1951 y 4985/2020-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
RECIBIDO
Firma: Hora: 5:33 p.m.

"Año de la universalización de la salud"
"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

OFICIO Nº 043 -2020 –PR

Lima, 29 de abril de 2020

Señor
MANUEL ARTURO MERINO DE LAMA
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el estado de emergencia nacional declarado a causa del brote del COVID-19. Al respecto, estimamos conveniente observar la misma por lo siguiente:

1. En principio, la Autógrafa de Ley tiene como objeto suspender el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el estado de emergencia nacional declarado a causa del brote del COVID-19.

2. Asimismo, la Autógrafa de Ley plantea a través de Articulo Único, la suspensión con carácter excepcional y provisional del cobro de peaje en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional dispuesto por el Poder Ejecutivo ante los riesgos del COVID-19. Dicha suspensión no causará ni generará derecho compensatorio.

3. Al respecto, se precisa que en vista que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones decidió suspender el cobro del peaje en las concesiones cofinanciadas, la Autógrafa de Ley tendría efectos sólo sobre las unidades de peaje administradas por concesionarios de infraestructuras viales autofinanciadas, dado que el cobro en el resto de peajes ya se encuentra suspendido.

4. Por otro lado, se establece que la suspensión del cobro del peaje "no causará ni generará derecho compensatorio", dicha disposición implicaría una vulneración del derecho fundamental a formular peticiones, reconocido por el inciso 20 del articulo 2° de la Constitución Política del Perú, puesto que, ante la suspensión del cobro del peaje, se pretendería impedir que los Concesionarios de infraestructura vial soliciten la evaluación de los mecanismos contractuales pactados. En todo caso, aunque se reconozca la posibilidad de que los Concesionarios presenten dichas solicitudes, los organismos Estatales involucrados se verían obligados -por dicha Ley- a desconocer el derecho de los Concesionarios mientras dicha Ley no sea declarada inconstitucional; o, el Poder Judicial o el fuero arbitral correspondiente no le ordenen actuar de modo distinto.

5. Cabe mencionar, que el Tribunal Constitucional ha manifestado que "el contenido esencial del derecho de petición está conformado por dos aspectos: el primero, relacionado estrictamente con la libertad reconocida a cualquier persona para formular pedidos por escrito a la autoridad competente; el segundo, unido irremediablemente al anterior, se encuentra vinculado a la obligación de la referida autoridad de otorgar una respuesta al peticionante. Además, el Tribunal ha destacado que la contestación oficial debe ser

implica que deba concederse lo solicitado por el actor, pues ello no forma parte del derecho cuya protección se reclama. En relación con la legitimación de los sujetos del derecho de petición, este Tribunal ha señalado que el sujeto activo, por un lado, puede ser cualquier persona, nacional o extranjera, dado que se trata de un derecho uti cives; y, por otro lado, que el sujeto pasivo o destinatario son las entidades públicas y, en general, los funcionarios que las representen con autoridad." [Exp. Nº 01643-2014-PA/TC-ICA].

6. Además, es preciso indicar, que los contratos de asociación público privada contribuyen con el crecimiento de la economía nacional, así como con el cierre de brechas de infraestructura, la generación de empleo productivo y la competitividad del país, acorde con el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos.

7. Respecto al cierre de brechas de infraestructura se consigue mediante el cobro de las tarifas de peaje por parte del concesionario, cuya finalidad no es generarle un beneficio económico extraordinario, sino lograr de una manera más eficiente y oportuna para que el Estado logre los siguientes objetivos: i) construcción de segunda calzada (autopista), ii) construcción de pasos a desnivel, iii) construcción de óvalos e intercambios viales, iv) rehabilitación y mejoramiento de la carretera; y, v) mantenimiento rutinario y periódico de la vía.

8. Los ingresos por la recaudación de peaje en algunos casos se destinan, según el tipo de modalidad de contrato de APP, de la siguiente manera: i) a favor del concedente para aminorar el pago del cofinanciamiento en los contratos cofinanciados o ii) a favor del concesionario para el repago del financiamiento de las obligaciones de inversión, conservación y operación en el caso de los contratos autofinanciados.

9. En el caso de los contratos autofinanciados, se debe indicar que cualquier tipo de afectación en el cobro de la tarifa de peaje que afecte a la recaudación de cada concesión vial podría generar que se activen mecanismos independientes de cada concesión que dependerán del accionar de parte del concesionario. Es por ello que cada contrato de concesión bajo esta modalidad, recoge mecanismos que permiten algún tipo de aseguramiento ante problemas en la recaudación o con el monto de la recaudación.

10. Con relación a las tarifas de peaje administradas por los contratos de concesión cofinanciados, luego de la instrucción señalada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se inició desde las 18.00 horas del 02 de abril de 2020, la suspensión del cobro de la tarifa de peaje en un total de (32) treinta y dos unidades de peajes.

11. En relación a las tarifas de peaje administradas por los contratos de concesión autofinanciados, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cursó comunicaciones, solicitándoles alguna acción frente al pedido de los transportistas de carga de no cobrar la tarifa del peaje, recibiéndose una negativa por parte de ellos a suspender el cobro de la tarifa de peaje. Como consecuencia de ello, los concesionarios no han procedido con el inicio de la suspensión del cobro de la tarifa de peaje en un total de (22) veintidós unidades de peajes.

12. Si bien en los contratos autofinanciados se regula la posibilidad de suspensión de obligaciones, tales como el cobro de la tarifa del peaje, este es una obligación del concesionario y, por ende, es este quien debe pedir la suspensión, tal como se estipula en los contratos de concesión. No obstante, el Poder Ejecutivo viene realizando coordinaciones para que las concesionarias de contratos autofinanciados puedan abordar del modo más razonable la referida temática, sin que se vean afectadas las obligaciones contractuales que permitan garantizar la operatividad, conservación y transitabilidad en las vías

13. Si bien la finalidad de la autógrafa de ley busca garantizar derechos fundamentales, los mecanismos para su protección deben guardar concordancia con diversas disposiciones tanto constitucionales como legales, a razón de ello debe tenerse en consideración los mecanismos existentes en los contratos de asociación público privada en infraestructura vial, tanto en la modalidad cofinanciada como autofinanciada, a efectos de medir el impacto económico que una decisión legislativa de tal naturaleza podría ocasionar en el tesoro público.

14. En ese sentido, no se puede desconocer que cada contrato de concesión regula distintos mecanismos compensatorios que los concesionarios pueden activar, como la garantía tarifaria o el restablecimiento del equilibrio económico financiero, cuyo cumplimiento se encuentra enmarcado en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú que prevé que los contratos ley no pueden ser modificados legislativamente.

15. Por ende, el supuesto de hecho regulado en la autógrafa de ley, referido a que la suspensión no causa ni genera derecho compensatorio resulta inconstitucional, toda vez que desconoce los mecanismos de compensación estipulados en los contratos de concesión, suscritos por el Estado y por los concesionarios, contraviniendo la Constitución Política del Perú y la jurisprudencia vinculante del Tribunal Constitucional.

16. De ahí que modificar un contrato de concesión mediante una disposición legal puede generar contingencias para el Estado, toda vez que los concesionarios, sobre todo los autofinanciados, podrían activar los mecanismos de solución de controversias ante una modificación contractual arbitraria que podría devenir en un arbitraje, de conformidad con el artículo 56 del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público-privadas y proyectos en activos.

17. Asimismo, la Autógrafa de ley no ha considerado en su evaluación que ante una suspensión de cobro de la tarifa de peaje puede desencadenar que los concesionarios de concesiones viales autofinanciadas suspendan también las obligaciones de transitabilidad, mantenimiento rutinario, así como la atención de emergencias viales, ambulancias, grúas, etc., conforme a lo señalado en cada contrato de concesión de concesión, así como solicitar compensaciones que puedan resultar superiores a las pactadas en dichos contratos.

18. De otro lado, respecto a lo establecido en la autógrafa de ley sobre la suspensión con carácter excepcional y provisional del cobro de peaje en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local **concesionada** es preciso mencionar que los contratos ley son contratos por los cuales el Estado otorga a un particular garantías o seguridades que no pueden ser modificadas legislativamente. En tal sentido, aun cuando fueren modificadas dichas reglas en lo general, esto es, por acto del Estado durante la vigencia del contrato, al contratante no le será aplicable tal modificación.

19. El artículo 62 de la Constitución Política del Perú garantiza la seguridad jurídica indispensable a las relaciones particulares con el Estado, cuando este actúa en uso de sus poderes de *imperium*, vale decir, continúa siendo regido por las normas vigentes en el momento de su firma y por las clausulas en él acordadas.

20. Ahora bien, se observa que de la revisión del análisis costo beneficio de la iniciativa legislativa se advierte que ésta no se ajusta a las disposiciones emitidas por el Congreso de la República en vista que la suspensión del peaje ocasionaría la existencia de un alto riesgo de demandas a nivel judicial y por consiguiente, el pago de altas indemnizaciones a favor de los concesionarios; asimismo, puede concluirse que la medida que se pretende aplicar, no termina beneficiando a la población en general que es lo que se estaría pretendiendo

21. En consecuencia, se puede señalar que la Autógrafa de "Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el estado de emergencia nacional declarado a causa del brote del COVID-19", se contrapone con el artículo 62 y el inciso 20 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú y en cuanto al desarrollo del análisis costo beneficio no se ajusta a la Guia de Orientación N° 06-2005-DCD-DGP/GP Guia de Orientación del Análisis Costo-Beneficio Legislativo del Congreso de la República.

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

4

EL PRESIDENTE DE LA RÉPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

ENDOSADOS 7/5/20 F: 102 C-01 AB-25

LEY QUE SUSPENDE EL COBRO DE PEAJES EN LA RED VIAL NACIONAL, DEPARTAMENTAL Y LOCAL CONCESIONADA, DURANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL DECLARADO A CAUSA DEL BROTE DEL COVID-19

<u>Artículo único</u>. Suspensión del cobro de peaje

Suspéndese con carácter excepcional y provisional del cobro de peaje en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional dispuesto por el Poder Ejecutivo ante los riesgos de propagación del COVID-19.

La suspensión establecida en el presente artículo no causará ni generará derecho compensatorio.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los tres días del mes de abril de dos mil veinte.

MANUEL MERINO DE LAMA
Presidente del Congreso de la República

LUIS VALDEZ FARÍAS
Primer Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publiqué y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima,

5