbón antracítico ^e	<u>4,34</u>	<u>2,04</u>	<u>9,90</u>	<u>14</u>	<u>0,84</u>	106,4	7,64
Calderos 50-300MW con carbón pulverizado/ húmedo/ precipitado electrostático	Carbón bituminoso ^f	10,5	0,3	19,5	<u>8,58</u>	<u>0,06</u>	125,6	9,03
Calderas industriales	P.I. N° 500 ^g	<u>7</u>	<u>0,64</u>	<u>40</u>	<u>3,04</u>	<u>0,163</u>	180,6	12,98
	P.I. N° 6 ^a	7	0,64	70	5,02	0,163	309,1	22,22

^a Se toman los factores de emisión correspondientes al cálculo del INC para el periodo 2005-2006.

- ^b Se utilizan los factores de emisión correspondientes al cálculo del INC para el periodo 2005-2006, solo se actualiza el factor de emisión de los hidrocarburos no metánicos (HCNM) con la información del IPCC (1996) y la Guía de Inventario de Emisiones del EMEP 2013 de la Agencia Ambiental Europea.
- ^c Para el caso de las Gasolinas de 90/95/97 octanos se procedió a estimar los factores de emisión máximos para los vehículos de pasajeros PBV ≤ 2.5 Ton y ≤ 6 asientos con tecnología Euro III o mayor con encendido a chispa, establecidos en el Decreto Supremo 009-2012-MINAM que aprobó los LMP para los vehículos automotrices (Anexo 1, Apéndice II.3, realizando la conversión en g/km a g/kg de combustible, tomando en cuenta la densidad promedio de las gasolinas, rendimiento promedio del vehículo y su contenido de biocombustibles (7.8% de etanol).
- ^d Se toman los factores de emisión del Diésel (D2-S500 y D2-S5000) correspondientes al INC para el periodo 2005-2006. No obstante lo señalado, se ajustaron los valores debido a que se incorporó un 5% de biodiésel en la mezcla de Diesel-2, de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 021-2007-EM. S50: Contenido de azufre < 50 ppm. S5000: Contenido de azufre < 5000 ppm.
- ^e Los factores de emisión para el carbón antracítico han sido tomados de la Guía de Inventario de Emisiones del EMEP 2013 de la Agencia Ambiental Europea para combustión industrial (fuentes de área).
- ^f Se toman los factores de emisión correspondientes al cálculo del INC para el periodo 2005-2006, solo se actualizan los factores de emisión para el material particulado (PM) y los hidrocarburos no metánicos (HCNM) con la información de la OMS - Economopoulos, A.P. (2002).
- ^g Se toman los factores de emisión del combustible Petróleo Industrial N° 5, correspondientes al INC para el periodo 2005-2006.
- ^h El factor de nocividad de cada combustible se obtiene al sumar los productos de cada uno de los factores de emisión de los contaminantes óxidos de nitrógenos (NOx), monóxido de carbono (CO), dióxido de azufre (SO₂), material particulado (PM) e hidrocarburos no metánicos (HCNM) por su correspondiente factor de toxicidad humana.
- ⁱ Los factores de toxicidad humana utilizados para los contaminantes NOx, CO, SO₂, PM y HCNM son: 1,0; 0,26; 4,0; 4,3; y 2,0, respectivamente.
P.I.: Petróleo Industrial.

Nota: Los factores de emisión que han sido resaltados y subrayados corresponden a los valores actualizados por el MINAM para la elaboración del INC del periodo 2014-2015.

Fuente: Decreto Supremo N° 006-2014-MINAM e Informe Técnico N° 801-2013-DGCA-VMGA/MINAM Elaboración propia (2023).

Sobre el particular, se debe indicar que esta norma: (i) no consideró a las gasolinas y el Kerosene, debido a la restricción de su comercialización en los años 2007⁴ y 2009⁵, respectivamente; y, (ii) distingue los tipos de carbón utilizado para el uso eléctrico e industrial en carbón antracítico y carbón bituminoso.

Por otro lado, cabe mencionar que la metodología empleada para determinar los factores de emisión utilizados en el cálculo de los INC del período 2014-2015, se basó en las “Técnicas para el inventario rápido de la contaminación ambiental”⁶ y en la “Guía de Inventario de Emisiones de Contaminantes Atmosféricos”⁷, elaborada por la Agencia Europea de Medio Ambiente. Asimismo, se tomó como referencia el Decreto

⁴ Mediante Decreto Supremo N° 021-2007-EM, se estableció que a partir del 1 de enero de 2010, la obligatoriedad de sustituir la venta de gasolinas por gasoholes a nivel nacional, no obstante, el 13 de mayo de 2011 mediante Decreto Supremo N° 021-2011-EM, se modificó el artículo 8 del Decreto Supremo N° 021-2007-EM y se aprobó un cronograma de implementación para los gasoholes, mismos que a partir del 1 de diciembre de 2011 reemplazaron en su totalidad a las gasolinas en los siguientes departamentos: Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, Piura, Junín, La Libertad, Lambayeque, Lima, Moquegua, Pasco, Provincia Constitucional del Callao, Puno, Tacna y Tumbes.

⁵ Mediante Decreto Supremo N° 045-2009-EM, se estableció la prohibición de venta de Kerosene a nivel nacional.

⁶ Economopoulos, A.P. (2002). Evaluación de Fuentes de contaminación del aire. Parte 1. Técnicas para el inventario rápido de la contaminación ambiental. Serie de Tecnología Ambiental de la OMS (traducción del documento original 1993).

⁷ European Environment Agency (2013). EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook 2016. Technical guidance to prepare national emission inventories. Luxemburgo: Publications Office of the European Union. Recuperado de <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2013>.

Supremo N° 009-2012-MINAM⁸ (Anexo I, Apéndice II.3), así como la información generada por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC)⁹.

En el año 2018, mediante Decreto Supremo N° 003-2018-MINAM, se aprobaron los INC para el periodo 2018-2019, cuyo objetivo fue actualizarlos de acuerdo al avance de las tecnologías y atender a la diversidad de la matriz energética en el país. Sin embargo, cabe indicar que dicha norma no consideró en el cálculo a los vehículos menores (motos). De esta manera, se aprobó la norma a fin de considerar los tipos combustibles disponibles en el mercado, tal como se muestra en la **Tabla 3**.

Tabla 3. INC para el periodo 2018-2019

Tipo de combustible	INC
Gas Natural	1,0
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	2,5
Gasohol 95/97/98 Octanos	5,2
Carbón Antracítico	6,5
Gasohol 90 Octanos - S50 ^a	7,5
Gasohol 90 Octanos	8,1
Diesel B5 - S50 ^a	12,2
Carbón Bituminoso	13,3
Diesel B5 - S5000 ^b	14,9
Turbo A1	18,3
Petróleo Industrial N° 6	27,9
Gasohol 84 Octanos - S50 ^a	30,2
Gasohol 84 Octanos	30,8
Petróleo Industrial N° 500	37,8

^a Contenido de azufre < 50 ppm

^b Contenido de azufre < 5000 ppm

Fuente: Decreto Supremo N° 003-2018-MINAM

Elaboración propia (2023).

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 007-2020-MINAM, se aprobaron los INC para el periodo 2020-2021, el cual consideró las tecnologías recientes, las características físico-químicas de los combustibles y su participación en el mercado, así como las mejoras en los sistemas de control de emisiones de los procesos industriales (ver **Tabla 4**).

Tabla 4. INC para el periodo 2020-2021

Tipo de Combustible	INC
Gas Natural	1,0
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	2,3
Carbón Antracítico	6,2
Carbón Bituminoso	9,5

⁸ Cf. Decreto Supremo N° 009-2012-MINAM, mediante el cual se modificó el Decreto Supremo N° 047- 2001-MTC, que establece Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes para Vehículos Automotores que circulen en la Red Vial.

⁹ Revised 1996 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories. Reference Manual.

Gasohol 95/97/98 Octanos	10,7
Gasohol 90 Octanos - S50	12,5
Gasohol 90 Octanos	13,1
Diesel B5 - S50	14,2
Diesel B5 - S5000	16,7
Turbo A1	17,5
Petróleo Industrial N° 6	26,5
Gasohol 84 Octanos - S50	28,9
Gasohol 84 Octanos	29,5
Petróleo Industrial N° 500	36,0

Fuente: Decreto Supremo N° 007-2020-MINAM
Elaboración propia (2023).

Sobre la modificación de la comercialización de gasolinas y gasoholes

Mediante el Decreto Supremo N° 014-2021-EM y modificatorias, se establecen medidas relacionadas al contenido de azufre en el Diesel, Gasolina y Gasohol para su comercialización y uso y simplifica el número de Gasolinas y Gasohol.

Al respecto, el numeral 1.1 del artículo 1 del citado Decreto Supremo establece la optimización del número de Gasolinas y Gasoholes para uso automotor, disponiéndose el uso y comercialización obligatoria a nivel nacional de la gasolina y gasohol regular y premium para uso automotor a partir del 01 de enero de 2023.

Asimismo, mediante el numeral 2.1 del artículo 2 se establece la comercialización y uso Diesel B5 con un contenido de azufre no mayor de 50 ppm con fecha de vigencia a partir del 01 de julio de 2021, de alcance nacional a excepción de los departamentos de Loreto y Ucayali. En adición, establece el uso y la comercialización de gasolinas y gasoholes con un contenido de azufre no mayor de 50 ppm, con fecha de vigencia a partir del 01 de enero de 2023 a nivel nacional con excepción de las Gasolinas y Gasoholes de bajo octanaje comercializados y utilizados en los departamentos de Loreto y Ucayali.

Sobre las características actuales de la matriz energética nacional

Al respecto, con relación al consumo nacional por tipo de combustible, es preciso destacar que tomando como base la información contenida en el “Balance Nacional de Energía 2019”, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 121-2021-MINEM/DM, se ha determinado el consumo energético por sector y tipo de combustible, a fin de establecer valores de INC acordes con la matriz energética nacional (ver **Tabla 5**).

Tabla 5. Consumo energético por sectores y por tipo de combustible

Sector	Tipo de combustible							
	Gas Natural	GLP	Gasoholes y Gasolinas ^a	Turbo A1	Diésel B5	Petróleos residuales ^b	Carbón mineral	
							Antracítico	Bituminoso
Transporte ^c	11.1%	35.4%	95.03%	100.0 %	85.1%	-	-	-
Residencial ^d	5.4%	45.3%	0.03%	-	1.4%	0.01%	0.003%	-

Eléctrico	63.5%	-	-	-	2.8%	73.92%	-	42.1%
Industrial ^e	19.9%	19.4%	4.93%	-	10.7%	26.1%	99.997%	57.9%

- ^a El consumo a nivel nacional de gasoholes es del 85% mientras que el consumo de gasolinas corresponde al 15%, su consumo respectivo por los sectores se encuentra en los mismos órdenes de magnitud.
- ^b El consumo a nivel nacional de petróleos residuales agrupa al Petróleo Industrial N° 6, Petróleo Industrial N° 500, IFO, HFO y Bunker.
- ^c Del total de carbón mineral que se consume en el país el 51% es carbón antracítico, y el 49% corresponde a carbón bituminoso importado.
- ^d Incluye al sector público. No incluye el sector transporte naviero.
- ^e Incluye al sector comercial.
- ^f Incluye al sector pesquero y al sector agropecuario y agroindustrial y el consumo de gasoholes, gasolinas y diésel B5 correspondientes al sector minero metalúrgico. No incluye el consumo de carbón mineral correspondiente al sector minero metalúrgico.
- ^g Del total del carbón antracítico consumido en el país, 95,88% corresponde a empresas cementeras y ladrilleras, 4,10% a industrias metalúrgicas, y el 0,027% restante corresponde al consumo de granjas avícolas.

Fuente: Balance Nacional de Energía 2019.
Elaboración propia (2023).

II.3. EL ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO NORMATIVO

Atendiendo la problemática descrita, la presente propuesta normativa se enmarca en la necesidad de atender el problema público referido a la salvaguarda de la calidad del aire y la salud pública a través del establecimiento de los índices de nocividad de los combustibles que se utilizan en el mercado nacional, considerando para tal efecto su toxicidad, determinándose así una clasificación de los combustibles utilizados en el mercado nacional, de acuerdo con el potencial contaminante de cada uno de ellos.

En cuanto a la viabilidad, es preciso indicar que se cuenta con información que permite realizar el cálculo del INC adecuado a la realidad nacional, considerando los cambios en las disposiciones normativas, disponibilidad de los combustibles, el avance de las tecnologías, características actuales de la matriz energética en el país y variación del consumo energético por sectores y por tipo de combustible, lo cual servirá como criterio de proporcionalidad al grado de nocividad por los contaminantes que éstos contengan para la salud de la población para determinar el ISC. Asimismo, la oportunidad se considera en base a lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley N° 28694 que dispone la aprobación anual de los INC.

II.4. NUEVO ESTADO QUE GENERA LA PROPUESTA

Lo que se pretende a través de esta norma es aprobar el INC para el año 2024 que permitan dar cumplimiento a la normatividad específica, la Ley N°28694, y atender las prioridades del Estado y su visión de desarrollo con el uso de tecnologías más limpias, a fin de lograr disminuir las emisiones, contribuir a la mejora de la calidad del aire y a la protección de la salud de la población.

En ese sentido, el presente INC informará a la población la toxicidad relativa al consumo de cada combustible con respecto al combustible más limpio disponible para el año 2024, para lo cual establece los niveles de nocividad de los combustibles que se utilizan en el mercado nacional. Adicional a ello, el INC representa un insumo que utiliza el MEF para la determinación del ISC en cada uno de los combustibles.

Para ello, se ha determinado, en base a la información actualizada, los siguientes índices de nocividad para cada uno de los combustibles que conforman la actual matriz energética del país, como se muestra en la **Tabla 6**.

Tabla 6. Índices de Nocividad de Combustibles para el año 2024

Tipo de Combustible	INC
Gas Natural	1.0
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	2.2
Turbo A1	3.6
Carbón antracítico	6.1
Gasohol premium -96 octanaje	8.6
Gasohol 95/97/98 Octanos	8.6
Gasohol 90 Octanos -S50	8.8
Gasohol regular - 91 octanaje - S50	9.5
Gasohol 90 Octanos	9.6
Carbón bituminoso	10.1
Gasohol regular - 91 octanaje	10.3
Diesel B5 - S50	13.2
Diesel B5 - S5000	16.1
Petróleo Industrial N° 6	25.2
Gasohol 84 Octanos -S50	28.3
Gasohol 84 octanos	28.8
Petróleo Industrial N° 500	34.0

Elaboración propia (2023).

Cabe indicar que para su formulación se ha descrito la metodología y el cálculo aplicado para la obtención de los INC del periodo 2024, lo cual se muestra a continuación.

Información y cálculo de los INC 2024

Metodología empleada para el cálculo de los INC

La metodología utilizada para determinar los Factores de Emisión (FE) de los combustibles comercializados y regulados en el país, se basa en la “Guía de Inventario de Emisiones de Contaminantes Atmosféricos”¹⁰, elaborada por la Agencia Europea de Medio Ambiente, en el marco del Programa europeo de seguimiento y evaluación. Asimismo, es importante destacar que en el análisis técnico realizado se consideró la información nacional de los diversos factores de emisión de cada combustible, según el sector, tipo de fuente de emisión y tecnología disponible en el mercado.

Por otro lado, los factores de toxicidad humana de los contaminantes: óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), dióxido de azufre (SO₂), material particulado (PM_{2.5}) e hidrocarburos no metálicos (HCNM), fueron tomados en base a lo dispuesto para la elaboración de los INC para el periodo 2020-2021¹¹ (ver **Tabla 7**).

Tabla 7. Factores de toxicidad humana en función del contaminante

Contaminante	Factor de toxicidad humana
Óxidos de nitrógeno (NO _x)	1,0
Monóxido de carbono (CO)	0,26
Dióxido de azufre (SO ₂)	4,0
Material particulado (PM _{2.5})	30

¹⁰ European Environment Agency (2019). EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook 2019. Technical guidance to prepare national emission inventories. Luxemburgo: Publications Office of the European Union. Recuperado de <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>.

Hidrocarburos no metánicos (HCNM)	2,0
-----------------------------------	-----

F

Fuente¹ Manual "Perfiles ecológicos de combustibles" de la Dirección de Medio Ambiente y Recursos Naturales de Suiza. (Umwelt-Materialien Nr. 104. Luft. Okoprofile von Treibstoffen. BUWAL).

² Método CML (Centrum voor Milieuwetenschappen) de la Universidad de Leiden.

Elaboración propia (2023).

Asimismo, con el objetivo de elaborar los INC para el año 2024, se han considerado los siguientes aspectos:

- El avance de las tecnologías en el país.
- Comercialización de los combustibles.
- Las características físico-químicas de los combustibles (densidad, capacidad calorífica, contenido de azufre, entre otros).
- El contenido de biocombustibles¹².
- El consumo energético por sectores y por tipo de combustible.
- Las mejoras realizadas en los sistemas de control de emisiones instalados en los procesos industriales¹³.

Al respecto, es importante detallar que dichos aspectos se analizaron para los siguientes sectores:

- Sector transportes (terrestre y aeronáutico).
- Sector residencial (combustibles de uso residencial).
- Sector eléctrico.
- Sector industrial.

De modo específico, la data considerada para el cálculo de los Factores de Emisión en cada uno de dichos sectores, es mostrada en la **Tabla 8**.

Tabla 8. Data considerada para el cálculo de los Factores de Emisión (FE) por sector

Sector	Data para el cálculo de los Factores de Emisión por sector
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Factor de Emisión [g/km recorrido o kg/kg de combustible] por tipo de vehículo o aeronave * • Contenido de azufre y densidad por tipo de combustible. • Contenido de biocombustible • Rendimiento vehicular por tipo de vehículo o aeronave * • % de participación ponderado de las tecnologías tipo de vehículo o aeronave. • Consumo de combustibles por tipo de vehículo **
Residencial	<ul style="list-style-type: none"> • Factor de Emisión [g/GJ de combustible] * • Contenido de azufre y densidad por tipo de combustible • Capacidades caloríficas [GJ/kg o GJ/m³ de combustible] ***
Eléctrico	<ul style="list-style-type: none"> • Factor de Emisión [g/GJ de combustible] * • Contenido de azufre y densidad por tipo de combustible • Capacidad calorífica [GJ/kg o GJ/m³ de combustible] ***

¹² Los biocombustibles son los productos químicos que se obtienen a partir de materias primas de origen agropecuario, agroindustrial o de otra forma de biomasa, y que cumplen con las normas de calidad establecidas por las autoridades competentes para su uso como carburantes. Se encuentran regulados por el Decreto Supremo Nº 021-2007-EM y sus normas modificatorias.

¹³ Entre ellas, por ejemplo, el uso de gas natural, la reducción de azufre en los combustibles y la implementación de filtros para partículas con alta eficiencia de remoción.

Sector	Data para el cálculo de los Factores de Emisión por sector
Industrial	<ul style="list-style-type: none"> Factor de Emisión [g/GJ o g/TM de combustible] * Contenido de azufre y densidad por tipo de combustible Capacidad calorífica [GJ/kg o GJ/m³ de combustible]**

* Fuente: EMEP/EEA 2019, actualizado al 2022.

** Fuente: Reporte Anual de Gases de Efecto Invernadero del Sector Energía 2019. Categoría Combustión Móvil. RAGEI. Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, MTC.

*** Fuente: Balance Nacional de Energía 2019, MINEM

Elaboración propia (2023).

El índice de nocividad de cada tipo de combustible (INC_i) contemplado en la propuesta de norma, se calculó dividiendo el factor de nocividad del combustible (en adelante, *Factor de nocividad_i*) entre el factor de nocividad mínimo, tal como se muestra en la siguiente fórmula:

Ecuación 1

$$INC_i = \frac{\text{Factor de nocividad}_i}{\text{Factor de nocividad}_{\text{mínimo}}}$$

Con relación a dicha fórmula, cabe precisar que para el cálculo del *Factor de nocividad_i* se consideraron los siguientes contaminantes atmosféricos emitidos por los combustibles en el país:

- (1) Óxidos de nitrógeno (NO_x).
- (2) Monóxido de carbono (CO).
- (3) Hidrocarburos no metánicos (HCNM).
- (4) Dióxido de azufre (SO₂).
- (5) Material particulado menor a 2,5 micras (PM_{2,5}).

Por lo que, el *Factor de nocividad* de cada combustible (i) se obtuvo al sumar el producto de cada factor de emisión del contaminante (k) que este emite al ser utilizado en el sector (j) (en adelante, $FE_{(i,j,k)}$), por el factor de toxicidad humana de cada contaminante (k). El resultado de esta operación se multiplicó por el porcentaje de participación (o consumo energético) del combustible (i) para cada sector (j = transporte, residencial, eléctrico e industrial), conforme se detalla en la siguiente ecuación:

Ecuación 2

$$\text{Factor de Nocividad}_i = \sum_{j=\text{transporte}}^{\text{industrial}} \% \text{Consumo}_{(i,j)} * \sum_{k=NO_x}^{\text{HCNM}} (FE_{(i,j,k)} * \text{Factor de toxicidad humana}_k)$$

Finalmente, en cuanto al *Factor de nocividad mínimo*, resulta pertinente indicar que este corresponde al factor de nocividad más bajo obtenido entre los combustibles disponibles en el país.

Cálculo de los INC para el año 2024

Para la elaboración de los INC para el año 2024 se aplicó la metodología y las fórmulas antes detalladas.

Al respecto, tomando como base la data descrita en la Tabla 7, se calcularon los Factores de Emisión de cada uno de los contaminantes de los combustibles usados en los cuatro sectores que conforman la matriz energética del país (transporte, residencial, eléctrico e industrial). Los factores de emisión de contaminantes se presentan en la **Tabla 9**.

Tabla 9. Factores de emisión de contaminantes por tipo de combustible y sector

Sector	Combustible	Factores de emisión por sector (g de contaminante / kg de combustible)					Factor de nocividad por sector ^a
		NO _x	CO	PM _{2,5}	HCNM	SO ₂	
Transporte	Gas Natural	4,84	8,36	0,02	0,47	0,02	8,6
	Gas Licuado de Petróleo (GLP)	1,51	29,11	0,02	2,07	0,28	14,9
	Gasohol 84	32,94	162,15	0,03	22,84	0,58	123,9
	Gasohol 84 - S50	32,94	162,15	0,03	22,84	0,10	122,0
	Gasohol 91 Octanos	5,48	64,21	0,01	8,90	0,92	43,9
	Gasohol 91 Octanos - S50	5,48	64,21	0,01	8,90	0,10	40,7
	Gasohol 96 Octanos	3,96	57,05	0,01	8,57	0,10	36,6
	Turbo A1	4,12	3,85	0,03	0,73	2,00	15,4
	Diesel B5 - S50	22,85	5,81	1,07	1,58	0,06	59,8
	Diesel B5 - S5000	22,85	5,81	1,07	1,58	3,17	72,2
Residencial	Gas Natural	2,77	1,41	0,07	0,10	0,02	5,4
	Gas Licuado de Petróleo	2,29	1,17	0,05	0,09	0,28	5,5
	Gasohol 84 Octanos	4,04	1,62	0,12	0,61	0,58	11,6
	Gasohol 84 Octanos - S50	4,04	1,62	0,12	0,61	0,10	9,7
	Gasohol 90 Octanos	4,00	1,60	0,12	0,60	0,92	12,9
	Gasohol 90 Octanos - S50	4,00	1,60	0,12	0,60	0,10	9,6
	Gasohol 95/97/98 Octanos	3,91	1,56	0,12	0,59	0,10	9,4
	Diesel B5 - S50	4,37	1,67	0,13	0,61	0,06	10,0
	Diesel B5 - S5000	4,37	1,67	0,13	0,61	3,17	22,5
	Petróleo Industrial N° 6	3,95	1,58	1,18	0,20	18,44	114,0
	Petróleo Industrial N° 500	3,91	1,56	1,17	0,20	27,93	151,6
	Carbón Antracítico	3,22	134,73	11,66	14,18	18,00	488,3
Eléctrico	Gas Natural	2,61	0,26	0,01	0,09	0,02	3,3
	Diésel B5 - S50	2,84	0,68	0,03	0,03	0,06	4,3
	Diésel B5 - S5000	2,84	0,68	0,03	0,03	3,17	16,8
	Petróleo Industrial N° 6	5,61	0,60	0,76	0,09	18,44	102,6
	Petróleo Industrial N° 500	5,55	0,59	0,75	0,09	27,93	140,2
	Carbón Bituminoso	6,38	0,27	0,10	0,03	16,00	73,6
Industrial	Gas Natural	3,97	1,31	0,02	0,02	0,02	5,2
	Gas Licuado de Petróleo	3,33	1,30	0,04	1,03	0,28	7,9
	Gasohol 84 Octanos	12,37	3,46	0,77	0,83	0,58	40,2
	Gasohol 84 Octanos - S50	12,37	3,46	0,77	0,83	0,10	38,3
	Gasohol 90 Octanos	12,23	3,42	0,76	0,82	0,92	41,2

Gasohol 90 Octanos - S50	12,23	3,42	0,76	0,82	0,10	37,9
Gasohol 95/97/98 Octanos	11,96	3,35	0,74	0,80	0,10	37,1
Diesel B5 - S50	13,37	3,88	0,75	0,82	0,06	38,8
Diesel B5 - S5000	13,37	3,88	0,75	0,82	3,17	51,3
Petróleo Industrial N° 6	3,95	1,58	1,18	0,20	18,44	114,0
Petróleo Industrial N° 500	3,91	1,56	1,17	0,20	27,93	151,6
Carbón Antracítico	10,15	11,90	0,00	0,15	3,06	25,8
Carbón Bituminoso	10,59	12,41	0,00	0,15	3,19	26,9

^a El factor de nocividad de cada combustible por sector se obtiene a través de a la suma de los productos de los factores de emisión de cada combustible por el factor de toxicidad humana correspondiente (ver Tabla 7).
Elaboración propia (2023).

Los Factores de Emisión descritos en la **Tabla 9**, en conjunto con los porcentajes de consumo energético por sector (ver **Tabla 5**) y los factores de toxicidad humana (ver **Tabla 7**), fueron utilizados para calcular los Factores de Nocividad de cada uno de los combustibles, aplicando la **Ecuación 2**. Dichos factores se muestran en la **Tabla 10**.

Tabla 10. Factores de nocividad según combustible

Tipo de Combustible	Factor de nocividad
Gas Natural	4,26
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	9,21
Turbo A1	15,43
Carbón antracítico	25,80
Gasohol 96 Octanos	36,58
Gasohol 95/97/98 Octanos	36,84
Gasohol 90 Octanos - S50	37,67
Gasohol 91 Octanos - S50	40,65
Gasohol 90 Octanos	40,96
Carbón bituminoso	43,21
Gasohol 91 Octanos	43,95
Diesel B5 - S50	56,22
Diesel B5 - S5000	68,65
Petróleo Industrial N° 6	107,51
Gasohol 84 Octanos - S50	120,76
Gasohol 84 octanos	122,67
Petróleo Industrial N° 500	145,09

Elaboración propia (2023).

Según se advierte en la Tabla 10, el factor de nocividad de menor valor corresponde al Gas Natural (Factor de Nocividad $_{\text{mínimo}} = 4,26$).

En ese sentido, al aplicar la **Ecuación 1**, se obtuvieron los índices de nocividad para el año 2024 para cada uno de los combustibles que conforman la actual matriz energética del país.

II.5. EL DESARROLLO DE LOS OBJETOS RELACIONADOS CON EL PROBLEMA IDENTIFICADO

En cuanto a los objetos del instrumento normativo, se deben señalar los siguientes:

- Dar cumplimiento al artículo 3 de la Ley N° 28694.
- Presentar un insumo que puede ser utilizado, en base a la metodología de cálculo empleada por el MEF, para la determinación del ISC de cada uno de los combustibles gaseosos, líquidos y sólidos que se utilizan a nivel nacional.
- Informar a la población el potencial de toxicidad relativa al consumo de cada combustible con respecto al combustible más limpio disponible, a fin de promover el desarrollo y uso de tecnologías, prácticas y procesos de producción, comercialización y consumos limpios en el país.

III. ANÁLISIS DE IMPACTO CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS DE LA NORMA

III.1. EFECTOS QUE TIENE LA NORMA SOBRE LAS VARIABLES QUE AFECTAN A LOS ACTORES Y A LA SOCIEDAD

El principal efecto sobre las variables que afectan a los actores y a la sociedad es la contribución a la salvaguarda de la calidad del aire y la salud pública, siendo de necesidad pública y preferente interés nacional, la actualización de los niveles de nocividad de combustibles que se utilizan en el mercado nacional, considerando para tal efecto la toxicidad de sus contaminantes ambientales.

III.2 CUANTIFICACIÓN DEL COSTO Y BENEFICIO

El instrumento normativo no demanda recursos adicionales al Tesoro Público, pues no implica la apertura de un pliego presupuestal en la aplicación de los INC para el año 2024, además de no generar costos de implementación en los administrados.

Asimismo, cabe precisar que los INC propuestos determinan los grados de nocividad de los combustibles disponibles en el país, a fin de que puedan ser utilizados por el MEF para calcular el ISC.

III.3 BENEFICIOS Y COSTOS NO CUANTIFICABLES

Como se indicó anteriormente, la implementación de la norma no demandará costos para el Estado o a la sociedad civil en general.

Por otro lado, los INC propuestos determinan los grados de nocividad de los combustibles disponibles en el país, y por lo tanto, con la aprobación del INC se contribuye a una mejor calidad ambiental y salud de la población, puesto que con esta norma se promueve el uso de combustibles más limpios en el sector transporte, residencial, eléctrico y productivo del país.

III.4 MECANISMOS ALTERNATIVOS QUE PERMITAN SOLUCIONAR EL PROBLEMA

En atención al problema público identificado, se concluye que el único mecanismo de solución resulta ser la aprobación del presente Decreto Supremo que establece INC para el año 2024, en virtud de lo señalado en el artículo 3 de la Ley N° 28694, y toda vez que su aprobación corresponde a una actualización de aquellos establecidos para el periodo 2020-2021 mediante Decreto Supremo N° 007-2020-MINAM.

III.5 ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

El presente Decreto Supremo tiene sus bases en el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, establecido en el numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política.

Sobre la base de esta norma constitucional, el artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente (LGA), señala que “toda persona tiene el derecho irrenunciable a vivir en un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, y el deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, asegurando particularmente la salud de las personas en forma individual y colectiva, la conservación de la diversidad biológica, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y el desarrollo sostenible del país”.

En ese sentido, el artículo 3 de la LGA, establece que el Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica, entre otros, las normas que sean necesarias para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la citada Ley.

Sobre la misma línea, el literal g) del artículo 11 de la LGA, considera como un lineamiento ambiental básico para el diseño y aplicación de las políticas públicas, la articulación e integración de las políticas y planes de lucha contra la pobreza, asuntos comerciales, tributarios y de competitividad del país con los objetivos de la protección ambiental y el desarrollo sostenible.

La Ley N° 28694, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel, declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la regulación de los niveles de azufre contenidos en el combustible diésel, con la finalidad de salvaguardar la calidad del aire y la salud pública.

En ese sentido, mediante el artículo 3 de la precitada Ley N° 28694, se estableció que el MEF en coordinación con el CONAM (hoy MINAM) aprueba anualmente los índices de nocividad relativa que serán utilizados como criterio de nocividad al grado de nocividad por los contaminantes que éstos contengan para la salud de la población de los combustibles.

Posteriormente, mediante el Decreto Legislativo N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, se crea este Ministerio, estableciendo en los literales k) y n) del artículo 7, entre sus funciones específicas, la promoción de la protección de la calidad del aire y el desarrollo y uso de tecnologías, prácticas y procesos de producción, comercialización y consumo limpios. Asimismo, el literal g) del artículo 12 de la misma norma, indica que son funciones del Viceministerio de Gestión Ambiental, entre otras, el diseñar y aprobar la aplicación de los instrumentos de prevención ambiental relacionados con la calidad del aire, con el objetivo de garantizar una óptima calidad ambiental.

De esta manera, de conformidad con el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, el MINAM está facultado para dictar las disposiciones requeridas para, entre otras, fomentar la utilización de tecnologías y fuentes de energía limpias.

Al respecto, cabe precisar que esta propuesta de norma ha sido elaborada considerando las características actuales de la matriz energética en el país, así como el objetivo del Estado de llevar a cabo el desarrollo sostenible y mantener un marco jurídico claro y predecible.

Finalmente, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley N° 28694, se ha elaborado el proyecto normativo de los INC para el año 2024, el cual fue remitido al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) mediante el Oficio Múltiple N° 00368-2023-MINAM/VMGA/DGCA. Además, durante los meses de noviembre y diciembre del 2023, se realizaron coordinaciones entre el MEF y MINAM mediante correo electrónico, respecto al proyecto normativo.

IV. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, el análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional tiene por finalidad precisar de manera detallada si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento jurídico o si más bien se trata de una propuesta que modifica, deroga o complementa normas vigentes.

En ese sentido, se señala que la presente norma no genera mayor cambio en el ordenamiento jurídico nacional, puesto que no se derogan ni modifican normas vigentes; y permite actualizar los índices de nocividad de combustibles en función a las características actuales de la matriz energética en el Perú, con el objetivo de promover el desarrollo y uso de tecnologías, prácticas y procesos de producción, comercialización y consumo de combustibles limpios en el país.

V. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO

El presente Decreto Supremo, conforme se ha sustentado previamente, tiene por objetivo aprobar los Índices de Nocividad de Combustibles para el año 2024, considerando las características actuales de la matriz energética en el país.

Cabe precisar que el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, aprueba el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, y tiene por objeto desarrollar el marco institucional que rige el proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria; así como, establecer los lineamientos generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante y de otros instrumentos que aseguren la idoneidad y la calidad del contenido de las intervenciones regulatorias.

En esa línea, el numeral 10.1 del artículo 10 del Decreto Supremo N° 063-2021-PCM señala que las entidades públicas del Poder Ejecutivo tienen la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Asimismo, el artículo 28 del precitado Decreto Supremo N° 063-2021-PCM establece los supuestos que están fuera del alcance del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, señalando en el inciso 18 del numeral 28.1 que no se encuentran comprendidos en el AIR Ex Ante, excepcionalmente, otras materias o proyectos regulatorios que la CMCR, previa evaluación y de manera fundamentada, en base a la interpretación del

alcance del presente Reglamento, señale que se encuentran fuera del alcance establecido en el numeral 10.1 del artículo 10.

Al respecto, se debe precisar que la presente norma no establece, incorpora o modifica reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier otra exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil y que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

En línea de lo indicado, mediante correo electrónico de fecha 13 de abril de 2023, la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria notificó la decisión de la referida Comisión respecto de la exoneración de aplicación del AIR Ex Ante del proyecto normativo, indicando lo siguiente:

“(...) se notifica el resultado de la revisión del Anexo "Proyectos normativos en trámite previo al inicio de la aplicación obligatoria del AIR Ex Ante" remitido junto al proyecto normativo:

(...)

Respuesta de la CMCR: *declara la improcedencia del AIR Ex Ante del proyecto normativo, en virtud la excepción establecida en el numeral 18 del inciso 28.1 del artículo 28 del Reglamento del AIR Ex Ante; no correspondiendo realizar el AIR Ex Ante por parte de la entidad.*

De otro lado, en la medida que el proyecto normativo no desarrolla procedimientos administrativos bajo el alcance del Análisis de Calidad Regulatoria (ACR), precisamos que no requiere realizar un ACR Ex Ante previo a su aprobación (...)”.

En consecuencia, considerando lo resuelto de la Comisión Multisectorial, el presente Decreto Supremo no se encuentra sujeto al AIR Ex Ante, así como tampoco requiere la presentación de un ACR Ex Ante para su aprobación, toda vez que el proyecto normativo no contiene procedimientos administrativos bajo el alcance del Análisis de Calidad Regulatoria.