CONGRESO
REPÚBLICA

COMISION PERMANENTE
GRUPO DE TRABAJO DEL DU 12 2019

Coordinador Congresista Clemente Flores Vílchez
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 18 de enero de 2020

118 folios
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
20 ENE 2020
RECIBIDO
Firma.....Hora.....3:20 pm

OFICIO N° 007 -2020-CTDU 012-2020/CR

Señor Congresista
Pedro Olaechea Alvarez-Calderón
Presidente de la
Comisión Permanente
Presente.-

Referencia: *Oficio N° 077-2019-2020-ADP-CP/CR, 20 de noviembre 2019, de la Oficialía Mayor del Congreso de la República*
Asunto: *Informe recaído en el Decreto de Urgencia N° 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la presentación del servicio de transporte público terrestre de cargo y del transporte regular de personas de ámbito nacional*

Es grato dirigirme a usted a fin saludarle cordialmente y, a la vez, remitir el informe aprobado en mayoría en la Segunda Sesión del Grupo de Trabajo realizada el lunes 13 de enero del año en curso, respecto del Decreto de Urgencia N° 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la presentación del servicio de transporte público terrestre de cargo y del transporte regular de personas de ámbito nacional.

El presente documente se remite en cumplimiento al encargo encomendado por la Comisión Permanente, y comunicado mediante oficio de la referencia. El Informe adjunto se presenta en 116 (ciento dieciseis) folios, en original y copia.

Agradeciendo la atención que brinde a la presente quedo de usted.

Atentamente,

CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Congresista de la República
Integrante de la Comisión Permanente
COORDINADOR

CFV/phc

453576/ATDD

Informe recaído en el Decreto de Urgencia 012-2019 que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación de servicios de transporte publico terrestre de carga y de transporte regular de personas de ámbito nacional.

GRUPO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN PERMANENTE ENCARGADO DEL EXAMEN DEL DECRETO DE URGENCIA 012-2019

SEÑOR PRESIDENTE:

Se ha dado cuenta para el examen y elaboración del informe correspondiente, el Decreto de Urgencia 012-2019, que medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación de servicios de transporte publico terrestre de carga y de transporte regular de personas de ámbito nacional.

El presente informe fue aprobado por mayoría en la segunda sesión del Grupo de Trabajo, realizada el 13 de enero de 2020, en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo votaron a favor los señores congresistas Clemente Flores Vílchez y LiZbeth Robles Uribe, con la abstención de la señora Congresista Lourdes Alcorta Suero.

I. ANTECEDENTES

1.1.- Antecedentes Generales

Mediante Decreto Supremo 165-2019-PCM del 30 de setiembre de 2019, el Presidente de la República dispuso la disolución del Congreso de la República por haber negado la confianza a dos Consejos de Ministros del gobierno elegido para el periodo 2016-2021, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente; la revocatoria del mandato parlamentario de los congresistas que no integran la Comisión Permanente; y convocó a elecciones para un nuevo Congreso, el domingo 26 de enero de 2020, para completar el periodo constitucional del Congreso disuelto, incluida la Comisión Permanente. Con fecha 3 de octubre de 2019 quedó instalada la Comisión Permanente.

1.2.- Antecedentes procedimentales

El Poder Ejecutivo, con fecha 14 de noviembre del 2019, promulgó el Decreto de Urgencia 012-2019, el mismo que fue publicado en el Diario Oficial El Peruano el 15 de noviembre del 2019, fue remitido a la Comisión Permanente el 18 de noviembre de 2019 mediante Oficio 277-2019-PR, mediante el cual da cuenta del citado Decreto de Urgencia.

El presidente dio cuenta del referido decreto a la Comisión Permanente en sesión celebrada el 20 de noviembre de 2019, donde se acordó designar al congresista CLEMENTES FLORES VILCHEZ, como coordinador para la elaboración del informe del Decreto de Urgencia 012-2019, con participación de los señores congresistas Lourdes Alcorta Suero, Mario Mantilla Medina, Lizbeth Robles Uribe, Marita Herrera Arévalo Y Gino Costa Santolalla.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VILCHEZ

El Grupo de Trabajo quedó instalado el lunes 25 de noviembre de 2019, en sesión celebrada en la Sala 2 del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre. .325

1.3.- Sesiones del Grupo de Trabajo

El grupo de trabajo realizó las siguientes sesiones:

a) Convocatoria a la **Primera Sesión del Grupo de Trabajo de 02 de diciembre de 2019**. Invitados del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y del Ministerio de Economía y Finanzas.

Mediante Oficio N° 002-GTDU-012-2019 y Oficio N° 003-GTDU-012-2019, ambos de 27 de noviembre de 2019, se formuló invitación a los ministerios antes citados. Oficios recibidos el 28 de noviembre del año en curso.

Mediante Oficio N° 418-2019-MTC/01JAS, de 29 de noviembre de 2019, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el que indican que no podrán asistir en la fecha indicada, y expresan su disponibilidad por asistir en nueva fecha.

Mediante Oficio N° 4516-2019-EF/13-01, de 02 de diciembre de 2019, del Ministerio de Economía y Finanzas, hacen de conocimiento que no será posible la participación de la señorita Ministra en la fecha prevista por encontrarse en comisión de servicios fuera del país, por lo que solicitan se dispense su asistencia.

Por tal motivo se dispuso la suspensión de la Primera Sesión para una próxima fecha.

b) Convocatoria a la **Primera Sesión del Grupo de Trabajo de 09 de diciembre de 2019**, invitados del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio del Ambiente.

Mediante Oficio N° 003-GTDU-012-2019 y Oficio N° 004-GTDU-012-2019, ambos de 04 de diciembre de 2019, se formuló invitación a los ministerios antes citados. Oficios recibidos el 05 de diciembre del año en curso.

Mediante Oficio N° 006-2018-2019-GTDU-012-2019/CR, de fecha 13 de diciembre, se solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas enviar respuestas sobre los pedidos formulados por los miembros de grupo de trabajo, al respecto mediante Oficio N° 001-2020-EF/10-01, de 06 de enero de 2020, del Ministerio de Economía y Finanzas remite el informe N° 426-2019-EF/61-01.

1.3.- Antecedentes Parlamentarios

El Proyecto de Ley N° 3572/2018 PE, del Poder Ejecutivo ingreso al Congreso de la República el 26 de octubre de 2018.

La iniciativa legal fue decretada con fecha 30 de octubre del 2018 a las Comisiones de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, y en la misma fecha a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, siendo primera y segunda comisión respectivamente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VILCHEZ

3

El proyecto de ley fue dictaminado con texto sustitutorio y aprobado por unanimidad en la Comisión de Transportes y Comunicaciones con fecha 03 de diciembre de 2018.

Con posterioridad el 07 de marzo del 2018, es dictaminado en mayoría por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera.

Con fecha 08 de mayo 2019 se inicia el debate de los dos dictámenes en el Pleno del Congreso, luego de lo cual se aprobó una cuestión previa de retorno a Comisión. Diario de Debates del 08 de mayo del 2019.

Con fecha 10 de julio del 2019 se aprueba el Dictamen favorable de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Se encuentra pendiente el Dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera.

1.4.- Antecedentes Legislativos

- **Ley Nº 28226**, Ley para formalizar el transporte público interprovincial de pasajeros y de carga, se otorgó hasta el 31 de diciembre de 2006 la devolución por el equivalente al 20% del monto del ISC pagado por la adquisición del petróleo Diesel 2 efectuado por el transportista que preste el servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros y/o el servicio de transporte público terrestre de carga que cuente con la autorización o constancia de inscripción vigente en el Registro, según corresponda, otorgado por el MTC para prestar dichos servicios.
- **La Ley N° 28398**, Ley que modifica la Ley N° 28226 para formalizar el transporte público interprovincial de pasajeros y de carga, se amplió la vigencia del beneficio hasta el 31 de diciembre de 2007.
- **Ley N° 29518**, Ley que establece medidas para promover la formalización del transporte público interprovincial de pasajeros y de carga, se otorgó a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros o el servicio de transporte público terrestre de carga, el beneficio de devolución por el equivalente al 30% del ISC que forme parte del precio de venta del petróleo diésel, por un plazo de tres años.
- **Ley N° 30060**, Ley que prorroga el beneficio de devolución del impuesto selectivo al consumo, se prorroga por tres años el plazo de vigencia del beneficio de devolución del ISC regulado por la Ley Nº 29518, prórroga que ya venció el 06 de julio de 2016.
- **El Decreto Supremo N° 145-2010-EF**, que aprueba el reglamento de la Ley N° 29518, tuvo por objeto la determinación de las especificaciones generales para el cálculo de la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo por parte de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

II. MARCO NORMATIVO

Este Grupo de Trabajo, a quien se ha delegado el examen del Decreto de Urgencia N° 012-2019, debe definir el marco constitucional y legal básico que le permita delimitar los

alcances del DU para su estudio y control conjuntamente con el siguiente Congreso de la República.

Para el desarrollo del presente informe de estudio y análisis del Decreto de Urgencia N° 012-2019, el marco constitucional y legal principalmente aplicable lo constituyen el artículo 135 de la Constitución Política, así como los artículos 118 inciso 19, y 123 inciso 3. Asimismo, el Reglamento el Congreso en su artículo 91, y la Costumbre y Precedentes parlamentarios, en tanto fuentes del derecho.

La Constitución Política del Perú, promulgada el 29 de diciembre de 1993, establece en su artículo 134 la facultad del Presidente de la República de disolver el Congreso de la República, quedando en funciones la Comisión Permanente, la que es indisoluble.

Corresponde destacar clara y detalladamente que en nuestro texto constitucional vigente hay dos normas denominadas "decretos de urgencia", o dicho en otras palabras, existen dos situaciones normativas distintas:

a) Decretos de urgencia establecidos en el artículo 118 inciso 19 de la Constitución Política:

Su regulación está contenida sobre la base del inciso 19 del artículo 118 de la Constitución Política, que establece que es atribución del Presidente de la República:

> *"19. Dictar medidas extraordinarias mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional, con cargo de dar cuenta al Congreso. El Congreso puede derogar o modificar los decretos de urgencia."*

Hay bastante conocimiento en doctrina y jurisprudencia constitucional respecto de estos instrumentos normativos, por ello, a continuación, señalaremos sus caracteres principales, destacando los que serán contrastados con los decretos de urgencia del artículo 135 de la Constitución.

De conformidad con los artículos 51 de la Constitución y 200 inciso 4, los decretos de urgencia tienen rango de ley. Así, no siendo leyes en sentido formal, en la medida que no son emitidos por el Poder Legislativo, los decretos de urgencia tienen efectos jurídicos de similar jerarquía a los de una ley, teniendo requisitos, procedimientos y controles determinados de conformidad con dicha naturaleza.

Cabe mencionar que se trata de una atribución o facultad legislativa originaria del Poder Ejecutivo, de naturaleza excepcional, ya que para la emisión de estos decretos de urgencia la Constitución no solicita permiso o autorización previa del Parlamento, y a su vez destaca que pueden ser emitidas en situaciones de urgencia, emergencia, especiales, y no si la situación puede ser atendida con una norma legal emitida por el Parlamento.

De estos decretos de urgencia son requisitos formales: el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros (numeral 3 del artículo 123 de la Constitución) y su

aprobación por el Consejo de Ministros (numeral 2 del artículo 123 Constitución 1993). Así, en palabras del Tribunal Constitucional:

> *"58. En el caso de los decretos de urgencia, los requisitos formales son tanto previos como posteriores a su promulgación. Así, el requisito ex ante está constituido por el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros (inciso 3 del artículo 123° de la Constitución), mientras que el requisito ex post lo constituye la obligación del Ejecutivo de dar cuenta al Congreso de la República, de acuerdo con lo previsto por el inciso 19) del artículo 118° de la Constitución, en concordancia con el procedimiento contralor a cargo del Parlamento, contemplado en la norma de desarrollo constitucional contenida en el artículo 91 del Reglamento del Congreso."*[1]

Nuestra Constitución Política recoge expresamente el control jurisdiccional sobre los decretos de urgencia, ante el Tribunal Constitucional vía el proceso de inconstitucionalidad cuando contravengan la Constitución en la forma o en el fondo (numeral 4 del artículo 200 de la Constitución).

El Tribunal Constitucional en la STC recaída en el expediente 0008-2003-AI/TC, de fecha 11 de noviembre de 2003, señala que el decreto de urgencia regulado en el artículo 118 inciso 19 de la Constitución, es decir en normalidad constitucional, debe responder a los siguientes criterios: excepcionalidad (o requisito de que se trate de situaciones extraordinarias o imprevisibles), necesidad (que sea urgente, es decir, que no se pueda esperar a la aprobación de una norma por la vía normal que es el Congreso), transitoriedad (o temporalidad breve, solo la necesaria), generalidad (o requisito de interés nacional) y conexidad (relación entre los hechos causales y las medidas adoptadas).[2]

---

[1] STC 008-2003-AI/TC.

[2] Los criterios del TC se encuentran en el FJ 60, que a continuación citamos:

a. Excepcionalidad. La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la "voluntad" de la norma misma, sino de los datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables. Ello sin perjuicio de reconocer, tal como lo hiciera el Tribunal Constitucional español -criterio que este Colegiado sustancialmente comparte- que en principio y con el razonable margen de discrecionalidad, es competencia de los órganos políticos determinar cuándo la situación, por consideraciones de extraordinaria y urgente necesidad, requiere el establecimiento de una norma.

b. Necesidad. Las circunstancias, además, deberán ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

c. Transitoriedad. Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa.

d. Generalidad. El principio de generalidad de las leyes puede admitir excepciones, esto alcanza especial relevancia en el caso de los decretos de urgencia, pues tal como lo prescribe el inciso 19) del artículo 118 de la Constitución, debe ser el "interés nacional" el que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.

e. Conexidad. Debe existir una reconocible vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. En tal sentido, este Tribunal comparte el criterio de su homólogo español cuando afirma que la facultad del Ejecutivo de expedir decretos de urgencia no le autoriza a incluir en él cualquier género de disposiciones: ni aquellas que por su contenido y de manera evidente, no guarden relación alguna (...) con la situación que se trata de afrontar ni, muy especialmente aquellas que, por su estructura misma, independientemente de su contenido, no modifican de manera instantánea la situación jurídica existente, pues de ellas difícilmente podrá predicarse la justificación de la extraordinaria y urgente necesidad. Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo o, menos aún, de delegaciones normativas, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada."

Asimismo, un aspecto esencial es la materia que puede ser legislada mediante estos decretos de urgencia, la que debe ser sólo económica y financiera, como menciona el artículo 118 inciso 19 de la Constitución, y no pueden contener materia tributaria por mandato expreso del artículo 74 de la Constitución. Como veremos, esta es una diferencia fundamental entre estos decretos y los del artículo 135 de la Constitución. Por ello, a continuación, citamos el fundamento 59 de la STC 008-2003-AI/TC:

> *"59. En lo que respecta a los criterios sustanciales, la legitimidad de los decretos de urgencia debe ser determinada sobre la base de la evaluación de criterios endógenos y exógenos a la norma, es decir, del análisis de la materia que regula y de las circunstancias externas que justifiquen su dictado. En cuanto al primer tópico, el propio inciso 19 del artículo 118° de la Constitución establece que los decretos de urgencia deben versar sobre "materia económica y financiera". Este requisito, interpretado bajo el umbral del principio de separación de poderes, exige que dicha materia sea el contenido y no el continente de la disposición, pues, en sentido estricto, pocas son las cuestiones que, en última instancia, no sean reconducibles hacia el factor económico, quedando, en todo caso, proscrita, por imperativo del propio parámetro de control constitucional, la materia tributaria (párrafo tercero del artículo 74° de la Constitución). Empero, escaparía a los criterios de razonabilidad exigir que el tenor económico sea tanto el medio como el fin de la norma, pues en el común de los casos la adopción de medidas económicas no es sino la vía que auspicia la consecución de metas de otra índole, fundamentalmente sociales. (...)"* [3].

b) Decretos de urgencia establecidos en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política:

Establecido en el párrafo segundo del artículo 135 de la Constitución, faculta al Poder Ejecutivo a emitir normas que denomina, tal como los del artículo 118 inciso 19 de la Constitución, *Decretos de Urgencia*, hasta la instalación del nuevo Parlamento.

El artículo 135 establece textualmente en su segundo párrafo que:

> *"Artículo 135.- (...)*
>
> *En ese interregno, el Poder Ejecutivo legisla mediante decreto de urgencia, de los que da cuenta a la Comisión Permanente para que los examine y los eleve al Congreso, una vez que éste se instale."*

Se ha señalado que el uso por parte de los miembros del Congreso Constituyente Democrático de distintos verbos en ambas normas denotaría que se trata de facultades normativas distintas. Así, mientras que el artículo 118 inciso 19 señala que corresponde al Presidente de la República las atribuciones de "dictar"

[3] FJ 59 de la STC 008-2003-AI/TC.

decretos de urgencia, en el segundo párrafo del artículo 135 se establece que el Poder Ejecutivo "legisla" mediante decretos de urgencia.

Consideramos que la mención del verbo "legisla" se dio con la finalidad de señalar que la Constitución confiere expresamente alguna -con algún contenido- función legislativa al Poder Ejecutivo durante el interregno, pero que ello no implica que comprenda todas las materias objeto de ley en sentido formal, o que tenga las limitaciones del artículo 118 inciso 19 de la Constitución. A su vez, el verbo "dictar" no puede interpretarse como que indique una facultad diferente a la legislativa, sino que alude genéricamente dicha atribución del Ejecutivo que nada tiene que ver con dictar al margen de las reglas de emisión de normas jurídicas.

Es importante mencionar que para el presente análisis se ha tenido a la vista algunos documentos oficiales. Así, iniciado el interregno, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos emitió el Informe Legal 389-2019-JUS/DGDNCR de fecha 7 de octubre 2019, opinando sobre cuáles son los alcances de la atribución del Poder Ejecutivo mencionada en el artículo 135 de la Constitución. La Defensoría del Pueblo, poco después, emitió el denominado Informe Defensorial sobre la crisis política, cuestión de confianza y disolución del Congreso, de fecha 25 de octubre 2019.[4]

Valga mencionar que en los debates constitucionales que se llevaron a cabo en la Comisión de Constitución encargada de la propuesta de nuevo texto constitucional, se aprecia que el debate principal se dio en torno a si se mantenía o no la facultad de disolución, no así dedicándose mucho a la norma con la que durante el interregno emitiría el Poder Ejecutivo luego de la disolución. Así, cabe mencionar que el Congresista Constituyente Chirinos Soto mencionaba rápidamente que *"algún régimen jurídico tiene que haber entre el Congreso que se disuelve y el Congreso que se instala"*[5], mencionando posteriormente a los *"decretos urgentes"*[6]. A su vez, la Congresista Constituyente Flores Nano mencionó "*normas de urgencia"* y *"decretos de urgencia"* indistintamente en dicho debate[7]. No obstante, las menciones más usuales eran de "decretos de urgencia", especialmente por los Congresistas Constituyentes Chávez Cossío quien leía las fórmulas legales propuestas, y Cáceres Velásquez, entre otros. El texto en dicha Comisión quedó aprobado, efectivamente, como "decretos de urgencia".[8]

Por su parte, en el Diario de Debates del CCD, se encuentra la mención breve de "decretos" por el Congresista Constituyente García Mundaca[9], y tras un debate de

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

[4] Disponible en: https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2019/10/INFORME-DEFENSORIAL-SOBRE-LA-CRISIS-POL%C3%8DTICA-251019.pdf. Última consulta: 28 de noviembre 2019.
[5] CCD. Diario de los Debates, Comisión de Constitución y Reglamento, Tomo III, pág. 1401.
[6] Ibid. Pág. 1554.
[7] Ibid. Pág. 1562.
[8] Artículo entonces numerado como N° 32. Pág. 1571 de CCD. Diario de los Debates, Comisión de Constitución y Reglamento, Tomo III.
[9] CCD. Diario de los Debates, Pleno. Tomo III, Pág. 1654.

otros aspectos de las relaciones Ejecutivo – Legislativo, quedó aprobado el artículo[10].

Esta solución fue útil y práctica para terminar con la discrepancia, pero no previeron los problemas que originaría la utilización del mismo nombre para la legislación del artículo 118 inciso 19 de la Constitución.

Queda claro que las normas expedidas en los dos momentos que el Poder Ejecutivo ejerce función legislativa extraordinaria coinciden en su denominación, en el órgano titular de la facultad o atribución, y en las exigencias constitucionales formales para su emisión, es decir para el requisito del refrendo, pero tienen naturaleza jurídica, presupuestos habilitantes, materia legislable, límites y procedimiento de control diferentes. Veamos estos elementos en relación con los decretos de urgencia del artículo 118 inciso 19:

c) Naturaleza jurídica

Al estar en una situación de interregno parlamentario, es decir donde hay una excepción de la normalidad constitucional, el decreto de urgencia establecido en el artículo 135 segundo párrafo de la Constitución tiene una naturaleza jurídica establecida en la Constitución diferente a la del artículo 118 inciso 19, artículo al cual no se remite en ninguna ocasión.

Cabe sí destacar, como se señaló en otro momento, que el decreto de urgencia del artículo 135 es una norma jurídica de tipo legislativo, con rango y fuerza de ley, fuente del derecho de tipo legislativo, emanado originariamente del Poder Ejecutivo, en situación de excepcionalidad. Tiene, asimismo y como veremos posteriormente, controles específicos para este tipo de normas, y como también veremos más adelante, pueden regular materias con mayor amplitud que los decretos del art. 118 inciso 19, sin que ello implique que el Ejecutivo pueda reemplazar al legislador ordinario dando cualquier norma que el Parlamento pudiera emitir en normalidad constitucional.

d) Materia legislable: ¿Hay facultad legislativa plena del Ejecutivo? ¿Qué materias le están restringidas?

Una lectura aislada y literal del artículo 135 de la Constitución nos indicaría que el constituyente no habría consignado límite expreso para el ejercicio de esa facultad legislativa del Ejecutivo, situación que podría generar posiciones extremas que no son acordes con los principios democráticos.

Una cita de doctrina de hace casi dos décadas opina lo siguiente:

> *"Al margen de lo poco efectiva que resulta esta remisión de la norma a la Comisión Permanente de un Congreso disuelto, la referencia que aquí se hace a los decretos de urgencia se presta a confusiones. En efecto, si los decretos de urgencia, por mandato constitucional, solo pueden tratar sobre materia económica y financiera, es difícil suponer que las funciones*

[10] Ibid. Pág. 1675.

legislativas que asuma el ejecutivo, mientras el Congreso anterior está disuelto y el nuevo aún no se haya instalado, se restrinjan exclusivamente a dichos ámbitos. Más propiamente esta función normativa se cumpliría a través de "decretos-leyes", categoría no tratada por la Constitución. A menos que aceptemos, aunque ello resulta ciertamente poco riguroso, la existencia de una "modalidad especial" de decretos de urgencia propia de los períodos de disolución del Congreso, carentes de restricción en su competencia material y diferente de los DU "ordinarios".[11]

Se ha advertido que existen en general dos posiciones sobre dichos límites o restricciones, una que asigna las mismas del artículo 118 inciso 19; y la otra señala que, diferenciándolos a pesar de su nomenclatura igual, le asigna al decreto de urgencia del art. 135 algunas restricciones específicas y puntuales. Este es el caso de lo señalado en el Informe legal 389-2019-JUS/DGDNCR de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria calidad del Ministerio de Justicia y en el informe defensorial sobre la crisis política, cuestión de confianza y disolución del Congreso de fecha 25 de octubre de 2019 de la Defensoría del Pueblo[12].

Ciertamente, salvo el derecho a la vida, nada dentro del Estado constitucional y democrático de derecho es ilimitado o absoluto, y en este caso basta leer concordadamente la misma Constitución Política en sus principios o normas regla, para concluir que existen materias que definitivamente son incompatibles con la dación de normas por el Ejecutivo al ejercer la atribución del artículo 135.

En otras palabras, la lectura de la Constitución a la luz de los criterios de interpretación constitucional, específicamente del principio de unidad de la Constitución en cuyo ámbito las disposiciones constitucionales forman parte de un todo orgánico y sistemático dentro del cual debe interpretarse armónicamente sin dejar vacíos o contradicciones, nos permite sostener que aun cuando a la facultad legislativa extraordinaria materia de análisis no se le aplican automáticamente las restricciones del artículo 118 inciso 19 por tener naturaleza, presupuestos habilitantes, materia legislable, límites y procedimiento de control distintos, existen materias que están excluidas de la facultad del Poder Ejecutivo en los decretos de urgencia del interregno parlamentario.

El propio informe del Ministerio de Justicia ya mencionado, va en la línea de que no todo les está permitido. Así, hay materias y atribuciones específicas que no pueden incorporarse en los decretos de urgencia a que refiere el artículo 135. Entre ellas, a nuestro criterio, destacan las materias propias de la reforma constitucional, la modificación del Reglamento del Congreso, las autorizaciones de ingresos de tropas con armas a territorio nacional, entre otras.

Así, cabe citar la síntesis que sobre el particular ha señalado Carpio Marcos:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VILCHEZ

[11] EGUIGUREN PRAELI, citado en Estudio de la Constitución Política de 1993. Tomo IV, pág. 456.

[12] [12] Disponible en: https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2019/10/INFORME-DEFENSORIAL-SOBRE-LA-CRISIS-POL%C3%8DTICA-251019.pdf. Última consulta: 28 de noviembre 2019.

"Nada de lo anterior debe entenderse en el sentido de que la facultad de legislar del Ejecutivo mediante decretos de urgencia pueda considerarse de modo ilimitado. El telos que subyace para hacer uso de esta competencia - impedir la paralización de las actividades del Estado- tiene la virtualidad de condicionar su contenido material, el cual ha de estar orientado, estrictamente, a evitar que la marcha normal del Estado colapse en cualquiera de sus ámbitos y, por tanto, con independencia de si las medidas adoptadas versen o no sobre materias económica o financiera, como exige el inciso 19 del artículo 118 de la Constitución para situaciones de normalidad constitucional."[13]

e) La materia tributaria en el decreto de urgencia del interregno parlamentario

Señalamos que, de conformidad con el principio de unidad de la Constitución, su interpretación debe ser armónica, por ello es pertinente ver cuál es el alcance de lo expuesto en el artículo 74 de la Constitución cuando en el interregno parlamentario no hay órgano legislativo originario.

Como sabemos, la creación de tributos, la modificación de los creados, las exoneraciones tributarias o las normas que modifiquen o alteren el sistema tributario tienen reserva de ley por disposición del artículo 74 de la Constitución Política, cuyo último párrafo establece que no surten efecto las normas tributarias dictadas en violación de lo que establece este artículo. El citado artículo establece textualmente lo siguiente:

"Artículo 74. Los tributos se crean, modifican o derogan, o se establece una exoneración, exclusivamente por ley o decreto legislativo en caso de delegación de facultades, salvo los aranceles y tasas, los cuales se regulan mediante decreto supremo.

Los gobiernos locales pueden crear, modificar y suprimir contribuciones y tasas, o exonerar de éstas, dentro de su jurisdicción y con los límites que señala la ley. El Estado, al ejercer la potestad tributaria, debe respetar los principios de reserva de la ley, y los de igualdad y respeto de los derechos fundamentales de la persona.

Ningún tributo puede tener efecto confiscatorio.

Los decretos de urgencia no pueden contener materia tributaria. Las leyes relativas a tributos de periodicidad anual rigen a partir del primero de enero del año siguiente a su promulgación. Las leyes de presupuesto no pueden contener normas sobre materia tributaria.

No surten efecto las normas tributarias dictadas en violación de lo que establece el presente Artículo."

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

[13] CARPIO MARCOS, Edgar. Artículo disponible en https://laley.pe/art/8668/limites-materiales-de-la-legislacion-de-urgencia-durante-el-interregno-parlamentario Consulta: 29 de noviembre 2019.

En opinión del abogado especialista en temas de derecho constitucional Abad Yupanqui, el Ejecutivo puede legislar sobre materia tributaria. Señaló[14] que en condiciones normales hay restricción del artículo 74 de la Constitución, pero que en esta coyuntura excepcional sí se puede emitir leyes en todos los temas menos en reformas constitucionales y materias electorales.

Por su parte, la especialista tributaria Rocío Liu Arévalo opina que el Ejecutivo sí puede regular materia tributaria en los decretos de urgencia del artículo 135. Sus razones expuestas brevemente se circunscriben a la diferente naturaleza de los decretos del artículo 118 inciso 19, donde la facultad es excepcional porque hay un Congreso que puede legislar, por lo que el Ejecutivo debe restringirse; a la necesidad de que se regule dicha materia pese a la literalidad del artículo 74 de la Constitución, precisamente porque no hay Congreso; y a la naturaleza de ciertos tributos que son de periodicidad anual, razón por la cual no habría normativa para esos tributos hasta el año 2021.[15]

Por lo expuesto, y entendiendo que la reserva de ley establecida en el artículo 74 de la Constitución es una reserva de ley no absoluta, sino una reserva relativa, en tanto en el contexto actual nos encontramos en un periodo de interregno parlamentario, consideramos que la materia tributaria no es materia prohibida para los decretos de urgencia del interregno parlamentario, sustancialmente porque no hay Congreso que emita esas normas, y porque la nación no puede paralizar la atención de exoneraciones específicas por meses o hasta un año, que es el tiempo en el que el Parlamento podría contar con la vigencia de normas sobre tributos de periodicidad anual.

En ese contexto, las medidas que regulen exoneraciones tributarias deben ser de carácter temporal y sin vocación de permanencia, debiéndose incorporar mecanismos de transparencia que permitan realizar el seguimiento respecto a si el beneficio otorgado fue idóneo para lograr el objetivo propuesto. De no ser el caso, de acuerdo a estrategias que limiten la creación de nuevos beneficios tributarios y racionalicen los existentes, deberá procederse a su eliminación y/o sustitución.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que, si bien el uso de medidas tributarias especiales tales como exoneraciones o incentivos tributarios forman parte de la política económica dirigida, entre otros motivos, a proteger a los sectores de menores recursos, así como a cubrir las necesidades de desarrollo de determinadas actividades, su otorgamiento debe realizarse no solo en

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

[14] "Durante este periodo se puede legislar vía decretos de urgencia incluyendo materia tributaria, que no es lo normal, pero en una situación especial la Constitución prevé eliminar esta restricción". Declaraciones al diario Gestión. Disponible en: https://gestion.pe/economia/samuel-abad-gobierno-puede-legislar-temas-economicos-pero-no-constitucionales-ni-electorales-decretos-de-urgencia-peru-noticia/.
Última consulta: 29 de noviembre 2019.

[15] Artículo publicado en Enfoque Derecho. Última consulta: 29 de noviembre 2019. Disponible en: https://www.enfoquederecho.com/2019/10/08/disuelto-el-congreso-se-pueden-dictar-normas-tributarias-mediante-decretos-de-urgencia-durante-el-interregno-parlamentario/

observancia de los principios constitucionales tributarios, sino que también debe ser necesario, idóneo y proporcional.

f) Procedimiento de control

Como señala claramente el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución, el procedimiento de control (no jurisdiccional) de estos decretos de urgencia se da en dos etapas bien diferenciadas e integradas entre sí.

La primera etapa se inicia con la dación de cuenta del Poder Ejecutivo a la Comisión Permanente en el interregno, lo cual debe suceder sin dilación apenas se publica en el Diario Oficial determinado decreto de urgencia. Así, esta dación de cuenta, de manera similar a los decretos de urgencia del artículo 118 inciso 19 de la Constitución, se lleva a cabo formalmente mediante Oficio del Presidente de la República que contiene la exposición de motivos fundamentada del decreto de urgencia. Consideramos, asimismo, que es parte del deber del Ejecutivo de dar cuenta, el sustentar y explicar el contenido de los decretos de urgencia en el grupo de trabajo o en la Comisión Permanente, y absolver las dudas que sobre el particular se produzcan.

En el presente caso, se deja anotado que con dicha finalidad asistieron funcionarios especialistas de los sectores de Transportes y Comunicaciones y del Ambiente, quienes asistieron y respondieron las dudas y objeciones de los miembros del grupo de trabajo.[16]

Luego, la Constitución establece que la Comisión Permanente examina los decretos de urgencia. En ese sentido encuentra su razón y finalidad el grupo de trabajo que emite el presente informe, ya que, para optimizar el adecuado estudio y examen de cada decreto de urgencia emitido, la Comisión Permanente ha creado grupos de trabajo para el control de cada decreto de urgencia, los que deberán verse ciertamente en la propia Comisión Permanente, y cuyos resultados o conclusiones deben emitirse finalmente en dicha sede.

El encargo constitucional del control, sin embargo, no termina ahí, porque a tenor del segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución, también corresponde que la Comisión Permanente efectúe la remisión de dicho estudio o análisis al Congreso que se instale a continuación del interregno. Sólo ahí concluye la labor de control de la Comisión Permanente.

Es pertinente destacar aquí que, además del control posterior (porque no es previo ni concurrente) de los decretos de urgencia en análisis, corresponde sin duda reconocer el control jurisdiccional del que también pueden ser objeto, a tenor del artículo 200 inciso 4 de la Constitución Política. Ello, debido a que no es posible considerar que, como norma jurídica con rango de ley, estos decretos de urgencia del artículo 135 puedan estar exentos del control del Tribunal Constitucional vía el proceso de inconstitucionalidad.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

[16] Reunión del 09 de diciembre, con asistencia de los señores Clemente Flores, Lourdes Alcorta, Lizbeth Robles, Mario Mantilla. No asistieron con licencia: Marita Herrera y Gino Costa.

En síntesis, el Grupo de Trabajo, cumpliendo el encargo de la Comisión Permanente, deja constancia de que sin duda alguna el estudio y control sobre los decretos de urgencia del artículo 135 es, por mandato expreso y claro de la Constitución, un control compartido entre la Comisión Permanente en funciones durante el interregno parlamentario -contrapeso ante una situación de evidente desequilibrio de poderes que el constituyente ha buscado paliar- y el Congreso que se instale inmediatamente después del interregno. De esta manera se concretaría mínimamente el principio de la separación de poderes recogido en el artículo 43 de la Constitución ante la disolución del Congreso de la República. Por ello, el análisis y conclusiones a que llegue la Comisión Permanente debe ser de conocimiento del Poder Ejecutivo y ser el punto de partida para la acción del Congreso que complete el período parlamentario interrumpido por la disolución correspondiente.

III. CONTENIDO DEL DECRETO DE URGENCIA N° 012-2019

La necesidad de la emisión del Decreto de Urgencia radica en que la situación precaria del servicio de transporte en el país trae consigo que estos servicios no cuenten con las condiciones de seguridad para los usuarios, incrementando los accidentes de tránsito con consecuencias fatales, resultando vital que el Estado actúe inmediatamente con el objeto de coadyuvar a la atención de los usuarios de estos importantes medios de transportes.

De esa manera, la emisión del Decreto de Urgencia cobra sentido considerando los elevados índices de accidentabilidad en la operación de servicios de transporte,[17] por lo que un esquema de beneficios tributarios temporales al transporte constituye un instrumento de política que permite realizar de forma inmediata acciones por parte de los transportistas dirigidas a fortalecer la seguridad en la prestación del servicio, con los consiguientes efectos positivos en la reducción de la siniestralidad.

En esa línea, el uso de los recursos producto del beneficio de devolución del ISC, generan en los transportistas un fuerte incentivo en priorizar inversiones debido al ahorro generado en acciones destinadas a fortalecer la seguridad en el transporte, tanto para no perder el beneficio como para no ser sancionados

En resumen, el Decreto de Urgencia N° 012-2019 tiene como finalidad la de habilitar que los transportistas beneficiarios de la devolución del ISC dispongan de recursos económicos que puedan ser empleados en mejorar las condiciones de operación de sus vehículos y las capacidades de sus conductores, teniendo así un impacto directo en la seguridad vial, en la medida que la mayor parte de los accidentes de tránsito se producen como consecuencia de la falla humana y mecánica,

El beneficio se operativiza a través de las condiciones para acceder al beneficio, siendo las vinculadas a la seguridad vial el no contar con determinadas sanciones de transporte y tránsito, lo cual será verificado mediante las acciones intensivas de fiscalización de las autoridades competentes. Asimismo, se introduce un componente de cuidado ambiental por medio del establecimiento de márgenes de antigüedad para acceder al beneficio.

[17] En el 2018, se registraron 3,244 muertos en accidentes de tránsito, cantidad que no se registra desde el 2011.

A continuación, se describe el dispositivo de manera esquemática:

1. **Objeto.** El artículo primero del Decreto de Urgencia N° 012-2019 señala que su objeto es el de establecer medidas para fortalecer la seguridad vial y reducir la accidentabilidad en la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y/o del servicio de transporte público terrestre de carga, mejorando las condiciones de calidad y seguridad del transporte en beneficio de la población.

2. **Beneficio de devolución.** El artículo 2, que contiene la disposición principal del Decreto de Urgencia establece el beneficio de la devolución del 53% del Impuesto Selectivo al Consumo aplicable al combustible Diésel B5 y B20, a los prestadores del servicio de transporte público terrestre de carga y del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional. Se establecen las siguientes condiciones para acceder al beneficio:

   a) Tener autorización vigente para prestar servicios otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

   b) No contar con sanciones de transporte y tránsito impuestas por las autoridades competentes mediante actos administrativos firmes o que hayan agotado la vía administrativa, conforme lo establezca el Reglamento.

   c) Emitir comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios, en tanto esté obligado, de acuerdo con las normas que emita la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

   d) Contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el Reglamento.

   Se establece que la devolución del ISC se efectúa en función de los galones de combustible diésel adquiridos por el transportista a distribuidores mayoristas y/o minoristas o establecimientos de venta al público de combustibles, los mismos que deberán estar inscritos en el registro correspondiente del Organismo Supervisor de la Energía y Minería (OSINERGMIN), respaldándose la adquisición mediante comprobantes de pago electrónicos. La devolución se realiza a través de Notas de Crédito Negociables.

3. **Reglamentación.**

   La Primera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia N° 012-2019, establece que el Poder Ejecutivo reglamenta dicho decreto de urgencia en un plazo no mayor de 30 días calendarios, contados a partir de su publicación. En cumplimiento de este mandato el Ministerio de Economía y Finanzas emitió el Decreto Supremo N° 419-2019-EF, que aprueba el reglamento del decreto de

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

urgencia antes indicado, estableciendo las condiciones para acceder al beneficio[18].

4. **Evaluación y transparencia.** De acuerdo a la segunda disposición complementaria final del Decreto de Urgencia se establecen obligaciones de seguimiento y evaluación, en la forma de la presentación ante la comisión de Economía, Banca y Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República de un informe sobre el impacto anual de la medida, siendo que en caso se presenten dos informes desfavorables en años sucesivos se suspende el beneficio.

   Asimismo, la tercera disposición complementaria final establece obligaciones vinculadas a la transparencia en la aplicación del beneficio a través de la publicación de la relación de los transportistas beneficiarios de la devolución del ISC al combustible diésel B5 y B20, así como el monto de devolución correspondiente a cada beneficiario por parte de la SUNAT.

5. **Refrendo.** El Decreto de Urgencia N° 012-2019 tiene el refrendo de la Presidencia del Consejo de Ministros, del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y del Ministerio del Ambiente.

Las medidas contenidas en el Decreto de Urgencia N° 012-2019 tienen como objetivo reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al uso del transporte inseguro, en tanto los transportistas podrán contar con recursos que permitirán cumplir con los requisitos y condiciones mínimas de acceso que serán objeto de fiscalización por las autoridades de transporte y tránsito.

En tal sentido, medidas como la propuesta reconocen que en el sector de transporte terrestre objeto del beneficio el combustible es el principal componente de costos, por lo que, al reducir el costo de este insumo, se liberarán recursos para afrontar los requisitos y condiciones mínimas de acceso y operación establecidos por el MTC.

IV. EXAMEN DEL DECRETO DE URGENCIA N° 012-2019

Teniendo en cuenta que el Decreto de Urgencia N° 012-2019 establece una exoneración tributaria, se advierte que esta norma cumple con los requisitos formales para la dación de exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios contenidos en la Norma VII del Texto Único Ordenado del Código Tributario (Código Tributario), aprobado mediante Decreto Supremo N° 133-2013-EF.[19]

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VALDEZ *

[18] Cabe señalar que el Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto de Urgencia N° 012-2019 fue refrendado por los Ministros de Transportes y Comunicaciones y la Ministra de Ambiente.

[19] **Decreto Supremo N° 133-2013-EF – Texto Único Ordenado del Código Tributario**
NORMA VII: REGLAS GENERALES PARA LA DACIÓN DE EXONERACIONES, INCENTIVOS O BENEFICIOS TRIBUTARIOS.

La dación de normas legales que contengan exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios, se sujetarán a las siguientes reglas:

a) Deberá encontrarse sustentada en una Exposición de Motivos que contenga el objetivo y alcances de la propuesta, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, el análisis cuantitativo del costo fiscal estimado de la medida, especificando el ingreso alternativo respecto de los ingresos que se dejarán de percibir a fin de no generar déficit presupuestario, y el beneficio económico sustentado por medio de estudios y documentación que demuestren que la medida adoptada resulta la más idónea para el logro de los objetivos propuestos. Estos requisitos son de carácter concurrente.

El cumplimiento de lo señalado en este inciso constituye condición esencial para la evaluación de la propuesta legislativa.

Así, en la exposición de motivos del Decreto de Urgencia se señala que el objeto de esta norma es establecer medidas para fortalecer la seguridad vial y reducir la accidentabilidad en la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y/o del servicio de transporte público terrestre de carga, mejorando las condiciones de calidad y seguridad del transporte en beneficio de la población. Para ello se establece un beneficio tributario a favor de los transportistas prestadores de los servicios de transporte público de carga y del transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional consistente en la devolución de una proporción del ISC aplicable al combustible diésel, que les permita emplear dichos recursos en mejorar las condiciones de operación de sus vehículos y las capacidades de sus conductores, teniendo así un impacto directo en la seguridad vial, en la medida en que la mayor parte de los accidentes de tránsito se producen como consecuencia de la falla humana y falla mecánica.

De igual manera, el Decreto de Urgencia antes indicado establece condiciones mínimas para que los transportistas accedan a esta exoneración, estas son: i) tener autorización vigente del MTC, ii) no contar con sanciones de transporte y tránsito, iii) emitir comprobantes electrónicos en tanto lo establezca la SUNAT, y iv) contar con vehículos dentro de determinados límites de antigüedad.

El Decreto de Urgencia no deroga ni modifica ninguna norma vigente, sino que regula un beneficio de carácter temporal a través de la devolución de un porcentaje del ISC aplicable a combustible Diésel. Asimismo, el análisis cuantitativo realizado en la Exposición de Motivos del Decreto de Urgencia estima un costo fiscal de alrededor de 100 millones de soles, siendo el beneficio de la medida de aproximadamente 200 millones de soles, por lo que el dispositivo resulta idóneo para enfrentar la problemática señalada. De la misma manera, resulta compatible con los lineamientos de política tributaria contenidos en el Marco Macroeconómico Multianual 2020-2023 en lo que respecta a beneficios tributarios, siendo que la estrategia del Poder Ejecutivo se enmarca en limitar la creación de nuevos beneficios tributarios y racionalizar aquellos existentes, así como la transparencia del gasto tributario, entre otras medidas.

De las diferentes disposiciones del Decreto de Urgencia se advierte que éste especifica el objetivo de la medida, los sujetos beneficiarios, así como el plazo de vigencia de la exoneración, incentivo o beneficio tributario, el mismo que está fijado en tres (03) años, respetando lo señalado en el Código Tributario. Adicionalmente, se constata en la exposición de motivos de la referida norma que mediante Informe N° 397-2019-EF/61.01 la Dirección General de Política de Ingresos Públicos del Ministerio de Economía y Finanzas concluye que no tiene observaciones técnicas sobre el Proyecto de Decreto

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES MELCHOR *

---

b) Deberá ser acorde con los objetivos o propósitos específicos de la política fiscal planteada por el Gobierno Nacional, consideradas en el Marco Macroeconómico Multianual u otras disposiciones vinculadas a la gestión de las finanzas públicas.

c) El articulado de la propuesta legislativa deberá señalar de manera clara y detallada el objetivo de la medida, los sujetos beneficiarios, así como el plazo de vigencia de la exoneración, incentivo o beneficio tributario, el cual no podrá exceder de tres (03) años.

Toda exoneración, incentivo o beneficio tributario concedido sin señalar plazo de vigencia, se entenderá otorgado por un plazo máximo de tres (3) años.

d) Para la aprobación de la propuesta legislativa se requiere informe previo del Ministerio de Economía y Finanzas.

de Urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional.

Con la finalidad de efectuar una presentación de las principales líneas de acción del Decreto de Urgencia N° 012-2019, el día lunes 09 de diciembre de 2019, a solicitud de este grupo de trabajo se citó a funcionarios del MTC y del MINAM con la finalidad que expongan los fundamentos que motivaron la dación del DU 012-2019.

Producto de dicha citación, se realizó una sesión en la que se produjo la exposición de funcionarios del Poder Ejecutivo, con la participación de representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio del Ambiente. En esta sesión, los invitados expusieron la posición institucional respecto del contenido del Decreto de Urgencia N° 012-2019.

La delegación del MTC, conformada por el Sr. Jorge Arevalo, Jefe del Gabinete de Asesores del MTC, y por el Sr. Fernando Cerna, Director General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, realizó una presentación, la que se resume a continuación:

1. La problemática de los accidentes de tránsito es grave, registrándose un promedio de más de 3 mil fallecidos cada año, siendo los que ocurren en la carretera los que tienen mayor severidad. Los referidos accidentes se producen por causas imputables al conductor en el 70% de los casos, siendo el exceso de velocidad y la imprudencia del conductor causantes del 58% de los casos totales. El número de fallecidos se concentra en los meses de diciembre hasta marzo.

2. El 97% de los vehículos de carga (N2 y N3) y el 93% de los vehículos destinados al transporte interprovincial de pasajeros funcionan en base a combustible diésel, por lo que la falta de alternativas de aprovisionamiento tiene como efecto que la variación del precio del combustible se traslada a las tarifas, por cuanto el combustible representa entre el 30% y 40% de la estructura de costos del transportista. Asimismo, existe alto nivel de informalidad en los servicios de transporte y escaso uso del comprobante electrónico. De manera parecida, existe un porcentaje (alrededor del 8%) de Diésel consumido que no es bajo en azufre.

3. Existe relativa experiencia con esquemas de devoluciones anteriores, siendo que el enfoque de las referidas devoluciones era el de formalización de la actividad de transporte, en tanto que el enfoque del D.U. N° 012-2019 es el de promoción directa de la seguridad vial. En la medida en que el combustible representa un importante componente de costos del transportista, los recursos liberados podrán ser utilizados para la prestación del servicio en condiciones de seguridad. Se complementa el beneficio con un plan agresivo de fiscalización.

4. De acuerdo a diversos documentos de política internacional, la voluntad y participación activa del sector de transporte de carga por carretera es esencial para el éxito de cualquier medida diseñada para mejorar la seguridad vial, siendo las principales medidas para reducir el riesgo de accidentabilidad el control de la

18

velocidad de la circulación a través del uso de tecnologías de telemática y de supervisión del comportamiento de los conductores. En tal sentido, el beneficio tributario permitirá mejorar la formación inicial y lograr la capacitación continua de conductores en técnicas de conducción segura, actividades que son un importante foco de gestión para avanzar en temas de seguridad vial.

5. Se estima un beneficio de la medida aproximadamente 200 millones de soles, en caso se logre como una reducción de la accidentabilidad del 5% anual. El costo de la medida, ascendería a alrededor de 100 millones de soles.

Por su parte, la delegación del MINAM, conformada por la Sra. Giuliana Becerra, Directora General de Calidad Ambiental, centró su exposición en los avances que se han tenido en los últimos años en materia de calidad ambiental respecto del uso del combustible diésel, siendo que es necesario continuar con la política de promoción de combustibles limpios y de renovación del parque automotor.

V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que el Decreto de Urgencia N° 012-2019, Decreto de Urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional CUMPLE con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política.

2. Corresponde elevar este informe a la Comisión Permanente para que continúe con el procedimiento, de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política.

VI. RECOMENDACIONES

Se recomienda al Congreso de la República que se instale al concluir el presente interregno parlamentario, que regule en el Reglamento del Congreso los alcances de los Decretos de Urgencia establecidos en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.

Lima, Sala de Comisión

13 de enero de 2020.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Congresista de la República
Comisión Permanente
COORDINADOR DEL GRUPO

LIZBETH ROBLES URIBE
Congresista de la República
Comisión Permanente
INTEGRANTE DEL GRUPO

19

Lima, 20 de noviembre de 2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO PARLAMENTARIO
V°B°
J. VILLENA

Oficio N° 077-2019-2020-ADP-CP/CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
21 NOV 2019
RECIBIDO
Firma _____ Hora _____

Señor
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
Congresista de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
V°B°
J.ABENSUR
DIRECTOR PARLAMENTARIO

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para hacer de su conocimiento que la Comisión Permanente del Congreso de la República, en su sesión realizada hoy, de conformidad con la propuesta formulada por la presidencia y con la dispensa del trámite de sanción del acta respectiva, acordó designarlo como congresista coordinador para la elaboración del informe del Decreto de Urgencia N° 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional. De igual manera, le informo que los congresistas Lourdes Alcorta Suero, Mario Mantilla Medina, Lizbeth Robles Uribe, Marita Herrera Arévalo y Gino Costa Santolalla participarán en el estudio del referido decreto de urgencia y que el personal del Departamento de Comisiones le brindará el apoyo técnico legal pertinente.

Con esta oportunidad presento a usted, señor congresista, la expresión de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

GIOVANNI FORNO FLÓREZ
Oficial Mayor del Congreso de la República

JAP/jvch

c.c. Departamento de Comisiones

Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019

ACTA DE LA SEGUNDA SESIÓN

Lima, 13 de enero 2020

Siendo las diez y veinticinco minutos del lunes 13 de diciembre de 2019, en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, actuando como coordinador el señor congresista Clemente Flores Vílchez, se verificó la asistencia de los congresistas Lourdes Alcorta Suero y Lizbeth Robles Uribe.

Con las licencias de los señores congresistas, Mario Mantilla y Gino Costa. Y la posterior presentación de la licencia de la Congresista Marita Herrera.

Contando con el quórum reglamentario se da inicio a la sesión, y acto seguido se somete al voto el Acta de la Sesión de Instalación del 25 de noviembre del 2019 y el Acta del 09 de diciembre del 2019, las mismas que fueron aprobadas por unanimidad.

A continuación, el señor **Coordinador Congresista Clemente Flores Vílchez** procedió con la sustentación del Informe recaído en el Decreto de Urgencia 012-2019, que establece la medida para fortalecer la seguridad vial en la presentación del servicio de transporte público terrestre, de carga y de transporte regular de personas de ámbito nacional.

Acto seguido se procedió con la lectura de las conclusiones del informe mencionado. El señor Coordinador precisó que se había enviado el informe a cada uno de los despachos para que nos puedan alcanzar algunas observaciones, algunas opiniones al respecto.

Acotó que no se habían presentado formalmente ningún aporte así que invito a que lo puedan expresar en ese momento, o luego de la lectura de las conclusiones y recomendaciones del referido informe.

"(...) Se concluye que el Decreto de Urgencia 012-2019, decreto de urgencia que establece las medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre, de carga, del transporte regular de personas de ámbito nacional, cumple con lo establecido en el artículo 135 de la Constitución Política.

Corresponde elevar este informe a la Comisión Permanente para que continúe con el procedimiento de conformidad a lo previsto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política".

Concluida la sustentación, se da inicio al debate y se invita a los señores congresistas a hacer el uso de la palabra.

La señora **Congresista Lourdes Alcorta Suero**, expresa su saludo, así como su total desacuerdo con el informe presentado.

Señaló que primero, porque le parecía inaceptable e insostenible, que se tome como referencia, por ejemplo, disponer que la Mesa de Trabajo hace esta propuesta, porque el Presidente de la República ha negado la confianza al Consejo de Ministros del gobierno elegido para el periodo 2016-2021, entonces el Congreso de la República se ve en la obligación de tener que solucionar los problemas de estos decretos de urgencia.

21

En segundo lugar, precisó que se ha consignado el informe del Ministerio de Economía y Finanzas, el mismo que no les había llegado. Agregó a ello que tenía entendido que el Ministerio de Economía y Finanza, no se encontraba de acuerdo con este decreto de urgencia, es decir con la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo a los transportistas.

Precisó que el informe del Ministerio de Economía y Finanzas, al que se hace mención en el informe, no lo tienen en su poder, pero que sí había sido tomado en cuenta al encontrarse descrito en el informe en mención.

En tercer lugar, agregó que los representantes del Ministerio de Economía; de Transportes y de Comunicaciones; y, del Ministerio de Ambiente, asistieron y no absolvieron ni respondieron absolutamente nada.

Dejó constancia que recién le están alcanzando la copia del mencionado informe del Ministerio de Economía y Finanzas, que en ese momento, se lo estaban entregando, por esa razón no podían haberlo considerado en el informe, se trata de una falta ética que debería ser sancionada.

Señaló la parlamentaria que nada tiene que ver la devolución de treinta y tantos por ciento, después el 54% del Impuesto Selectivo al Consumo, con los accidentes de carretera.

Añadió lo siguiente: "*Considerando que el Ministro de Transportes y Comunicaciones, actual el señor Trujillo, tuvo que salir del gabinete a raíz de haber concedido licencia en el incendio del ómnibus en Fiori, tuvo que salir del gabinete; lo han regresado después de pasar el Impuesto Selectivo al Consumo del 34% a 54%. Me parece que es 54% ¿por qué? Por la amenaza de la huelga de los camioneros. Ese ha sido el argumento*".

Lamentablemente, no tienen idea de nada precisó que éste gobierno es mediocre, al igual que sus ministros y sus asesores, por todo ello calificó al informe como inaceptable y lo rechazó con total indignación.

A continuación, **el señor Coordinador** agradeció la intervención y agregó que la importancia del Decreto de Urgencia 012 era en favor de la seguridad vial y añadió que el espíritu de éste decreto de urgencia es reducir los accidentes, las muertes que año a año tenemos en nuestro país; precisó que más de 3,000 personas mueren al año por el tema de los accidentes de tránsito.

La medida busca promover a las empresas que puedan contratar personal, en este caso a los conductores con experiencia, personas que no infrinjan la ley y las reglas de tránsito, que son los choferes que incurren en accidentes de tránsito.

Mencionó además que existen medidas concretas que están pidiendo en este decreto de urgencia para poder tener acceso a este beneficio, entre ellos la obligatoriedad en el uso del GPS, entre otros mecanismos que se estarían dando con la finalidad de evitar los accidentes en el día a día.

22

La señora **Lourdes Alcorta Suero**, expresó que no es su costumbre abstenerse, porque siempre vota a favor o en contra, sin embargo, en esta ocasión sería como reconocer el gobierno de facto del señor Vizcarra, a quien dijo la historia lo juzgará.

Con respecto al tema de los GPS, hoy por hoy todos tienen GPS, así que no hay novedad en ello remarcó. Consultó si los asesores tenían algún informe sobre los accidentes de camiones por ejemplo, de camiones de carga, o de transporte público interprovincial para saber cuántos camiones se caen al año, al mes, a la semana, y cuántos ómnibus. Señaló que hace tres semanas se cayeron tres ómnibus y no pasó nada, y en ello, que tuvo que ver el impuesto selectivo al consumo. Agregó que era una falacia una absoluta falacia remarcó.

Nuevamente la parlamentaria remarcó que el Ministerio de Economía y Finanzas, no está conforme con el Decreto de Urgencia 12 2019, y que le llamaron para decirlo, asimismo los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que no tienen ni idea porqué ha sido promulgado el decreto de urgencia.

El señor Coordinador concede el uso de la palabra a la **señorita Congresista Lizbeth Robles**, quien precisó que tenía otro punto de vista, en el sentido que el Decreto de Urgencia busca que los transportistas se concienticen con el tema y se beneficie a la población en general.

Recomendó igualmente que el beneficio de devolución del impuesto selectivo al consumo, se amplíe a otras empresas además de los grifos de la empresa Repsol. Finalizó señalando que se debe evaluar en el tiempo, que si no existen los resultados esperados se retire el beneficio en forma definitiva.

Finalizadas las intervenciones **el señor Coordinador** sometió al voto el informe recaído en el Decreto de Urgencia 012-2019, que establece la medida para fortalecer la seguridad vial en la prestación de servicio de transporte público terrestre de carga y de transporte regulado de personas del ámbito nacional, siendo el resultado el siguiente:

Votos a favor: Congresista Lizbeth Robles Uribe y Clemente Flores Vílchez.

Votos en contra: Ninguno

Abstención: Congresista Lourdes Alcorta Suero.

En consecuencia, el Informe recaído en el Decreto de Urgencia 12-2019, se aprobó en mayoría de los señores congresistas presentes al momento de la votación.

La congresista Lourdes Alcorta interviene con la anuencia del señor Coordinador para fundamentar su abstención.

Sostiene la parlamentaria que su voto en contra sería reconocer al gobierno, y que ella no lo reconoce, en tal sentido, se abstiene en la votación.

Además, indicó que cuando se hable de mayoría solo se refiera a una sola persona, porque el término pareciera que se tratara de dos o de tres personas.

El señor Coordinador pide autorización para ejecutar los acuerdos sin esperar el trámite de aprobación del acta, lo que se aprobó por unanimidad.

23

Siendo las 10 con 45 minutos, se levanta la sesión. La transcripción magnetofónica forma parte integrante de la presente acta.

Lima, Sala de Sesiones

13 de enero 2020

Clemente Flores Vílchez
Congresista de la República
Coordinador del Grupo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

24

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PERÍODO LEGISLATIVO 2019-2020

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL INFORME SOBRE EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019, DECRETO QUE ESTABLECE LAS MEDIDAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL EN LA PRESENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA Y DEL TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS DE ÁMBITO NACIONAL

2ª SESIÓN

LUNES, 13 DE ENERO DE 2020

COORDINACIÓN DEL SEÑOR CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ

—A las 10:25 h, se inicia la sesión.

El señor COORDINADOR.— Señores congresistas, muy buenos días.

Siendo las 10 con 25 minutos del 13 de enero del 2020, en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, encontrándose presente las congresistas Alcorta Suero, Robles Uribe; y con licencia de los congresistas Mario Mantilla, Gino Costa. Contamos con el *quorum* correspondiente de tres congresistas, por si acaso también y mi persona.

Damos inicio a la segunda sesión del Grupo de Trabajo encargado del Decreto de Urgencia 012-2019, decreto que establece las medidas para fortalecer la seguridad vial en la presentación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional.

Aprobación del Acta.

A continuación, se somete a votación las siguientes Actas: Acta de sesión de instalación del 25 de noviembre del 2019, Acta de la primera sesión de fecha 9 de diciembre de 2019.

Los que estén de acuerdo con la aprobación del Acta, sírvanse levantar la mano. Aprobado por unanimidad.

Informe

El señor COORDINADOR.— Informe recaído en el Decreto de Urgencia 012-2019, que establece la medida para fortalecer la seguridad vial en la presentación del servicio de transporte público terrestre, de carga y de transporte regular de personas de ámbito nacional.

A continuación, se procede a la lectura de las conclusiones del informe mencionado.

Se les envió a cada uno de sus despachos el informe para que nos puedan alcanzar algunas observaciones, algunas opiniones al respecto.

Me parece que no ha llegado formalmente ninguno de ellos, de repente lo pueden hacer presencialmente en este momento, o en todo caso pasamos a la conclusión del informe.

Se concluye que el Decreto de Urgencia 012-2019, decreto de urgencia que establece las medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre, de carga, del transporte regular de personas de ámbito nacional, cumple con lo establecido en el artículo 135 de la Constitución Política.

Corresponde elevar este informe a la Comisión Permanente para que continúe con el procedimiento de conformidad a lo previsto en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política.

Concluida la sustentación, se da inicio al debate y se invita a los señores congresistas, a hacer el uso de la palabra.

La congresista Alcorta, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Gracias, Presidente.

Saludar a todo el mundo, a todos los presentes.

Manifestar mi total desacuerdo con el informe presentado por la Mesa de Trabajo, por los asesores de trabajo.

Primero, porque me parece inaceptable e insostenible y condenable, se tome como referencia por ejemplo, disponer que la Mesa de Trabajo hace esta propuesta, esboce, porque el Presidente de la República por haber negado la confianza al Consejo de Ministros de gobierno elegido para el periodo 2016-2021, entonces el Congreso de la República se ve en la obligación de tener que solucionar los problemas de estos decretos de urgencia.

Eso es inaceptable, eso no es ningún argumento, cómo se atreven, cómo se atreven realmente.

En segundo lugar, Presidente, acá han puesto por ejemplo, además ustedes han puesto que por otro lado, que el informe del Ministerio de Economía y Finanzas al cual también hacen mención en este informe, nunca nos ha llegado.

Yo tengo entendido, no puedo nombrar a la persona, porque no la pueden indisponer, el Ministerio de Economía y Finanza no está de acuerdo con este decreto, no están de acuerdo con la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo.

El informe al cual ustedes hacen mención, que llegó el informe este otro de Ministerio de Economía y Finanzas, no lo tenemos, pero ustedes lo toman como referencia, y se les pidió.

Tercero, Presidente, acá dice por ejemplo, quienes asistieron y respondieron, o sea, los representantes del Ministerio de Economía, de Transportes y de Comunicaciones y Ambiente, asistieron y respondieron a todas las dudas y las observaciones de esta comisión. Mentira, no absolvieron absolutamente nada.

Por si acaso me están entregando recién el informe del Ministerio de Economía y Finanzas, recién los están entregando, entonces, no lo pueden ustedes mencionar, porque es una falta la que han cometido, falta de ética lo que han cometido, debería ser sancionados, cómo se han atrevido, cómo se atreven a mencionar sobre el informe del Ministerio de Economía y Finanzas, que yo hice mención de que está en desacuerdo, y ustedes lo mencionan en el informe, pero no nos lo han entregado, recién lo han entregado ahoritita, a 25 para las 11 de la mañana el día de hoy, que sale este decreto. Mal.

Después acá han dicho por ejemplo, que si en este caso se deja constancia de que asistieron los funcionarios de Transportes y Comunicaciones y Ambiente, asistieron y respondieron a todas las dudas y objeciones. Mentira, no es verdad, no respondieron a nada, estaban en la luna de Paita los tres, es más, me llamaron del Ministerio de Transportes y Comunicaciones pidiendo disculpas, tampoco puedo nombrar a personas.

Me llamaron para pedirle disculpas de la vergüenzas, acá dice, no absolvieron, les digo, no absolvieron absolutamente nada, ninguno de los dos funcionarios tenían idea de nada, el argumento en el cual se sustenta el decreto de urgencia dice: que en vista de la cantidad de accidentes de tránsito que hay en las carreteras, el Ejecutivo ha resuelto devolver, primero, el treinta y tantos por ciento, después el 54% del Impuesto Selectivo al Consumo. Qué tienen que ver los accidentes de carretera con la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo.

Considerando que el Ministro de Transportes y Comunicaciones, actual el señor Trujillo, tuvo que salir del gabinete a raíz de haber concedido licencia en el incendio del ómnibus en Fiori, tuvo que salir del gabinete; lo han regresado después de pasar el Impuesto Selectivo al Consumo del 34 a 54%. Me parece que es 54% ¿por qué? Por la amenaza de la huelga de los camioneros. Ese ha sido el argumento.

26

Yo le pregunté el tiempo que tenía trabajando en el Ministerio de Transportes a los funcionarios que vinieron, uno está desde agosto, otro esta menos de un año, no tienen idea de donde están parados ninguno de los dos; y la señorita del Medio Ambiente, que es una asesora de escritorio, que nunca ha pisado un grifo, entonces, empezó a hablar sobre el ISO no sé cuántos, y sobre Europa 106, es una serie de cosas. No tiene idea de dónde está parada.

O sea, vino a hablar de la fécula, del fondo y la molécula, a ver qué tiene que ver eso con la evolución de impuesto, estamos hablando de plata, devolución de Impuestos Selectivo al Consumo, qué tiene que ver ese asunto de ahí. Tres funcionarios que no tienen idea donde están parados.

De la misma manera, el otro día fueron a la Comisión de Presupuesto presidida por el señor Olaechea, que hay la mayor cantidad de congresistas ahí, presentes en esa comisión, vinieron del Ministerio de Economía y Finanzas para hablar sobre el Presupuesto de este año, y los funcionarios muy buenas personas, no tenían idea, ni siquiera cuál era el presupuesto de la República para este año 2020. No tenían idea.

No tienen idea cuál es la recaudación que se tiene, 13%, 15%, 16%, 18%, no tienen idea cuál es el Producto Bruto Interno, no tiene idea de nada. Ese es este gobierno, mediocre, con sus ministros y con sus asesores mediocres, es inaceptable este informe.

Y yo si voy a dejar una constancia de denuncia en esta comisión, porque me parece muy mal que los asesores de esta comisión, que hayan puesto cosas que son totalmente mentiras, no es verdad. Cómo se han atrevido.

Yo creo que corresponde, Presidente, pararme e irme, igual de protesta, acá los informes que dice, acá han puesto: la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo aplicable a excepción, permitirá a este contar con una mayor disponibilidad de los recursos para prestar servicio de Transportes a las mejores condiciones, calidad y seguridad, minimizar los riesgos que afectan los derechos de la vida, salud, integridad.

Qué tiene que ver, señores asesores, la integridad, la vida y la salud de los pasajeros con el Impuesto Selectivo al Consumo, ¿por qué se los van a dar?

Los camioneros, lo dije esa vez, que traen toneladas en el transporte, cuántos accidentes hay de camioneros de transportes de cosas, pocos, casi ninguno; lo que si hay son accidentes de ómnibus, porque no tienen las revisiones técnicas, porque la Policía de Carretera no está a disposición, porque los gobiernos regionales no están atentos a la salida de estos buses y con qué permiso salen, porque cuál es la excusa, la línea, se vacío los frenos, el tema mecánico, se le cruzó una mosca en el camino, ¿qué tiene que ver con el impuesto selectivo al consumo? Una vergüenza.

Rechazo, rechazo con indignación, este decreto de urgencia, Presidente.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Vamos a la votación. No hay intervenciones ¿no?

Bueno, yo quiero, precisar un poco lo que se ha comentado en este momento la congresista Alcorta, referente al Decreto de Urgencia 012. La importancia de este decreto para el tema de la seguridad vial.

¿Cuál es el sentido, el espíritu de este decreto de urgencia? Es reducir los accidentes, las muertes que año a año tenemos en nuestro país, más de 3000 personas mueren al año por el tema de accidente de tránsito.

Aquí esta medida es un poco para promover a las empresas que puedan contratar personal, en este caso los conductores con experiencia, personas que no infrinjan la ley, que infrinjan las reglas de tránsito, porque la imprudencia de los choferes son mayormente los accidentes de tránsito que se genera en el país.

Entonces, este decreto va por ahí, y le da por un lado un incentivo tributario del Estado, pero también como empresa tienes que ser responsable al momento de contratar tu personal y hacer el monitoreo permanente.

Va mucho más allá, incluso, empresas que puedan cometer el tema de infracciones de tránsito o tener papeletas, perderían este beneficio, entonces, las empresas de transporte no van a

querer perder ese beneficio, y van a ser cuidadosos al momento que contratan al personal o también el monitoreo permanente.

Y también se les exige a las empresas que puedan tener el GPS para evitar el acceso de velocidad. Las empresas que no tengan este sistema, el GPS, también van a perder ese beneficio.

Hay medidas concretas que está pidiendo este decreto de urgencia para poder tener acceso a este beneficio.

Entre otros mecanismos que se está dando con la finalidad de evitar los accidentes en el día a día.

Y después, claro, cuando hay un accidente nos lamentamos y decimos, pero qué está haciendo el gobierno, a veces no es problema de las pistas, las pistas está muy bien, ahora hoy en día las principales vías de acceso a nivel nacional están asfaltadas, pero mayormente se dan por imprudencia de los conductores.

Entonces, en esa línea va este decreto de urgencia, es el espíritu que quiere sacar en este caso el Ejecutivo.

Y bueno, será el próximo Congreso... Ha, hay un tema importante también ahí, señores congresistas, que este decreto está regulado, que año a año el Ministerio de Transportes vendrá a informar al Congreso, cuál es el impacto de esta medida, que ya al momento que sea implementado, el beneficio que va teniendo, si el próximo Congreso cree conveniente que no ha dado los resultados esperados, bueno, podría hacer algunas modificaciones, algunos ajustes a la norma, o también en su defecto también podría derogarlo, pero será el próximo Congreso.

Pero tampoco creo que nos podemos quedar de brazos cruzados, antes los miles de personas que se pierde de vidas al año, y no hacer nada.

Entonces, por eso creo que es una media importante este decreto de urgencia que está sacando el Ejecutivo.

Bueno, culminado el...

Congresista Alcorta, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Gracias, Presidente.

Yo tengo en este Congreso 13 años hasta la disolución por facto del señor Vizcarra, yo tengo una tendencia de abstenerme en las votaciones, porque votar a favor o votar en contra, significa reconocer lo que ha sucedió; y yo no reconozco lo que ha hecho el señor Vizcarra. La historia lo va a juzgar, prontamente por cierto.

Con respecto al tema, los GPS ya no, todos tienen GPS, yo he sido parte de esta Comisión de Transportes durante muchos años, varios de mis proyectos son ley el día de hoy con respecto al GPS, al tema de control, mismo aeropuerto cuando uno se va en avión, mismo control, las caras, las fisonomías, a los asientos, las cámaras de televisión, todo bajo registro, que los equipajes todos pasen, porque antes las cosas eran mucho peor en cuanto a la delincuencia, se desviaban los ómnibus en camino, tomaban pasajeros en el camino.

Entonces, para esos involucrados, los gobiernos regionales que tampoco hacen su tarea, pero ya casi todos tienen GPS.

Después, los controles que ya tienen que estar, los gobiernos regionales tienen que hacerlo, tienen que tener puntos donde los camiones, ómnibus pueden parar, ellos saben que no pueden parar en cualquier parte de la carretera, tienen que parar en un grifo, en un caserío, en una zona poblada, en algo, en un caserío, algo que tenga público, no pueden parar en el desierto, porque obviamente son víctimas de asaltos.

Insisto, no puede, me sorprende, asesores que conozco del Congreso, conozco a los asesores del Congreso, de planta, no puede ser, qué tiene que ver el tema de la seguridad de los accidentes de tránsito con el Impuesto Selectivo al Consumo, qué tiene que ver, son extremos, situaciones extremas.

Yo les pregunto acá a la Mesa de Trabajo, Presidente, los asesores tienen algún informe de la cantidad de accidentes de camiones por ejemplo, de camiones de carga, o de transporte público interprovincial para saber cuántos camiones se caen al año, al mes, a la semana, y cuántos ómnibus.

Acaso devolver el Impuesto Selectivo al Consumo va a significar que haya menos accidentes, hace tres semanas se cayeron tres ómnibus en una semana, y no pasó nada. Han muerto cuarenta y tantas personas en esas tres semanas. **(2)** Nosotros nos paramos a hacer un minuto de silencio, ¿algo va a resolver el Impuesto Selectivo al Consumo? Una falacia, una absoluta falacia. Una falacia de un gobierno que no tiene ni idea qué es lo que tienen que hacer. Y creo que al próximo Congreso también hay que orientarlo, porque considerando que va a durar un año y meses, y un Congreso hay mucha gente nueva que no tiene idea de nada de este Congreso, se conoce en año y medio, 2 años de trabajo más o menos; hay quiénes han estado acá 2 años y no han aprendido a conocer el inicio hasta el día de hoy.

Esto es como el SIS. El presidente le entrega a todo el país el Seguro Integral de Salud, falacia. No hay forma de poderlos atender, no hay manera de atender a esta población vulnerable, pobre, que no les importa si va la mujer con el dolor, con el parto, muriéndose y la regresan, y el bebe se muere en el camino.

Hay que ir a los hospitales, conozco los de provincia, he ido también a los de provincia, esa es la realidad. Entonces lo que el Perú necesita es recaudación, ¿para qué?, para poder hacer unos buenos hospitales, deberían haber hecho 24 cárceles en cada región del país para meter a toda esta delincuencia. Cómo puede haber 124 delincuentes en un hotel en la playa disfrutando la vida en piscinas con trago y droga, ¿y la Seguridad y la Inteligencia de la Policía no funciona?

Además, uno de los que está ahí, está complicado con el asesinato de este señor en el McDonald's. ¿Cómo puede haber estado ahí y nadie saberlo, 124 personas y todas juntas? Es inaceptable, y los venezolanos que delinquen y cualquier colombiano y cualquier extranjero se van a su país, pero esto, el Impuesto Selectivo al Consumo, ayer salió un experto en *Panorama.* Usted está en política, señor presidente Clemente Flores, ayer salió un experto en *Panorama* diciendo todo lo negativo de este Impuesto Selectivo al Consumo, que era una barbaridad que lo pongan, por lo menos hasta por el noticiero, por un informe político, porque para ser asesores del Congreso de la República, para estar en política tienen que ver noticieros y tienen que ver informes, hay que leer los periódicos, hay que leer las informaciones, llamar por teléfono y preguntar.

El mismo Ministerio de Economía y Finanzas no ha estado de acuerdo. Ahora, no sé si con esta señora, señorita Antonia, la nueva ministra de Economía, no sé si [...?] Pero como le reitero, el otro día han ido funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas y no sabían siquiera cuál era el Presupuesto de este año del país, no tenían ni idea los funcionarios de ese informe, lo saco yo del propio MEF, está colgado, no lo invento; pero eso que han hecho acá francamente inaceptable, inaceptable, por donde se le vea, presidente, inaceptable. Y tampoco podemos dejar esto al próximo Congreso, que no van a tener tiempo ni de respirar. O sea, todos los nuevos, ni tiempo de respirar.

Nuestra obligación es orientarlo, y que ellos lo vuelvan a tocar. Misma situación, voy a informar en la Comisión Permanente entre los presentes.

Dejo constancia de la barbaridad y la falta de ética de haber presentado esta propuesta de acá inventando, mintiendo, tergiversando y dando a conocer como un informe del Ministerio de Economía y Finanzas, argumentando con un informe, que yo lo acabo de recibir el día de hoy, acá lo he firmado (13), a las 10:35 de la mañana, y ustedes lo ponen como un argumento de validez para aprobar el proyecto. Es inaceptable, no hay forma.

Y decir también, por otro lado, que nos ha llegado, o sea, el Informe del Ministerio de Economía y Finanzas es negativo, presidente. Yo le digo, me llamaron del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a pedirme disculpas. Dos funcionarios, buenas personas, pero no tienen idea dónde están paradas. No pueden inventar, no pueden tergiversar, no pueden mentir, presidente. No se puede mentir, es serio lo que se ha hecho.

Gracias.

29

El señor COORDINADOR.— Adelante, congresista.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Gracias, presidente. Muy buenos días el día de hoy, colegas y a todas las personas que nos están acompañando.

Yo lo veo desde otro punto de vista también, esperemos que con este decreto de urgencia, los que manejan estas cargas pesadas se puedan concientizar sobre todo ya que se les va a brindar un beneficio y sepan reconocer los transportistas de carga pesada, lo que tanto se refiere.

Creo yo que esto también va a beneficiar, sobre todo a este grupo de población, porque detrás de ellos tienen familias. Creo también, presidente, que los grifos —y esa fue mi observación anterior— si hablamos del grifo Repsol, se debe de ampliar hacia cualquier tipo de grifo para que los transportistas puedan tener o acceder a estos beneficios que tanto se requiere, conociendo, ya usted lo mencionó, para probar si esto sería factible durante este tiempo y si no se vería el resultado que no hubo muy buena aceptación, no hubo resultados y se retiraría definitivamente.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista Robles.

Solamente para hacer un recordatorio.

Esta devolución del Impuesto Selectivo al Consumo no es de ahora. Ya en el 2004 al 2017 se le hacía una devolución del 20%, y en el 2010 al 2016, se le incrementó, ya sumaba el 30% de devolución del Impuesto Selectivo al Consumo. Y en este decreto vamos al 53. Es decir, que con ese decreto, más o menos se está incrementando algo del 22, 23% aproximadamente. El grueso ya venía anteriormente a través de otras veces que han sido dados en su momento.

Culminado el debate, vamos a la votación referente al tema del decreto.

Si, congresista.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Una sola cuestión. El comentario que usted ha hecho al final, sobre que esto está desde el año 2000 no sé cuántos hasta el 2010, nos acaba de decir usted. En el 2000, claro, era otro momento pues presidente. O sea, en el año 2000, 2006, el Presupuesto de la República, ¿de cuánto era?, ¿cuánto era el Presupuesto de la República?, ¿qué monto era el Presupuesto de la República? Les pregunto acá a los congresistas que están acá, a los asesores, ¿cuál era el monto del Presupuesto de la República?, 25 000 millones de soles. Tienen que saber, pues, cuando entró Toledo, [...?] Cuando entra Alan García, lo lleva creo hasta 45 000, 50 000. Con Ollanta crece el presupuesto, porque empieza a haber las inversiones.

Pero en el 2008 hubo un fenómeno mundial, los Lehman Brothers, el fenómeno Tequila, la totalidad del mundo se cayó, los Lehman Brothers, se cayó todo el mundo, entonces son situaciones completamente diferentes. Entonces era momento que había que estimular, pero no es el momento de hoy día. Ningún gobierno, presidente, yo entiendo que usted es oficialista, pero que no ejecutó ni siquiera el 45% del Presupuesto de la República.

Hoy día he visto al Presidente de la República, antes de venir acá, mientras que me estaba vistiendo, en una conferencia de prensa con los alcaldes de Lima, los presidentes del AMPE, diciéndoles "vamos a trabajar ahora para cómo ayudarlos a ustedes a invertir sus presupuestos, vamos a ayudarlos a invertir sus presupuestos". O sea el Ejecutivo va a enseñar, que no ha ejecutado su presupuesto, va a enseñar a los alcaldes a ejecutar presupuestos.

Estamos en un círculo vicioso que no acaba nunca. Creo que no hay que hacer nada, simplemente que por gravedad se hagan las cosas, pero no confundamos y sustentemos, presidente, que este decreto viene desde la época pasada, sí, pues, el Presupuesto de la República cuando entró Toledo era de 25 000 millones de soles, una pobreza de Presupuesto para el país tan sufrido como ya venía de una desgracia económica, quizás se aprecia en los [...?], porque va creciendo en función al impuesto de la recaudación, la recaudación estaba en 17, después bajó a 13% y se ha tratado de recuperar.

¿Cuál es la recaudación del día de hoy, la saben? No la saben. Entonces, si los asesores de esta comisión no saben cuál es la recaudación actual, cómo pueden pretender, porque nuestra

obligación es fiscalizar, no estar con el gobierno señores asesores, estos son asesores de planta, presidente, su obligación es fiscalizar en el poco espacio que tenemos. Entonces si la recaudación en cuánto está, para ver si se le va a devolver el Impuesto Selectivo al Consumo.

Yo he hecho una pregunta: ¿Tiene algún informe sobre la cantidad de accidentes de camión? ¿Usted, congresista Robles, tiene un informe sobre la cantidad de accidentes de camiones que hay en la carretera? ¿Sabe cuántos? No, estoy hablando de camiones, no de transporte público de pasajeros, no es lo mismo. De los camioneros, muy poco, casi ninguno, muy poco, pero es a ellos que se les está aumentando el Impuesto Selectivo al Consumo a los ómnibus o a los transportistas de carga.

Los transportistas de carga, los camioneros son recontra profesionales, ganan un montón de plata, sus camiones cuestan una fortuna, casi ellos, la mayoría son dueños de esos camiones, recontra asegurados y bien puestos, el problema no es con ellos, es del transporte público interprovincial de pasajeros los que se caen todo el rato porque no hay la parte del Ejecutivo del control, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio del Interior, a esos me refiero.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista. Bueno.

Se somete a votación el informe recaído en el Decreto de Urgencia 012-2019, que establece la medida para fortalecer la seguridad vial en la prestación de servicio de transporte público terrestre de carga y de transporte regulado de personas del ámbito nacional.

Se somete al voto.

La congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Voy a tener que votar drásticamente "No", porque me hubiera gustado abstenerme, porque es... Me voy a abstener. Porque, como dije, votando a favor o votando en contra estoy haciendo reconocimiento a un gobierno que no reconozco. Yo me abstengo en la votación.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

La congresista Lizbeth Robles.

La señora ROBLES URIBE (C21).— (A favor).

El señor COORDINADOR.— Gracias.

El congresista Clemente Flores también a favor.

Entonces, por mayoría se aprueba el presente decreto.

Gracias, congresista.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Presidente, me gustaría pedirle por favor que cuando usted hable en mayoría, quede constancia que es la votación de un congresista, porque mayoría suena mucha gente, y es la aprobación de la congresista Robles, no es la mayoría. La mayoría parece ser más de dos o tres.

Que conste solamente la votación a favor de la congresista Robles.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Se pide autorización para ejecutar los acuerdos tomados en la presente aprobación del acta.

Los que estén de acuerdo sírvanse expresar levantando la mano. De acuerdo.

Siendo las 10 con 45 minutos, se cierra la sesión.

Gracias.

—A las 10:45 h, se levanta la sesión.

31

Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019

ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN

Lima, 9 de diciembre de 2019

Siendo las once con treinta y cinco minutos del lunes 09 de diciembre de 2019, en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, actuando como coordinador el señor congresista Clemente Flores Vílchez, se verificó la asistencia de los congresistas Lourdes Alcorta Suero, Mario Mantilla Medina y Lisbeth Robles Uribe, y con el quórum reglamentario se dio inicio a la sesión.

Presentaron licencia los congresistas, Gino Costa Santolalla y Marita Herrera Arévalo.

La congresista Alcorta Suero dejó constancia de su presencia desde antes de las 11.30 horas.

Seguidamente, el congresista **Flores Vílchez** indicó que, de acuerdo a la agenda. estaba programada la visita de los integrantes del Poder Ejecutivo, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio del Ambiente.

Por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones hizo uso de la palabra el señor **Jorge Arévalo Sánchez**, Jefe del gabinete de asesores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y **Fernando Cerna Chorres** Director de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El señor Arévalo Sánchez, hizo una breve exposición del tema, referente a los detalles del Decreto de Urgencia 012-2019, indicando que el Decreto en mención establece medidas para fortalecer la seguridad vial, generando un incentivo para que se pueda reducir los accidentes de tránsito, dando el incentivo a aquellos que no tengan infracciones graves y posteriormente se va ir renovándose la flota. Luego cedió la palabra al señor Cerna Chorres, quien empezó indicando que el Decreto de Urgencia en estudio establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional e inmediatamente explicó que los accidentes de tránsito en las carreteras del Perú durante los últimos 6 años (2013 – 2018), representan en promedio el 3% del total de accidentes ocurridos a nivel nacional, el 11% del total del número anual de heridos y el 30% fallecidos.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ

Y durante el periodo de diciembre a marzo se presentan en promedio un mayor número de fallecidos como causa de accidentes de tránsito, siendo esta media superior en 5.7% en comparación con las cifras promedio de los meses de abril a noviembre.

32

En ese contexto, es estima urgente tomar acciones inmediatas, a fin de que los conductores planifiquen sus decisiones de inversión en el 2020 y se desincentive la comisión de infracciones de tránsito directamente relacionadas con la seguridad vial.

En este estado, intervino la **Congresista Lourdes Alcorta Suero**, saludando a los invitados y para hacer una aclaración, solicitando se avance en otros asuntos, porque esas estadísticas ya se conocen indicó. Agregó que los diagnósticos sobre la problemática del transporte era de público conocimiento y que lo que se requería era una respuesta al grave problema del transporte urbano; además agregó que ha estado en la Comisión de transportes y había visto pasar a tres gobiernos, pera que la propuesta del Poder Ejecutivo le resultaba inconsistente.

Y señaló, que no encuentra sostenible la propuesta del Poder Ejecutivo.

Continuó el señor **Cerna Chorres** indicando que, la prestación del servicio requiere la utilización de vehículos a combustibles diésel debido a condiciones del servicio y aprovisionamiento. Usan diésel:

- El 97% de los vehículos de carga (N2 y N3)
- El 93% de los vehículos de pasajeros interprovincial (M3)

La falta de alternativas de aprovisionamiento de combustibles diferentes al diésel conllevaría al incremento de su precio de venta y, por tanto, del flete en el transporte de carga y pasajeros.

Por el alto nivel de informalidad en los servicios de transporte terrestre y, por tanto, afectación a la seguridad vial.

El escaso uso del comprobante electrónico de los proveedores de combustible y transportistas.
Además, indicó que, el combustible representa entre el 30% y 40% de la estructura de costos del transportista.

No se ha desarrollado una red de estaciones de distribución del Gas Natural.
El pequeño tamaño del mercado de los vehículos que utilicen combustibles distintos al diésel hace a estos caros.
Existe una pérdida de potencia de los vehículos adaptados al uso del Gas Natural en condiciones de altura.

El combustible que representa entre el 30% y 40% de la estructura de costos del transportista, como se ha indicado. En tal sentido, los fondos provenientes de la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo podrán ser utilizados en la mejora de la calidad en la prestación de servicio. Se complementa con un plan agresivo de fiscalización de los servicios de transporte materia del beneficio.

33

Intervino nuevamente la **congresista Alcorta Suero**, para sostener que ella no veía la vinculación del Decreto de Urgencia con el Impuesto Selectivo al Consumo, y dijo que hay contradicciones con el medio ambiente y aclaró que no hay control de los vehículos para entrar y salir de Lima y que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de los accidentes de tránsito, y se debe hacer políticas de Estado para que los autos antiguos vayan al depósito. También se refirió sobre la SAT y sobre las papeletas. Además, pidió que el Poder Ejecutivo prepare medidas diferentes para solucionar el transporte público interprovincial, e indicó que se han hechos eventos internacionales para solucionar el problema de transporte. Y que los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberían saber.

Prosiguió el señor **Cerna Chorres**, diciendo que, la voluntad y participación activa del sector del transporte de carga por carretera son esenciales para el éxito de cualquier medida diseñada para mejorar la seguridad vial. Y la motivación de esto se encuentra resumida en los programas de:

CEPAL (2019): Una estructura industrial de transporte de carga por carretera formalizada y profesionalizada es requisito indispensable para implementar planes y programas de seguridad vial.

OMS (2018): La velocidad a la que un vehículo viaja directamente influencia el riesgo de un accidente, la severidad de las lesiones, y la posibilidad de muerte. El refuerzo de los límites de velocidad forma parte de una estrategia integral de promoción de la seguridad vial. Incluso pequeñas reducciones en la velocidad reducen la posibilidad de accidentes fatales y con consecuencias graves.

Torete for Safer Roads (2016): El uso de tecnologías de telemática y de comportamiento de los conductores resulta útil para regular los estándares de seguridad y realizar un seguimiento del desempeño de los empleados. La investigación sugiere que el uso adecuado de la telemática puede reducir los accidentes relacionados con la seguridad hasta un 50 %.
Las mejores condiciones económicas enfrentadas por las empresas, derivadas del beneficio tributario, permitirán mejorar la formación inicial y la capacitación continua de conductores en técnicas de conducción segura, actividades que son un importante foco de gestión para avanzar en temas de seguridad vial.

Posteriormente explicó, quiénes son los sujetos del beneficio: Los transportistas que prestan el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y/o el servicio de transporte público terrestre de carga
El monto del beneficio de devolución: Equivalente al cincuenta y tres por ciento (53%) del ISC que forma parte del precio de venta del combustible diésel B5 y diésel B20 con un contenido de azufre menor o igual a 50ppm, por el plazo de tres (3) años, contados a partir del 01 de enero de 2020. Aproximadamente S/ 0.80 por galón.

La transparencia: i) El monto y la relación de los beneficiarios son públicos, ii) La relación de proveedores autorizados es publicada por SUNAT.

34

Pero para poder sujetarse a este beneficio informó que las condiciones necesarias son:

a. No contar con sanciones en materia de transporte y tránsito.
b. Contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el Reglamento.
c. Emitir comprobantes de pago electrónicos
d. Contar con autorización del MTC.

Informe de evaluación:
MTC, MEF Y MINAM presentarán ante el Congreso un informe respecto al impacto anual de las medidas dispuestas en el presente DU, sobre la base de criterios tributarios, de protección al medio ambiente, de siniestralidad en el sector transporte y de renovación de la flota vehicular. Suspensión del beneficio ante dos informes negativos.

Se está trabajando en un Plan:

1. SUTRAN ejecutará un plan de fiscalización que comprenderá el control de excesos de velocidad y consumo de alcohol, haciendo el uso de cinemómetros y alcoholímetros, respectivamente, en lugares de concentración de accidentes de tránsito, de exceso de velocidad, de zonas de informalidad y de zonas de esparcimiento estacional. Las actividades de fiscalización de límites máximos de velocidad se realizarán mediante fiscalización electrónica
2. El plan de fiscalización supone un incremento promedio a corto plazo de 88% en el personal fiscalizador, entre fiscalizadores y jefes de grupo; pasando de 558 fiscalizadores a 1050 fiscalizadores. La región Madre de Dios tendrá el mayor crecimiento de fiscalizadores con un incremento de 613%, otro incremento importante es de Moquegua con 360%, asimismo en Ancash, Ayacucho, Huánuco y Puno con incrementos que superan el 100%.
3. En consecuencia, si bien los transportistas tienen discrecionalidad sobre el uso de los recursos producto del beneficio de devolución del ISC, estos, debido a las acciones intensivas de fiscalización de la SUTRAN, tienen fuertes incentivos a priorizar inversiones financiadas por el ahorro generado por la devolución del ISC en acciones para fortalecer la seguridad en el transporte, tanto para no perder el beneficio como para no ser sancionados.

Finalmente, el señor **Cerna Chorres** dijo que, se va a complementar con el programa de chatarreo.

Luego, hizo uso de la palabra el **congresista Mantilla Medina**, quien se sumó a la observación formulada por la congresista Alcorta, diciendo que no hay correspondencia entre el Decreto de Urgencia y el tema tributario. Asímismo, dijo que no encontraba la relación con el Ministerio del Ambiente en los alcances del Decreto de Urgencia.

35

Al respecto, el **congresista Flores Vílchez**, coordinador del grupo de trabajo, precisó que la invitación referida al tema del medio ambiente, se realiza a solicitud de la congresista Alcorta Suero y su relación de los combustibles y la calidad del aire.

Y, acto seguido dejó con el uso de la palabra a la señora **Giuliana Becerra Celis**, **Directora General de Calidad Ambiental del Ministerio del Ambiente**, para indicar cuáles son las principales medidas implementadas en el Perú vinculadas a la reducción de emisiones vehiculares que son:

- Mejorar la calidad de los combustibles: retirar plomo de gasolina, disminuir el contenido de azufre progresivamente, agregar una fracción de biocombustible (etanol y biodiesel).
- La incorporación de estándares de emisiones vehiculares más estrictos cada vez, empezando por Euro 2 y finalmente adoptando el Euro IV para vehículos que ingresan al país, medida que se hizo efectiva en 2018.
- La supervisión para las unidades en circulación, a través de las inspecciones técnicas vehiculares, tema en el que se presenta una problemática de informalidad que ha impedido que se tenga la efectividad deseada.
- Diversificación de la matriz energética del transporte: uso de gas natural (recurso nacional y que tiene un costo muy competitivo frente a los combustibles convencionales), y la introducción del tren eléctrico, que tiene cero emisiones de contaminantes locales.

Entre las principales medidas para lograr la reducción de emisiones de fuentes móviles, hemos identificado y estamos avanzando en las siguientes:

1. La hoja de ruta para la adopción de la Norma Euro VI/6, articulando estrechamente con otros 3 ministerios: MEF, MEM y MTC.
2. El proyecto de ley para la promoción de la renovación vehicular y chatarreo que ha sido una iniciativa conjunta entre el MEF, MTC y MINAM.
3. Se está formulando un proyecto GEF (Global environmantal fund), que se enmarca en el Programa Global de Movilidad Eléctrica liderado por la Agencia Internacional de Energía y UNEP (**Programa** de las **Naciones Unidas** para el Medio Ambiente).

En este estado la **congresista Alcorta Suero**, intervino nuevamente y terminó diciendo que ahora hay un problema con las motocicletas y preguntó que ha hecho el gobierno en los últimos tres años y preguntó cuáles son las soluciones que las autoridades traen, e indicó que solo traen diagnósticos y no hay soluciones, pidió una sola cosa que se haya hecho en concreto en transportes y medio ambiente, para apoyarla.

Nuevamente, el señor **Jorge Arévalo Sánchez** explicó el vínculo entre la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo, propuesto en el Decreto de Urgencia y la seguridad vial, buscando tomar medidas para evitar accidentes de tránsito y beneficiando a los buenos conductores, que cumplan ciertos requisitos, para

36

posteriormente ejecutar otras medidas como poner en marcha el bono de chatarreo, entre otros.

El **congresista Flores Vílchez** intervino para comentar el Decreto de Urgencia 012-2019. La **congresista Alcorta Suero,** se dirigió al coordinador diciendo que, no le permite el comentario de "centrémonos", porque sobre eso estamos centrándonos, y esa ha sido la discrepancia, que trae el decreto de urgencia con un argumento del Impuesto Selectivo y seguridad vial, dicho esto pasó a retirarse de la sala

El señor **coordinador Flores Vílchez**, dijo que la hemos escuchado, congresista Alcorta, y creo que hemos sido respetuosos, no hemos interrumpido mientras usted ha intervenido, por eso estamos dando la palabra al congresista Mantilla

El **congresista Mantilla Medina,** insistió en que no hay coherencia entre el objetivo de la norma y el desarrollo de los demás artículos.

Además, señaló que el problema del transporte en el Perú, y no solamente el problema de transporte, sino el problema de la economía en el Perú, es que nosotros estamos acostumbrados desde muchísimos años a que el peso de la economía del sector público está con los impuestos, y sobre todo el Impuesto Selectivo al Consumo a los combustibles.

En otros países, por ejemplo, los impuestos son mucho menores de los combustibles que en el Perú. En el Perú, en mala cuenta, sustenta su economía en los impuestos que se aplican a los combustibles, y es por eso que se encarecen los servicios públicos de transporte.

Agregó que una política general, sería aumentar la presión tributaria para que los informales tributen. Añadió a su intervención que lo que tenía que ver en la Comisión Permanente es si el Decreto es o no constitucional. Según señaló, no es constitucional porque de acuerdo al artículo 74 de la Constitución, solamente por ley se pueden hacer modificaciones tributarias, pero que el Decreto de Urgencia, no es una ley, sino tiene un nivel inferior que la ley ordinaria.

Finalizó preguntando que quisiera saber, con esta medida cuántas empresas de transportes en el Perú se van a beneficiar.

Y, por otro lado, cuánto es lo que se va a mejorar en recaudación tributaria o cuánto es lo que se va a perder en recaudación tributaria con esta medida, si ya tienen los datos los señores que nos visitan agregó.

Posteriormente, intervino la **congresista Robles Uribe**, saludando a los invitados y haciendo las siguientes preguntas:

Dentro del Decreto de Urgencia 012, específicamente consiste en lo que nos dice que se otorga la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo del ISC al combustible diésel.

Si sabemos que esto siempre se ha venido dando desde años anteriores, pero ha sido con un porcentaje de un 20%. Hoy se quiere beneficiar de un 53%.

37

Entonces, si esto es, ¿por qué ese gran cambio que se empieza a dar? Tanto es así que tenemos leyes que han sido anteriormente, la Ley 28226, que era justamente la devolución por el equivalente al 20% del Impuesto Selectivo, y esto ha sido en el gobierno de Alejandro Toledo.

Vamos a años anteriores también, la Ley 29518, que es un equivalente —dice— a un 30% justamente a este tipo de consumos.

Y así la ley 30060, de igual manera, Ollanta Humala hasta hace poco.

¿Por qué en el decreto de urgencia, la 012, que estamos viendo, del 2019, se otorga un beneficio mayor ahora de un 53%, al que se ha venido otorgando en gobiernos anteriores?

¿Por qué se considera el combustible diésel B5 y B20 con contenido de azufre menor o igual a 50 ppm?

¿Si en los beneficios tributarios otorgados anteriormente no se especifica el tipo de combustible, cómo en esta actualidad sí ya estamos mostrando estos tipos de características, a qué grifos o empresas si se va a beneficiar, y qué empresas son las que tienen estas características?

¿Existen cifras del número de beneficiados respecto a los beneficios tributarios otorgados anteriormente?

¿Cómo se beneficia en realidad nuestro Estado?

¿Cuentas empresas distribuyen este tipo de combustible que contengan estas características? Porque según los argumentos ya utilizados en la exposición de motivos, según el Decreto de Urgencia 012, "la mayor disposición de recursos permitirá —dice— al transporte invertir en seguridad". ¿Bajo estos argumentos, qué medidas se dispondrán para asegurar que el transportista invierta en lo señalado?

Los señores representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones dieron respuesta a las interrogantes de los **congresistas Mantilla y Robles,** como consta en la transcripción magnetofónica de la sesión.

La **congresista Robles Uribe** intervino diciendo que le gustaría que los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones dijeran, porque no han respondido, ¿por qué se ha tenido justamente un alto porcentaje, de pasar de 20 o 30% a un 53%?, y ¿por qué específicamente Repsol, que es una empresa española, si no me equivoco, tiene este tipo de los 50 justamente PPT, cuando deberían de tener, probablemente, una empresa como las peruanas que tenemos, ya que la mayoría también, que son muy consumidas nuestros transportes, nuestros vehículos de la policía, por ejemplo, no van a Repsol, no van a otras empresas, sino utilizan estas empresas peruanas, como es Petroperú, por ejemplo? ¿Por qué no se le da ese tipo de insumo más a la empresa Petroperú?, y ¿por qué específicamente una empresa extranjera?

El señor **Jorge Arévalo Sánchez,** respondió que mencionar que en las condiciones anteriores en las que se emitió los proyectos de leyes anteriores, en el año 2018, hubo un incremento del Impuesto Selectivo al Consumo para el combustible, que fue

aproximadamente de 26%. Adicionalmente a eso, se consideró el promedio que se iba devolviendo en los años de proyectos anteriores, entre 20 y 30%, y es por eso que sumados ambos montos llegamos a la suma cercana a 53%.

Por otro lado, me gustaría resaltar y enfatizar que, como se ha mencionado, no solo este beneficio está otorgado para aquellos que consumen combustibles en los grifos de Repsol, sino en cualquier proveedor formal que aparezca en la página de Sunat que ofrezca este tipo de combustible.

Se mencionó que Repsol, solamente tiene el 58% del mercado y existen más proveedores de combustible que ofrecen este combustible a los transportistas.

El señor **coordinador Clemente Flores Vílchez,** intervino, aclarando que también se ha hecho la invitación al Ministerio de Economía, ellos son la institución indicada para que nos puedan decir sobre el tema de la recaudación, si se aumenta, se disminuye, cuál es el trabajo que están haciendo ellos en concreto.

El señor **Fernando Cerna Chorres,** finalizó diciendo que, lo que busca este decreto de urgencia es generar un incentivo tributario, es decir, utilizar parte de esa recaudación, a generar estas conductas y estos cambios que se están estipulando en el decreto de urgencia, eso es lo que busca. Y como medida adicional es que se utilicen los comprobantes electrónicos, que tiene una medida de recaudación y de formalización. Pero básicamente el fondo del Decreto de Urgencia es seguridad vial incentivada a través de la devolución de parte del impuesto selectivo al consumo.

Entonces, enmarquemos el decreto de urgencia en su objetivo principal, que es utilizar parte de la recaudación para generar este cambio, que busca proteger las vidas de las personas que utilizan el servicio de transporte y algunos accidentes que se generan en el transporte de carga. Entonces ese es el objetivo del decreto de urgencia.

El señor **coordinador Clemente Flores Vílchez**, señaló que, se ha escuchado a los representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la representante del Ministerio del Ambiente, sobre el tema de la seguridad vial que expresamente se emite en el decreto de urgencia, y dio por terminada la sesión levantándola, siendo las trece horas con cinco minutos.

La transcripción magnetofónica forma parte integrante de la presente acta. La presente acta fue aprobada por unanimidad en la Segunda Sesión del Grupo de Trabajo realizada el 13 de enero 2020-

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ

Clemente Flores Vílchez
Congresista de la República
Coordinador del Grupo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

39

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
D. VELÁSQUEZ
ÁREA DE TRANSCRIPCIONES

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PERIODO LEGISLATIVO 2019-2020

COMISIÓN PERMANENTE

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ANALIZAR EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA Y DEL TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS DEL ÁMBITO RURAL

1.ª SESIÓN

LUNES, 9 DE DICIEMBRE DE 2019

COORDINACIÓN DEL SEÑOR CONGRESISTA CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ

—A las 11:38 h, se da inicio a la sesión.

El señor COORDINADOR.— Muy buenos días, señores congresistas, señores funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio del Ambiente.

Están en camino dos colegas congresistas para tener el *quorum* correspondiente, pero podemos ir ya avanzando como informativa.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Presidente…

El señor COORDINADOR.— Sí, congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Le agradecería que deje constancia que son las once casi cuarenta de la mañana, que la cita era a las once y media, que yo me encuentro presente. La cita es a las once y media; no tengo por qué estar esperando que los demás lleguen.

Los señores del Ejecutivo también están presentes.

Entonces, son los señores que no han venido del Ejecutivo, como tampoco va a venir ahora la gente para ver el tema de los libros, de la exoneración de los libros. Media hora esperando y no ha llegado nadie. Es la quinta vez que no hay *quorum*.

Entonces, sí, dejar constancia de que yo Lourdes Alcorta estoy presente, no es que están en camino, no es así. Comenzamos con los que estamos acá, por respeto a mí, respeto a los señores, a mí y a todos.

El señor COORDINADOR.— Con la licencia del congresista Gino Costa y de la congresista Marita Herrera, para hacer de su conocimiento.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Presidente…

El señor COORDINADOR.— Sí, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Si la vez pasada hubo todo un problema en la Comisión Permanente por la asistencia de dos congresistas que no debían de estar, por el tema que no estaba regulado el tema de las licencias, y creo que los congresistas no tenían ninguna obligación, pero se hizo todo un problema, ellos tienen obligación de venir a la sesión. Los que están postulando a la reelección, los que tanto se pararon a protestar y reventar con que la no

40

reelección, debían estar acá, es su primera obligación, y después su campaña sin ningún problema.

Pero cuando le conviene al señor Gino Costa sí va a la Permanente, porque quiere trabajar sin goce de haber, pero cuando tiene la obligación de estar acá, no ha venido.

La licencia es por un tema de salud, por una cosa personal de vida o muerte, pero ellos deberían estar acá, todos los que están yendo a la reelección. No tiene nada que ver con que después cuando acabe esta reunión puedan seguir haciendo su campaña como les dé la mejor manera, porque si no, no vamos a tener *quorum* nunca.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Para su conocimiento, el día, perdón, con el oficio 424 del 2019, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de fecha 6 de diciembre de 2019, por comunicación, en representación de dicho sector participarán los siguientes funcionarios: el señor Fernando Cerna Chorres, director de la Dirección General de Políticas Públicas y Regulación del Transportes Multimodal, pertenece al Viceministerio de Transportes; el señor Jorge Arévalo Sánchez, jefe del Gabinete de Asesores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

También con el oficio 01218-2019 del Ministerio del Ambiente, de fecha 6 de diciembre de 2019, por lo que comunica lo siguiente: Que la señora ministra se encuentra cumpliendo actividades oficiales en la ciudad de Madrid, España, del 7 al 12 de diciembre del año en curso, en un evento sobre el cambio climático.

Por tal motivo, asiste a su representación la señora Giuliana Becerra Celis, directora general de Calidad Ambiental y su equipo de trabajo.

Bueno, creo que vamos avanzando con la presentación, en este caso un tema de orden, vamos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Contando con la presencia del jefe de gabinete, el señor Jorge Arévalo, le gustaría hacer una introducción al respecto antes de iniciar la exposición.

Señor Arévalo, adelante.

El señor JEFE DEL GABINETE DE ASESORES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Jorge Arévalo Sánchez.— Gracias, señor Presidente.

Muy buenos días, señores congresistas.

Queremos aprovechar esta invitación para exponerle los detalles sobre los cuales se ha desarrollado el decreto de urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial.

En ese sentido, tenemos una presentación que desarrolla la justificación y las medidas que se han planteado en este dispositivo. Pero lo que es importante es señalar que esta medida lo que busca es generar un incentivo para que se pueda reducir los accidentes de tránsito por parte del transporte de carga y de pasajeros. ¿Por qué? ¿O cómo?, para ser mucho más preciso.

Dando el incentivo a aquellos que no tengan infracciones de carácter grave y también como una opción adicional es que también los vehículos puedan ir cambiándose, renovando la flota. Esos son los dos grandes lineamientos que vamos a desarrollar en esta presentación.

Como le digo, mejorar la seguridad vial que nos permita tener un impacto en la reducción de los accidentes de tránsito y, por lo tanto, reducir el número de fallecidos o de personas afectadas por este tipo situaciones que queremos evitar.

Por lo tanto, repito, es importante que no haya infracciones de tránsito graves y que también se pueda ir generando una mejor calidad en los vehículos que conforman la flota para este tipo de transportes.

Así que esos son los puntos que vamos a tratar en esta presentación y para eso el director general nos va a dar los lineamientos claros.

El señor COORDINADOR.— Gracias.

Contamos con la presencia del señor Fernando Cerna, puede hacer la exposición referente a la invitación que se ha hecho presente.

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Muy buenos días a los congresistas presentes que nos acompañan el día de hoy. Muy buenos días a todas las personas que acompañan a la sesión relacionada con el decreto de urgencia.

Me gustaría comenzar explicando, si podemos ir a la primera, la problemática relacionada con la accidentabilidad en el país.

Si nosotros podemos ver las cifras, lamentablemente en el país mueren más o menos tres mil doscientas cuarenta personas por año. Eso quiere decir que ocho personas diariamente lamentablemente por ocurrencia de accidentes de tránsito no nos acompañan. Pero también los accidentes de tránsito no solo generan fallecidos sino también un número importante de heridos que ha venido incrementándose con el transcurso de los años.

Como podemos ver las cifras, nosotros podemos ver ahí los accidentes que han sucedido en vías urbanas y carreteras.

Como podemos ver, la barra amarilla representa los accidentes que ocurren en carreteras y la barra azul a los que ocurren en vía urbana.

Como pueden ver, si nosotros hacemos un estimado del número de accidentes que ocurren en vía urbana, estos representan el 97%. Quiere decir que en carreteras solamente ocurren el 3% de los accidentes. Sin embargo es importante, muy importante resaltar, que este 3% de accidentes generan el 30% de fallecidos, una cifra bastante elevada, lo que genera que uno tenga una probabilidad más o menos de 8.5 veces más de morir en un accidente en carreteras que morir que una vía urbana. Eso como primer dato importante.

La siguiente, por favor.

Adicionalmente si hacemos un análisis de las causas que generan esta circunstancia de los accidentes, podemos ver que principalmente los accidentes ocurren por una conducta temeraria. Por ejemplo, el conductor, por las vías que no están seguras o porque los vehículos no presentan las condiciones mínimas de seguridad. Eso quiere decir, nos bota el primer cuadro, que el 70% de los accidentes son por conductas generadas por el conductor.

Adicionalmente cuando uno hace un análisis en detalle de qué conductas presenta este conductor, podemos ver que hay tres muy claras: exceso de velocidad, consumo de alcohol e imprudencia. Estas tres acciones realizadas por el conductor generan el 70% de los accidentes en nuestro país.

Entonces, es importante resaltar que los accidentes en carreteras tienen un impacto muy alto en el número de fallecidos en el país, y que estos presentan una relación directa con conductas realizadas por los conductores.

La siguiente, por favor.

Adicionalmente es preciso mencionar que cuando hace un análisis de la temporalidad, podemos ver en las barras amarillas, que representan los accidentes entre abril y noviembre, y la barra azul, que representan los accidentes entre diciembre y marzo, perdón, el número de fallecidos, podemos ver claramente que entre diciembre y marzo se genera el mayor número de fallecidos ocurridos producto de accidentes de tránsito.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— ¿Me permite una interrupción?

42

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Sí, claro.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Presidente, a través suyo.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Adelante, congresista.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Saludar a todos los miembros del Ejecutivo, bienvenidos al Congreso, sigue siendo este el congreso y yo sigo siendo congresista junto con el señor.

No quiero ser impertinente, tómelo de buena fe, o sea, no sé cuánto tiempo tienen trabajando ustedes el tema del transporte, yo tengo, esa es mi tercera gestión en el Congreso, hasta el cierre del Congreso he estado en la Comisión de Transportes, conozco bastante el tema, me reunido con ministros desde la época de Alan García, del primer quinquenio, con los ministros de transportes del gobierno de Ollanta Humala, con este también, con el mismo Trujillo, he estado con la señora Jara, conocemos, los conozco bien.

Como soy la única congresista que está acá y el presidente, yo preferiría ahorrar, porque lo que usted me está dando lo conocemos, los diagnósticos en este país los conocemos todos de cualquier rubro, podemos exportar diagnósticos, enlatados como cancha. El tema es cómo avanzamos en la solución.

Si me permite, prefería avanzar en otra cosa, porque esas líneas, yo le digo nomás, yo lo reto, de buena lid. El Ministerio de Transportes, la Policía Nacional de Tránsito, los municipios y la Sutran no coinciden en la cantidad de accidentes, los cuatro tiene número de accidentes diferentes.

Conocemos los motivos de los accidentes, sabemos lo que pasa, la pregunta es ¿qué es lo que ha pasado para seguir con lo mismo, para no seguir, porque todos los años repetimos la exposición, la exposición y la exposición? Y yo no quiero ser soberbia, pero puedo dar cátedra del tema. O sea, yo sigo hablando con... yo me he reunido con Elmer Trujillo hasta en dos oportunidades antes de la salida, con la señora Jara también, la he visto en el [...?] también, con el alcalde hemos visto el tema.

Entonces, yo preferiría avanzar de cómo podemos hacer las cosas.

Yo lo que encuentro, si me permite, Presidente, para concretar el tema, yo lo encuentro acá en la exposición, que la llevo y la voy a guardar, por supuesto, yo le puedo decir, por ejemplo, que la primera pandemia de muerte en el mundo son los accidentes de tránsito a nivel mundial.

Hemos estado en eventos, en congresos, en España, en Rusia, en Estados Unidos, en el Perú, de transporte a nivel mundial. ¿Quiénes van? Los congresistas que están metidos en el tema de transporte, lo inaugura el ministro de Transportes, que lleva diferentes nombres, lo cierra el presidente, el rey o emperador de ese país, van todos los países del mundo, hemos compartido mesa, van los fabricantes de carros, van las compañías aseguradoras, van todos, todo el mundo va. Yo aprendí ese día que los carros, por ejemplo, los volvos, es único vehículo que tiene jaula, que cuando choca no se abolla.

Todos hemos ido, las compañías de seguros, todos hemos estado en esas reuniones, que son miles, y es impresionante. En Lima se hizo uno.

Entonces, yo quisiera ir más bien a ver las posibilidades de soluciones, porque los diagnósticos los conocemos y nadie coincide con lo mismo.

Entonces, si me permite, quisiera intervenir, presidente.

Como le digo, ninguno va a coincidir (la Sutran, el Ministerio de Transportes), no tienen, si le pregunta usted a la Sutran, al Ministerio de Transportes, la cantidad de accidentes que ha habido,

ninguno coincide en los números, todos tienen números diferentes, cada uno basado en sus propias historias.

El señor COORDINADOR.— Congresista, creo que... que haga un resumen muy ligero, porque no es muy amplio el tema de la exposición. Y en los temas más relevantes, culmina el tema de la exposición y luego hace las preguntas que corresponda, para tener un orden, congresista, porque si no...

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Pero es que he visto, he visto, el informe del señor lo conozco.

El señor COORDINADOR.— Claro.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Tengo estos.

El señor COORDINADOR.— Congresista, yo entiendo...

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Yo me voy a retirar. Entonces, se queda usted solo.

El señor COORDINADOR.— Congresista, creo que no es la forma.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Presidente, déjeme hablar.

Con todas las disculpas del caso, les he dicho, no quiero ser impertinente, no quiero alterar nada, pero ya conocemos el tema. Yo soy la única congresista que está sentada acá, conozco el informe, he estado en los tres gobiernos, quisiera avanzar. Porque lo que no encuentro sostenible es la propuesta del Ejecutivo.

Por eso, quiero avanzar. No es que tenga que escucharlo, creo que podemos ahorrar el tiempo y avanzar en qué cosas podemos proponer.

El señor COORDINADOR.— Por eso, que termine la exposición, usted culmina con sus preguntas.

Por favor...

Adelante, por favor.

El señor JEFE DEL GABINETE DE ASESORES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Jorge Arévalo Sánchez.— Señor Presidente, si nos permite ir básicamente a la parte de la exposición de la medida que se contempla en el decreto de urgencia y su justificación, para que podamos, si nos permite avanzar en la exposición, e irnos a esa... Claro, pasamos la parte de justificación, digamos, preliminar del decreto y vamos a las medidas que se están adoptando y la justificación de la misma.

Si nos permite, con su permiso, para avanzar eso.

El señor COORDINADOR.— Correcto.

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Como dijo la congresista...

Perdón.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— (Intervención fuera de audio)

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Yo soy director general desde diciembre del año pasado.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— (Intervención fuera de audio) Diciembre del año pasado.

¿Usted?

44

El señor JEFE DEL GABINETE DE ASESORES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Jorge Arévalo Sánchez.— Yo acompaño al ministro de esta gestión actual.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— ¿Usted?

La señora DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE.— Como directora general desde el 2016.

El señor COORDINADOR.— ¿En ambiente?

La señora DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE.— Ambiente, ambiente.

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Como he mencionado, básicamente la problemática de los accidentes de tránsito está muy clara y la congresista también así lo ha resaltado. El ministerio viene trabajando en diferentes líneas de acción buscando conductores que muestren mejores conductas de conducción vías seguras y vehículos seguros.

En el marco de estrategia que tiene el ministerio para el tema de la seguridad vial, es importante resaltar —la siguiente, por favor— que ha habido diferentes proyectos de ley relacionados con la devolución del ISC. Los dos primeros han estado relacionados con el tema de la formalidad. **(2)**

Y en este decreto de urgencia lo que nosotros planteamos es una relación directa entre la evolución del ISC y la seguridad vial.

En ese sentido, si cuando vemos un poco la estructura del costo del flete que tiene un transportista que realiza un servicio de carga, podemos ver claramente que el costo del combustible bordea entre 30 y 40%, los costos que tiene que realizar este transportista.

Entonces, consideramos que los fondos generados por la evolución del ISC son fondos que ayudarían a que estos transportistas mejoren sus medidas de seguridad vial, que permitan renovar sus vehículos, que permitan incorporar más conductores al servicio que prestan, mejorar el tema de los frenos, mejorar el tema de las llantas, que permitan tener un impacto positivo en la seguridad vial.

Hay estudios que demuestran la importancia que tiene la seguridad vial en las inversiones que realizan las empresas de transportes, en gestionar mejor sus excesos de velocidad, gestionar la utilización del GPS, y el impacto directo en el número de las muertes.

El proyecto de urgencia básicamente lo que plantea es la evolución del impuesto selectivo al consumo.

Y es importante resaltar que aquí hay grandes diferencias con los decretos de urgencia anteriores.

La primera, son las condiciones necesarias para gozar de este beneficio tributario. Hay una relación directa, porque no se debe contar con sanciones de transporte y tránsito, y es muy claro decir que si con sanciones de transporte y tránsito no hay beneficio tributario.

Adicionalmente, no se debe contar con vehículos que tengan márgenes de antigüedad que pongan en riesgo la seguridad vial.

Adicionalmente, se fomenta la formalización, dado que estas transacciones se tienen que dar con emisión de comprobantes de pagos electrónicos.

Y los vehículos deben contar con la autorización del Ministerio de Transportes.

Finalmente, se establecen mecanismos de transparencia, dado que los montos y las relaciones de los beneficiarios debe ser público.

Y la relación de los proveedores autorizados para la dispensa de combustible también debe estar publicado en la página de la Sunat.

El señor COORDINADOR.— Saludamos la presencia del congresista Mantilla.

Congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Con todo respeto, recién nos estamos viendo. O sea, creo que el mundo no comienza con uno.

Cuando yo entré al Congreso por primera vez, con una intervención, nosotros nos preparamos. Un grupo de congresistas durante tres días nos internamos en un sitio para aprender todo el manejo del Congreso.

Le pregunté al congresista Iberico, que fue el último presidente de la Comisión de Defensa, qué es lo que había dejado pendiente para yo continuar.

Lo que tienen que saber es que no porque están por primera vez, con todo respeto, no es un tema peyorativo, hay gente que ya conoce más, conocemos más, entonces la experiencia de ambos puede ayudarnos.

La vida no comienza cuando uno recién llega y hay que contar la historia completa, porque lo que usted ha expuesto lo conocemos, perfectamente cualquiera que no esté sentado acá en el Congreso, la gente de la calle, cualquier persona sabe del tema.

Lo que no logro entender es...

El presente decreto de urgencia tiene como objeto establecer medidas para fortalecer la seguridad vial y reducir la accidentabilidad en la prestación de servicio de transporte terrestre regular, de persona de ámbito nacional y/o del servicio de transporte público, terrestre de carga, mejorando las condiciones de calidad y seguridad del transporte.

Y estamos viendo el tema acá del impuesto selectivo al consumo, que es el motivo del decreto de urgencia. No encuentro vinculación entre una cosa y la otra. Más aun cuando el ministro Trujillo, que hoy día está en serios problemas, determina que el centro de Fiori se convierta en un centro de permisos y licencia que le costó el ministerio al señor.

Entre Medio Ambiente y ustedes hay contradicciones también. No sé si han visto los decretos, pero hay contradicción. No sé si la representante de Medio Ambiente esté enterada, pero hay contradicciones en la disposición.

Cuando tenemos este activo acá, sobre el tema de acá, no tiene que ver con el tema. Lo que pasa es que no hay un tema de control. Desde que un vehículo sale de Lima o de provincia, de un punto al otro, no hay control de nadie.

Hace una semana se han caído tres buses de transporte público en las carreteras, y no pasa absolutamente nada, porque hay falta de control. ¿Quién pone el control? El Ministerio de Transportes pues, ustedes. Sobre eso podemos decir infinidad de casos, de cosas.

Por ejemplo, los controles de los vehículos para salir y entrar al país, ¿por qué se caen los del ómnibus? ¿Qué es lo que dice el chofer de cualquier carro, a Lima o provincia, la avenida Abancay? Se le vaciaron los frenos, la neblina. Se le cruzó la moto, se cruzó una mosca. Está con sueño y no tenía señalización. Ya lo sabemos.

El Ministerio de Transportes, para comenzar, no cumple absolutamente nada en lo que son señalizaciones en las carreteras. Mal señalizadas.

Es como el Alcalde de Lima, que acaba de decir que en la Costa Verde vamos a 60 kilómetros. Él cree que Lima es Miraflores, y no es así. O pone plantas en el medio de las pistas.

Entonces, las cuotas de poder que tengamos en el momento hay que saberlas aprovechar bien, y pedir asesoría y ayuda.

No entiendo el decreto del impuesto selectivo al consumo con el tema de los accidentes. Es un argumento bastante barato.

46

Después por ejemplo. El decreto de urgencia dice que la seguridad vial y el conjunto de acciones y mecanismos destinados a la prevención de accidentes de tránsito, a minimizar los efectos, siendo el principal objetivo la seguridad la salud de las persona, que la compleja problemática de seguridad vial exige que las instituciones formen políticas de Estado. Eso son ustedes.

Que, siendo el consumo de combustible el principal generador del costo que enfrenta el transportista en la evolución del impuesto selectivo al consumo, que el señor Edmer Trujillo lo arregló pues. Después el señor Vizcarra retrocedió, después lo han vuelto a dar, y se han comprometido para evitar la huelga. Lo que pasa es que no se puede disfrazar la realidad con argumentos, porque las noticias están.

La evolución del impuesto selectivo al consumo aplicable a la adquisición es contar con una mayor disponibilidad de recursos para prestar el servicio de transportes a las mejores condiciones de calidad y seguridad. No es verdad. No es cierto.

¿Por qué no le ponen impuestos, por ejemplo, ustedes, Transportes y Comunicaciones, a los carros con más de 10 años de antigüedad? ¿Por qué no hacen una política de Estado, por ejemplo, para que todos los vehículos: combis, microbuses, que no tienen ninguna legalidad de nada, se vayan al depósito?

Eso lo hemos conversado con el ministro Trujillo, con otros ministros de Transportes.

¿Por qué no imponen políticas de Estado, por ejemplo, para que todos los servicios de carros, agarren un ómnibus de 100 pasajeros, y hacen sociedades por tres turnos rotativos?

¿Por qué no se llevan a todos los vehículos ilegales en el país? ¿Por qué no controlan que un vehículo que sale de Lima a Arequipa, de Trujillo a Cajamarca, de Cusco a Puno, tenga un control de entrada y salida de los gobiernos regionales? Para les han transferido ustedes autoridades. ¿Por qué no controlan eso?

¿Qué tiene que ver el impuesto selectivo al consumo con esto? Absolutamente nada. Y eso deja mucho que desear, la presentación.

¿Quién creó Fiori? El mismo ministro Trujillo. Ya desapareció. Lo volvieron a crear y lo han vuelto a desaparecer.

La SAT. Cada vez que uno tiene papeleta va a la SAT. Sin embargo, la SAT... ¿Qué cosa hace uno en la SAT? Si usted tiene deudas por 100 mil soles, usted va a la SAT, el dueño del vehículo, el dueño de la empresa o el chofer, y paga el mínimo. Sigue con la deuda de 90 mil. ¿Por qué? Por eso que pueden deber un millón de soles, 300 mil.

Yo lo pongo en el Twitt, en las redes. Si ustedes tienen gente de prensa, que la gente de prensa trabaje en redes. Porque la SAT es la mejor institución para poder aplacar esta situación.

El señor que debe 100 mil soles en papeletas no puede seguir manejando pues. Se llevan el carro, cierran la empresa. Se acabó. Pero puede estar fraccionando, pagando el mínimo. Siguen transitando, atropellando fiscales, atropellando policías.

Eso es el Ministerio de Transportes. Clávenles impuestos a los vehículos antiguos. Saquen todo lo que no sirve. El tema del chatarreo, que viene desde un montón de tiempo. Incentivos.

O sea, cuál es el tema del impuesto selectivo al consumo. Han hecho un decreto de urgencia... Como no hay quién fiscalice, como no hay Congreso, como no hay entes fiscalizadores, han roto el equilibrio de poder...

No es culpa de ustedes, no los estoy responsabilizando, al Ejecutivo, ustedes son funcionarios, no lo tomen como un tema personal. Pero el SAT es una cosa impresionante. Eso es la mitad del problema.

Alguien que debe más de 10 mil soles en papeleta, no la paga, se le guarda el carro. En 15 días no lo paga, se remata pues, se acabó. ¿Por qué no hacen eso? Hay que enfrentar al toro por las astas, de frente.

47

El pico y placa puesto por el alcalde de Lima. ¿Pueden poner pico y placa a camiones que traen comida perecible? Acaso saben ustedes o han hablado...

Cuando estaba la ministra de Transportes, la señora Jara, el señor alcalde hizo el tema de pico y placa, no consultó con nadie, ni con la ministra de Transportes ni con la ATU. Por su cuenta se mandó.

Entonces, los camiones que vienen, los camiones son... señores choferes, no son cualquier chofer. Son carga de toneladas que saben cómo manejan. Es mínimo el accidente en transporte, y les ponen pico y placa de tal hora a tal hora. O sea, no importa que se queden en la carretera cansados. ¿No tienen idea del físico de esas personas que vienen manejando toda la noche, porque no pueden parar?

Pico y placa no puede funcionar entre las 7 y las 9 de la mañana y dentro de las 5 a 7 de la noche. Es absurdo. Y ustedes no han hecho nada.

O sea, más que traer un informe, que ya conocemos, con todo respeto, a través suyo, presidente, infórmense un poquito más. Yo le puedo dar mejores datos que usted me ha traído. Con todo respeto, les puedo proveer información para ayudarlo.

El señor Edmer Trujillo dijo que hay una contradicción. El ministro de Transportes, Edmer Trujillo, confirmó la suspensión del paro de transportes que estaba programado para el 5 de junio. El ministro de Transportes, Edmer Trujillo, dijo en *RPP Noticias* que el acuerdo de los transportistas no representa una contramarcha al gobierno en el alza del impuesto selectivo al consumo, que hay que devolverlo para que mejoren sus vehículos. Eso no es verdad.

El transporte de carga tiene sus vehículos bien puestos, los que traen comida, llantas, ese tipo de cosas los tienen bien.

El tema del transporte público interprovincial, le pregunto a cualquiera de los que están al frente, a través suyo, presidente.

La semana pasada han caído tres ómnibus, uno de ellos con alumnos, con chicos del colegio. ¿Qué saben ustedes de esos accidentes? ¿Conocen algo?

No saben ustedes que cuando cae un ómnibus con pasajeros mueren 40 pasajeros. No hay noticia. Es parte del poste, parte de un aviso público. Pero si se cae un helicóptero con un pasajero, sí es noticia de primera plana.

¿No es la responsabilidad de los dueños de las empresas para recoger a estas personas, para asistirlas, para pagarles lo que les corresponde, y trasladar en otro...? son maltratadas. ¿Han hecho ustedes algo sobre eso? Esa es la exposición que me hubiera gustado tener.

¿Qué tiene que ver con el impuesto selectivo al consumo? Es una cosa con otra. Han disfrazado una situación. Cosa que me sorprende muchísimo. Es una amarga contradicción.

¿Qué ha hecho el Ejecutivo con el tema de los vehículos?

La primera pandemia de muerte en el mundo son los accidentes de tránsito. Y nosotros hemos traído esos eventos internacionales que son congresos magníficos, realmente. Hemos traído el amigo elegido, la persona que tiene que tener la pulsera a la que no se podía vender licor en ninguna parte.

Les cuento para que conozcan. Y cuando hayan estos eventos, vayan.

¿Qué se hace? Llevan a las personas accidentadas en sillas de ruedas. Las ponen en el escenario, van todos los países, cada uno con su banderita, cada país tiene su segmento en este auditorio enorme, con sus banderas para que cada país se ubique, las empresas de seguro, las empresas fabricantes de carros, los ministros...

Le digo que estos eventos inauguran presidentes, emperadores, reyes. Entonces, ponen el escenario y se apaga todo. De repente se prende una luz encima y aparece una chica de 24 años,

que se ha quedado parapléjica porque tuvo un accidente de carro. Salió con su novio de la discoteca, la "disco" le dicen en España, él murió y ella se quedó parapléjica.

Se apaga esa luz y aparece otra. Una señora, que ya tendrá treintaitantos años, y perdió a su hijito que lo tenía en la parte delantera por el tema del cinturón de seguridad. Por eso que Andrade obligó el uso del cinturón de seguridad.

Tienen que informarse, tienen que traer. Pero esto de la noche...lo requeté conocemos absolutamente todos. Me hubiera gustado saber qué es lo que proponen. Siempre traen todos diagnósticos. La propuesta es: Ante esta situación, nosotros proponemos esto y esto. Esto no sirve. No resuelve ningún problema.

Como la señora del Medio Ambiente, me salgo un poco del tema, un paréntesis, les debería preocupar todo el cableado que hay en Lima. Yo me he reunido con la gente de Telefónica, con el gerente general, cosa que ustedes no han hecho.

Nosotros nos hemos reunido con las empresas. Hay una ley mía, que se mandó al Ministerio de Vivienda, que se puede ejecutar, pero ustedes no la han reglamentado. Los reglamentos los hacen ustedes.

¿Qué tiene que ver con el impuesto selectivo al consumo? Quisiera que me respondieran eso.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias congresista. ¿Alguna respuesta? Por favor.

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Con todo gusto.

La congresista ha mencionado varios temas, que espero poder cubrir todos en la respuesta.

Básicamente el Ministerio, hay que mencionar que esto no es un esfuerzo aislado. Es un esfuerzo que contribuye con muchas medidas que el Ministerio ha implementado a incentivar que los transportistas implementen medidas de seguridad vial.

Cabe señalar que, por ejemplo, ya existe la hoja de ruta electrónica, que es la hoja de ruta que los terminales tienen que implementar para que un bus no pueda salir de un terminal si no cuenta con SOAT, la licencia de conducir no está vigente. Está implementada.

Adicionalmente, el Ministerio ha venido reforzando el presupuesto que tiene Sutran año a año, a fin de contar con más fiscalizadores en carreteras.

Otro tema importante a resaltar es, que existe una antigüedad máxima para el servicio de pasajeros, que es un servicio que se presta, interprovincial de pasajeros. Y la antigüedad máxima es 15 años.

Cuando usted menciona que los vehículos de carga, todos presentan buenas condiciones, pero podemos ver, más adelante seguramente, cuando el Ministerio de Ambiente pueda hacer una presentación, que el 92% de los vehículos de transporte de pasajeros tienen **(3)** una antigüedad menor a quince años. En caso de vehículos de carga, podemos ver que más o menos el 20% está por encima de los 25 años de antigüedad.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Una cosita, a través de la presidencia.

Yo he hablado en forma genérica los vehículos.

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— *Okay*. Y es por eso que también el Ministerio del Ambiente va a profundizar, seguramente, que el Ejecutivo viene trabajando en un proyecto para el tema del proyecto de chatarreo, venimos trabajando en un proyecto de urgencia, que esperemos que en las siguientes semanas pueda estar ya publicado porque es una medida

complementaria; estamos de acuerdo que el tema de la antigüedad y la contaminación que esto genera, porque de nada sirve tener buenos combustibles, si los vehículos siguen teniendo una antigüedad muy elevada.

Entonces, en ese sentido, es importante los programas de chatarreo que se vienen trabajando con el Ministerio del Ambiente. La norma del decreto de urgencia.

En paralelo, es importante mencionar que el ministerio ya viene trabajando en la elaboración del programa, que una vez que se apruebe la norma, simplemente enfocado principalmente para transporte de carga y pasajeros.

Otro tema importante es el GPS, que implementan los vehículos de transporte de pasajeros, que limita la velocidad máxima a 90 kilómetros por hora, y permite una fiscalización en tiempo real por parte de la Sutran.

Adicionalmente, venimos trabajando en lo que nosotros llamamos *Truck Centers*, que son lugares de descanso para que los transportistas puedan descansar —todavía no están implementados— pero ya contamos con los terrenos en Ancón, en Atico, y uno más que se va a implementar en Salaverry, entonces estos también son medidas que van a contribuir en tema de la seguridad vial.

¿Perdón? En Arequipa, en Salaverry, y en Ancón.

La señora .— (Intervención fuera de micrófono).

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Es un esfuerzo cuando uno dice un diagnóstico, hace algunos años hicieron un estudio, el país necesitaría en total más o menos 40 *Truck Centers*, es un esfuerzo que se tiene que empezar.

Adicionalmente, es importante mencionar...

Congresista, no sé si podemos avanzar un poco en las diapositivas solo para reforzar el tema de la seguridad vial. Bueno, lo tienen ustedes en la presentación, pero básicamente van a poder apreciar claramente que este reglamento sí tiene un candado muy importante relacionado con la seguridad vial.

Aquellos conductores, aquellos transportistas que presentan extrema velocidad, que manejen sin SOAT, sin *CITB, que no tengan autorización para brindar el servicio, que no tengan GPS, que no cumplan las condiciones básicas de seguridad vial, no tendrán el beneficio tributario; con sanciones en transporte y tránsito no hay beneficio tributario.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, congresista.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Qué información tienen ustedes de los tres vehículos de transporte público, de la semana pasada que se han caído los tres donde han habido muertos, y ha habido chiquitos muertos, ¿qué información tienen?, ¿cuál fue el motivo de los accidentes de los tres buses?

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Básicamente cuando se han hecho el análisis me parece que en uno de los casos es exceso de velocidad, en otro de los casos ha sido que el conductor básicamente se registra la velocidad, pero se nota en el GPS que la velocidad va bajando y que el conductor aparentemente no toma las medidas, por decir él ¿no?

Pero, como usted puede ver, cuando uno hace un análisis en profundidad un gran porcentaje son por imprudencia del conductor que se ve reflejado en exceso de velocidad, adelantamientos...

El señor PRESIDENTE.— Congresista Mantilla, esperemos la intervención en todo caso de la representante del Ministerio del Ambiente para continuar...o si...ya...

Congresista.

El señor MANTILLA MEDINA (FP).— Pequeño, Presidente. Muchas gracias.

Yo, me sumo realmente a la crítica constructiva que hace la congresista Alcorta, porque en realidad acá no hay correspondencia entre el objeto de la norma, instalación en el artículo 1° con el contenido, o sea, son cosas totalmente contradictorias.

Lo que dice el señor es correcto, o sea, puede haber *Truck Center*, otras medidas de seguridad, pero eso es en otros temas. O en todo caso, esos temas deberían estar aquí.

Pero el tema tributario no tiene nada que hacer aquí, o sea, no tiene nada que hacer. Es más, este Decreto de Urgencia lo firma el señor Helmer Trujillo, porque es del sector, cuando él no debería firmarlo porque es un tema tributario que solamente debería firmar la ministra de Economía y Finanzas.

Entonces, parece que esta es una norma que han sacado previamente para cumplir compromisos con los transportistas por la huelga que hicieron, es la verdad. Y eso no es lo coherente, acá lo ahorita hay que sacar normas técnicas, además de acuerdo al artículo 74° de la Constitución, el Ejecutivo con un decreto de urgencia, por más que tenga esas facultades de dar los decretos de urgencia no puede modificar norma tributaria, y acá lo que están haciendo es modificar norma tributaria, señor Presidente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, congresista.

Cedemos en todo caso la intervención de Juliana Becerra Celis, representante del Ministerio del Ambiente, para poder escucharla, y seguramente luego los congresistas tendrán que hacer algunas consultas al respecto.

Adelante.

La señora REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE, doña Juliana Becerra Celis.— Muy buenos días, señores, señoras congresistas; vamos a esperar algunos minutos por la BBT.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Unos minutos.

No sé si usted sabía de la norma, pero hay contradicciones entre ustedes, entre Medio Ambiente y ustedes hay contradicción en el proyecto de ley, por si acaso. Si quieres sobre el caso, porque...

El señor MANTILLA MEDINA (FP).— Señor Presidente, mientras se carga.

Absolutamente de acuerdo con todo lo que dice la congresista Alcorta, nuevamente.

O sea, qué tiene que ver acá Medio Ambiente si la norma no contiene eso. O sea, la norma no contiene todo lo que es medio ambiente, solamente habla sobre el tema de la exoneración tributaria o devolución de Impuesto Selectivo al Consumo, y las condiciones para acceder a ese beneficio, pero no a las normas ambientales, seguridad vial, no habla absolutamente nada de eso [...?].

El señor PRESIDENTE.— Congresista Mantilla, se invitó al Ministerio del Ambiente, incluso a solicitud de la congresista Alcorta porque pidió que estemos presentes también, porque era parte un poco de ver el tema de la contaminación en el caso del transporte del combustible.

Gracias, congresista.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, por favor.

La señora REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE, doña Juliana Becerra Celis.— Buenos días, nuevamente.

51

El tema de la antigüedad vehicular es un tema de provocación para el Ministerio del Ambiente, un vehículo tiene más de 15 años contamina cien veces más que un vehículo nuevo, cien veces más.

Entonces, si nosotros vemos cómo está la calidad del aire en Lima, vemos que en el año (falla en la grabación) en salubre, 77 microgramos por metro cúbico de partículas finas, y estamos llegando al 2018 con 29, que es un aire de calidad (falla en la grabación)

Es decir, en el año (falla en la grabación) teníamos 77 (falla en la grabación) y ahora tenemos 29. En esa época era un aire insalubre, ahora estamos en un aire de calidad moderada, es decir, que todavía podemos mejorar, todavía podemos disminuir la contaminación del aire, es decir, mejorar la calidad del aire en el Perú.

¿Por qué? Porque (falla en la grabación) de cuántas personas mueren sobre cien mil de manera prematura por la calidad del aire. (falla en la grabación)El primer (falla en la grabación) hasta hace algunos años el diésel y la gasolina tenían entre mil quinientos (falla en la grabación)ahora las tenemos a cincuenta partes por millón de azufre, y el objetivo en tres años, es decir a(falla en la grabación), es decir, de combustibles sucios, estamos yendo a combustibles más limpios.

¿Y en qué nos beneficia? En que si tenemos vehículos nuevos, vehículos (falla en la grabación) con un combustible limpio, vamos a tener una mejor calidad del aire porque vamos a tener menos emisiones. (falla en la grabación) ahora tenemos sobre el diésel, 92% del país tiene diésel bajo en azufre.

La(falla en la grabación)claro, la calidad (falla en la grabación)está pendiente las gasolinas de bajo octanaje y en eso estamos trabajando.

¿Qué pasa cuando tenemos combustibles más limpios? (falla en la grabación) tecnologías vehiculares más eficientes.

El año (falla en la grabación) en el mes de abril, (falla en la grabación) en el Perú, teníamos diez años con una tecnología Euro 3 (falla en la grabación) más actualizada en el mundo? El Euro 6.

¿Y por qué no tenemos Euro 6 aun? Porque no tenemos combustibles de ultra bajo azufre, es decir, diez partes por millón, que es el objetivo a llegar en el año 2022.

Entonces, dicho esto todo el trabajo sobre los vehículos nuevos y sobre los combustibles está bastante encaminado, pero no vamos a poder mejorar la calidad del aire sino llevamos a una renovación vehicular. El tema del chatarreo se habla hace muchísimos años, pero nunca se ha establecido como una política de brindar estos incentivos y sacar esos vehículos antiguos del Parque Automotor.

Cuando vemos la antigüedad promedio del Parque de manera general del Parque Automotor, tenemos quince años de antigüedad. Es uno de los parques más antiguos, Parque Automotor más antiguo en la región, todavía nos falta bajar esa. Chile, tiene —creo que son nueve años, ocho, nueve años, el Perú tiene 15 aun.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Chile es un país *Emilacha, tiene creo ocho regiones, dieciséis millones de habitantes, el nivel de educación es bastante alto, están en un problema de los diablos, nadie entiende lo que ha pasado, pero no es comparable. O sea, acá tenemos treinta y dos millones de habitantes, y tenemos el Parque Automotor más grande.

Y no sé si ya consideraron para que no se haga otra historia, a través de la mesa, Presidente, las motocicletas, ya empiezan haber cantidad de motos casi por cantidad de carros que nadie controla. La pregunta es, ¿vamos a esperar que se sume eso de ahí, las motos encima?

¿Vamos a empezar que se suman, que se cuadren en cualquier parte?, porque acá estamos mezclando dos cosas, el decreto del Ejecutivo es el Impuesto Selectivo al Consumo, pero toda la argumentación desde el primer objetivo es el tema de la seguridad, no tiene nada que ver una cosa con la otra, absolutamente nada.

52

Entonces, arrastramos la pregunta, ustedes ya tienen tres años en el gobierno, ustedes tienen meses en Transporte, usted un año, la pregunta es, ¿qué cosa han hecho durante tres años? ¿Qué han hecho en tres años? Nada.

La señora REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE, doña Juliana Becerra Celis.— En el año 2016, el porcentaje de diésel que se vendía en el Perú de S50, es decir, 50 partes por millón, habían solo seis departamentos que lo vendían, a la fecha tenemos casi el 92% cubierto y se han incorporado las gasolinas, esto como una condición habilitante para tener vehículos más eficientes, Categoría Euro 4 que, como repito, contamina cien veces menos que un vehículo que tiene más de 15 años.

El problema aquí es que tenemos que renovar, y tenemos que renovar los vehículos de pasajeros, y los vehículos...estamos trabajando, y en el plan de competitividad está claramente establecido que se iba a presentar un proyecto de ley al Congreso en el mes de setiembre. Se presentó el proyecto de ley en el Congreso, en el mes de setiembre, y ahora estamos cerrando una propuesta normativa como lo mencionó el colega del MTC, para que esto pueda ser sacado como una norma de urgencia.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— El 2 de setiembre cerraron el Congreso porque le dio la gana al señor Vizcarra, de facto, la pregunta es: ¿Antes de setiembre qué han hecho ustedes en tres años de gobierno? Porque estamos trabajando el 'hasteísmo', 'ayqueismo', qué es lo que han hecho en concreto, algo, una sola cosa, una digan, una cosa que han hecho cualquiera que está al frente.

No los conozco, no es un tema personal, no llega al tema personal, sino que acá tenemos 13 años en la Comisión de Transportes, han pasado montones de ministros, hemos hablado del mismo tema, entonces traernos diagnóstico [...?]y cuáles son las soluciones, en qué podemos ayudar nosotros, pero contarnos lo mismo.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, dejemos que termine la exposición para que pueda hacer las preguntas correspondientes porque sino interrumpimos la intervención.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— No, Presidente, déjeme terminar, no me interrumpa tampoco usted. No me interrumpa tampoco usted porque yo le pedido la interrupción a la señorita, usted no me interrumpa, porque lo que no queremos esa posición: estamos trabajando, estamos haciendo, hay que hacer esto, ya en setiembre, en setiembre tenemos cerrado el Congreso, aunque lo hayan traído setiembre de nada sirvió, cerraron el Congreso, al señor Vizcarra le dio la gana de cerrar el Congreso, es así.

Entonces, demás las preguntas que han hecho de setiembre para atrás, para poder controlar el impuesto, el chatarreo, qué cosa han hecho hasta ahora; por eso en vez de traer diagnósticos, tráiganos propuestas y los apoyamos.

El señor PRESIDENTE.— Adelante, por favor.

La señora REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE, doña Juliana Becerra Celis.— Solo para culminar.

El señor PRESIDENTE.— No vamos a dar interrupción hasta culminar su exposición, y luego empiezan las preguntas.

La señora REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DEL AMBIENTE, doña Juliana Becerra Celis.— Sí. Le traído una exposición un poco más larga, y justamente esto es lo que se viene porque ya hemos avanzado hasta ahora, estamos en Euro 4 desde abril del 2018, el objetivo es pasar a Euro 6, seríamos el primer país de la región que pasaría de Euro 4 a Euro 6 sin tomar en cuenta el Euro 5.

Eso es una ganancia de emisiones menos súper importantes, una tonelada emitida de material particulado, de partículas finas que son las más peligrosas para los pulmones y para la salud de la población, equivale a sesenta y cinco mil dólares de costos en salud, y una tonelada de dióxido de carbono, siete dólares en temas ambientales.

53

Promoción de la renovación vehicular y chatarreo, el proyecto normativo es inminente su aprobación, y el impulso a la movilidad eléctrica que también estamos trabajando un paquete normativo bastante urgente.

Yo, con esto quiero cerrar únicamente con la última de las PPT, que es exactamente esa; si no hacemos nada a nivel de renovación vehicular, vamos a seguir teniendo la curva punteada en azul que vemos en la gráfica.

Si hacemos renovación vehicular a nivel de buses y a nivel de transporte de carga, vamos a tener la Línea Roja en emisiones. Esto va significar una mejora sensible la calidad del aire, y esperamos pasar de 29 microgramos por metro cúbico de partículas, a irnos por debajo de 18 microgramos por metro cúbico de partículas.

Entonces, el tema de la renovación vehicular es importante, estamos trabajando desde el Ministerio del Ambiente, en diferentes paquetes normativos para impulsar la mejora de la calidad del aire y la reducción de gases efecto invernadero.

El señor PRESIDENTE.— Congresista, adelante.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— La señorita del Ministerio del Medio Ambiente dice: estamos, si no hacemos esto, y si no hacemos lo otro, nosotros no hacemos nada, nosotros fiscalizamos lo que hagan ustedes.

Lo que no pueden venir acá ni en el próximo Congreso porque ustedes van a continuar, trayéndonos diagnóstico o estamos trabajando, estamos haciendo, la pregunta es qué cosa se ha hecho, qué han hecho en tres años; una cosa, alguna, mínima cosa, **(4)** no todo junto, trabajamos en paquete, trabajamos esto, hasta el incentivo. Vamos a bajar a Euro 6, a Euro 8 y llegamos a Euro 100. No conozco mucho el tema, pero repetirlo y repetirlo como un argumento, no somos técnicos, pero el tema es bastante conocido, básico, [...?] el tema del chatarreo.

Lo único que ha tenido el Perú en estos tres años es plata. El presupuesto de ustedes en general, el presupuesto más grande que tiene la República es el transporte. El Ejecutivo no ha gastado ni siquiera el 45% del presupuesto hasta el día de hoy, entonces cuando llegamos a diciembre empiezan a gastar en cualquier cosa.

Les han quitado a los bomberos presupuesto. El problema principal en este país es la salud, las medicinas, la inseguridad y las pensiones. Eso está en Irak, en Chile, en Bolivia, en Ecuador, en otras partes y va a estar en el Perú.

Pero como seguimos en el tema, estamos trabajando el asteísmo, y no se concreta nada, es porque no se ha hecho nada. Hay que pedir ayuda, ese es el tema.

O sea, ¿qué cosa han traído en concreto? Nada.

¿Qué cosa ha hecho el Ejecutivo hasta ahora? Nada, ni una propuesta, un solo proyecto, algo, una sola cosa en general.

En esta época del año hasta el gobierno de Ollanta, en setiembre, en octubre, pedían 'chepa' y pedían ampliación de presupuesto, y ya se lo habían gastado. Estamos a diciembre, ya entramos a la quincena de diciembre, se acaba el año y no han gastado ustedes, o sea el Ejecutivo, ni el 45% del impuesto, no han gastado del presupuesto y Transportes es el que mayor presupuesto tiene.

Por ejemplo, carreteras e infraestructura dónde está todo eso, los vehículos, el transporte, los paraderos en las *locaciones*, ¿dónde está eso?

Por ejemplo, el tema del narcotráfico, cuando [...?] el tema del kerosene, el tema de los insumos químicos. El Perú no produce insumos químicos. Cuando entran acá al Perú los insumos químicos, se llama "internalizar". Paga y le dan una factura por los productos químicos que compra.

¿Dónde se forma la cola, la culebra de [...?]? En Talara, en Talara sale por todo el país.

Se logró cerrar el tema del kerosene, pero los demás estamos con el mismo problema.

La cuestión es que, Presidente, nos traen estos decretos de urgencia sobre el tema del impuesto selectivo al consumo, pero nos sale el tema de seguridad, que no les corresponde a ustedes, le corresponderá a Transportes, a otro, pero en otro rubro. Esto corresponde a Economía.

Lo que no deben hacer nunca más es traernos un diagnóstico ni traernos si es Euro 5, Euro 8, Euro 7, porque el veneno de los cables eléctricos... Yo pedí, tengo el oficio, al señor Sheput, presidente del Bicentenario del Congreso, le pedí dos cosas para Lima, porque eran pedidos de cada uno por región, sacar todos los cables que no sirven porque es una contaminación, señorita Patricia Becerra Celis, es una contaminación ambiental de terror.

Los avisos luminosos, muchos en la ciudad, solamente en el Perú, dentro de la ciudad, en una vía de tanto tráfico están a metros de la pista. De eso no se han preocupado, [...?] minero, es petrolero.

¿Qué pasa con los asfaltados de la pista? Creo que fue cuando la población se levantó porque tiraban todo el polvo de la minera porque no hicieron la carretera, [...?] y no lo hicieron, a eso me refiero.

Entonces, ¿qué cosa es lo que se ha hecho hasta el día de hoy? Nada.

Eso es transportes, transportes abarca casi todo realmente y no han hecho absolutamente nada. Ni siquiera hay reuniones con la municipalidad, que las hemos fomentado desde el Congreso.

Y cuando viene un ministro al Congreso, no viene porque le vamos a fregar la paciencia o porque queremos perder el tiempo, vienen a trabajar. En el tema de defensa nacional, hemos traído al ministro del Interior, al ministro de Defensa, al presidente de la Corte Suprema, al Fiscal de la Nación, al Defensor del Pueblo, para ponernos de acuerdo, [...?] para que nadie se queje del otro. Eso es lo que tratamos de hacer con ustedes.

No solamente vienen, como dice la señora Montenegro, que [...?] mandiles, detrás de acá porque han ido muchas veces, vienen también a trabajar, no solamente vienen a interpelar. A veces [...?] nos las piden ellos para sustentar las cosas.

Pero la pregunta que les vuelvo a hacer, a través de la presidencia, ¿qué es lo que se ha hecho una sola cosa en transportes y una sola cosa en medio ambiente? Una cosa le pido que hayan hecho en tres años o en el año que tiene cada uno de ustedes, una sola cosa.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Señor Arévalo, por favor.

El señor JEFE DEL GABINETE DE ASESORES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Jorge Arévalo Sánchez.— Señor presidente, si me permite.

Creo que hay que aclarar la relación que existe entre el incentivo de devolución del impuesto selectivo al consumo y la seguridad vial, que ha sido mencionado como ese detalle que hay que explicar un poco más para que exista esa relación.

La devolución del impuesto selectivo al consumo se da solo si es que los transportistas no acumulan papeletas de características graves, con lo cual esa devolución se genera si es que no hay ese tipo de infracciones, mejorando con ello el comportamiento en la conducción de este tipo de vehículos. Es un incentivo, como lo menciona el dispositivo legal.

Entonces, un primer punto es que los conductores y las empresas busquen reducir, efectivamente, las sanciones y pueda esto darles el marco para optar por esta devolución. Ese es un primer punto.

55

Un segundo punto, es que también deben cumplir con los requisitos necesarios para la circulación de los vehículos, como son los seguros: que es el SOAT, el CITV y demás requisitos que se necesitan.

Entonces, si es que cumplen con esos requisitos de formalidad, de seguridad, es que pueden acceder al incentivo. Y como punto adicional, este incentivo también busca que la flota pueda modernizarse.

Entonces, el vínculo entre el incentivo de devolver parte del selectivo al consumo y con la seguridad vial, viene por estos puntos, menos papeletas, menos sanciones graves, que eviten accidentes de tránsito, que cumplan con los requisitos formales de seguros y demás, y que la flota vaya mejorando. Eso es lo que busca este dispositivo, incentivar una conducta adecuada por parte de los transportistas.

Eso que viene acompañado de medidas, porque este dispositivo no recoge todas las medidas que se están haciendo. Lo que busca esto, adicionalmente, en los dos últimos años venimos fortaleciendo el presupuesto de la Sutran para la fiscalización, que es parte de tomar medidas para evitar estos accidentes.

Y como complemento el decreto de urgencia adicional, que se está trabajando para poner en marcha el bono de chatarreo que permita adicionalmente retirar unidades antiguas, que tiene una implicancia también en medio ambiente, pero también en seguridad vial.

Entonces, ese es el marco en el que nos estamos desenvolviendo, para que se entienda bien ese vínculo que existe entre el incentivo de devolución del selectivo al consumo y seguridad vial. Ese es el marco en el que hemos tratado de especificarlo en estas presentaciones, pero he querido remarcarlo porque ha habido varias preguntas para que se entienda bien la relación.

Y solamente para complementar este marco con las medidas adicionales, es que en los últimos meses en el MTC hemos tomado varias medidas, como, por ejemplo, cambiar toda la metodología de otorgamiento de licencias de conducir, con procesos mucho más estrictos y que evite estos trámites fantasmas o trámites que se hacían muy a la ligera.

Se está reduciendo el proceso sancionador para que no sean procesos tan largos, en que la medida de una falta pueda ser realmente imputada a quien la comete. Hay que reducir esos plazos, porque si no termina siendo, uno pone una sanción, se comete una falta y pasan muchos meses para que realmente sea efectivo el castigo al conductor que lo cometió.

Como mencioné, el fortalecimiento de la Sutran a nivel presupuestal para que pueda tener mayor número de fiscalizadores y condiciones de seguridad mucho más estrictas en las rutas y en las empresas de transportes.

Entonces, todo esto es un marco que se está adoptando, y no solamente es esta medida, sino forma parte de un conjunto que se está desarrollando.

El señor COORDINADOR.— Gracias.

Antes de hacer una pregunta, también quiero hacer algunos comentarios respecto al Decreto 012.

Si bien tenemos conocimiento de que el 70% de los accidentes se dan a través de exceso de velocidad, imprudencia y consumo de alcohol, quien contrata a estos conductores es la empresa de transportes.

Si ahora a la empresa de transportes se le va a dar un beneficio de impuesto selectivo al consumo, pero está condicionado a tener ciertos procedimientos al momento de contratar a un conductor. El tema de la papeletas, porque si a un conductor le pone una papeleta por exceso de velocidad o por imprudente, de hecho ya va a tener [...?] beneficio, entonces el empresario no va a querer perder, por lo tanto tiene que capacitar a sus conductores, será mucho más riguroso en el momento que contrata para que él siga teniendo el beneficio. Creo que hay un tema importante que resaltar en esa medida.

Lo otro, es no hacer nada, o sea nos quejamos del problema, pero seguir con los brazos cruzados.

Y luego acá en el Congreso hemos visto muchos casos de accidentes de empresas de transportes en el interior del país y con muchos fallecidos, lamentable, que son vidas humanas irrecuperables, reclamar qué se está haciendo en transportes, que se está haciendo en el ministerio. Creo que ahora sí hay algunas medidas. No es la solución, pero creo que se empieza de alguna forma por esta normativa que va a condicionar y de alguna forma a las empresas de transportes los va a motivar a tener mucho más en línea y ser respetuosos al momento de contratar a sus conductores.

Y por supuesto, que la empresa no va a querer perder este beneficio, va a querer seguir obteniéndolo y seguramente será duro sancionando también a sus conductores en esa medida.

Y quiero hacer una pregunta en este caso a los señores de Transportes, ¿cuánto representa al Estado esta recaudación del impuesto selectivo al consumo en general y cuánto deja de percibir al momento que se da, en todo caso, esta medida?

Y por otro lado, también ¿cómo va a hacer el seguimiento el ministerio a estas empresas, que sí, realmente, las que están cumpliendo y otras que van a perder este beneficio?

Y también, por otro lado, ¿qué tanto se ha hecho en el tema de los paraderos acá en Lima?, que tuvimos el tema del cono norte con muertes lamentables que se incendió un bus, perdimos vidas humanas ahí.

Se hizo un trabajo acá en el Congreso con el alcalde de Lima, con el Ministerio de Transportes y quedaron de hecho en hacer un trabajo en conjunto y dar una solución integral a este gran problema. ¿Qué tanto se ha avanzado en ese sentido?

Por favor, si me responde. Gracias.

La congresista Alcorta, también tiene algunas preguntas al respecto.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Gracias.

Primero, quisiera saber cuál es el estudio que han tenido ustedes para subir del 33 al 56, del 30 al 52% el impuesto selectivo al consumo.

Después el señor Arévalo ha dicho que este impuesto selectivo al consumo se va a dar solo excepcionalmente en el caso de que los choferes no tengan papeletas.

Es que no me imagino la parte operativa de cómo va a ser esto de acá. Es que si no han sido capaces siquiera de hacer un mínimo control de puntos de partida y salida. La ley, primero, no se puede fraccionar, la ley es para todos por igual, se da o no se da, no es un premio.

Pero no me imagino la logística que tendrían que poner ustedes para darle este incentivo solamente a los choferes que se portan bien o no tienen papeletas. No me imagino la parte operativa [...?] zafarrancho, ni el control ni la corrupción que se va a venir ahí, corrupción total y absoluta.

Después los requisitos que tiene que tener el tema del SOAT, [...?] velocidad, el cinturón de seguridad, eso tiene que tener de todas maneras, no es un incentivo, es una obligación, no tiene que ser incentivado. No hablemos cosas que no tienen que ver nada con el tema.

Después que la flota pueda modernizarse. En el caso de los camiones, yo hablo de los carros en general, todos camiones, ómnibus y carros, de cada diez transportes públicos interprovincial de pasajeros que se caen, ¿cuántos caen de camiones? ¿Uno? Cero, es muy poco lo que se cae, es una cosa muy casual. Son súper expertos los choferes de camiones, son maestros, choferes a los que se les tiene que poner un lugar para que descansen, postas. En el Mercado Central tienen uno.

Pero eso que le pongan a ustedes y no han dicho nada el pico y placa, imagínense el hombre que tiene 24 horas manejando con sus horas de descanso porque tienen sus turnos y lo paran [...?] porque le tocó pico y placa. Es una locura y ustedes no han abierto la boca. La señora Jara sí se pronunció al respecto.

Después que los camiones vayan a la izquierda. ¿Les parece bien que los camiones vayan a la izquierda? ¿En qué parte del mundo? ¿En qué parte del mundo los camiones van a la izquierda? Recientemente implantado por el alcalde de Lima. ¿En qué parte del mundo?

¿No sabemos acaso que las motos tienen que ir por la derecha? Van por donde les da la gana, atraviesan, entran y no pasa nada, hasta que crezca el monstruo y después estamos sentados, yo no ni ustedes, sino otras personas más jóvenes que nosotros viendo el tema de las motos. Después usted ha puesto acá "la ley es para todos".

Después, ¿el examen de manejo? Yo di examen de manejo en el Touring hará un año, cuando estaba el señor Giuffra, y se suponía que el examen era rápido, que ibas a tu examen médico, tu control y todo, porque ya sabías manejar. Yo he entrado a las ocho de la mañana y he salido a las cuatro de la tarde. Hay combis que se lleva a la gente y vienen con su brevete en el Touring, acá nomás en Pueblo Libre. ¿Qué han hecho ustedes para eso?

¿Qué han hecho ustedes con el tema de las revisiones técnicas? Cualquier carro acá en Lima, los reto, vamos ahorita, tienen revisión técnica, no tienen asiento, el timón está con un alambre. **(5)** Yo lo veo en mi camioneta, pues, los carros abajo en el taxi, el colectivo. ¿Y por qué va en colectivo esa gente? Porque en vez de sacar carros, del transporte público, de las pistas; en vez de sacar y restar todos los carros que tienen esa antigüedad, por ejemplo, de 10 años para atrás, sacarlos, vamos a aliviar, vamos a oxigenar las pistas. Clávenle, pues, un superimpuesto. Pero si encima vamos a sumarle motocicletas y ciclovías... En la avenida Wilson que no pasa ni Cristo por la avenida Wilson en bicicleta. Tendría que venir con su ducha portátil. O sea, ¿uno que vive en Barranco y viene a Lima, dónde se baña? ¿Cómo es? O sea, hacen cosas por esas cuotas de poder que les pone.

Las revisiones técnicas. ¿Quién te revisa las revisiones técnicas? Todos tienen revisiones técnicas. No tiene chofer, no tiene la llanta, no tiene la luz, no tiene claxon, no tiene el asiento de atrás, ¿quién revisa eso? Transportes. Esas son las cosas, por ejemplo, no han hecho, no la han hecho.

Después, choferes borrachos. Pero, hagamos algo drástico. ¿Sabe por qué no se hace nada? Porque la ley no se cumple en este país, porque estamos bañados en corrupción, todo se paga con coima.

¿Por qué, por ejemplo, choferes que han chocado borrachos? Nunca más un brevete, nunca más, se acabó, murió. No es que si tienes 5 grados. Murió, no tiene más brevete en su vida, no puede conducir un carro, se acabó. La siguiente vez se le mete, además de la penalidad, del tema penal de irse preso, bueno, se le pondrá pues una sanción mucho más drástica.

Por ejemplo, por eso, porque no se ha hecho nada. Estamos así porque nadie ha hecho nada. Venimos todos y hablamos de lo mismo. Nosotros estamos cansados de trabajar en este tema de acá también.

Después, ¿qué pasa? La ley no se ejecuta, no se cumple. Ni siquiera el Ejecutivo hace los reglamentos. Nosotros hacemos las leyes, pero al Ejecutivo le corresponde hacer los reglamentos.

Como ya le dije, el tema del medio ambiente, para el tema de servicios. Todas las empresas que dan servicios públicos (agua, salud, gas, telefonía, cables, todos), cuando cierran una calle tiene que hacer un plan con el alcalde de Lima, eso se llama planificar, tener método de trabajo. Entonces, se reúnen en setiembre, todos se ponen de acuerdo dónde se va romper, qué no se va a romper. Entonces, todos los que tienen que entrar, Sedapal, todos, entran en esa época, todos juntos. Lo que no puede venir es Sedapal a hacer un trabajo, se manda a mudar, nadie sabe nada, parchan la pista como les da la gana. A las dos semanas viene el cable, rompe lo mismo y queda todo parchado. Todo el esfuerzo se hizo para nada, porque no tienen método, no hay gestión, no tienen capacidad de gestión, tampoco tienen capacidad de pedir ayuda a la gente que tiene experiencia.

Acá han venido chilenos, con el tema del Transantiago. Yo he tenido una reunión con ellos también acá, en Lima. Han venido a darnos experiencia de ese tema.

Entonces, el tema es que hablamos, y hay que hacer, hay que ir, vuelvo a ir, vamos a hacer, pero no han hecho absolutamente nada.

El tema ese del camión que se incendió, el ómnibus que se incendió fue culpa del ministro, le costó el ministerio, pues. Ahora ha sido puesto nuevamente y está metido en otro rollo por los 130 cheques de 41 millones fraccionados, *pitufiados*. Incorrecto por donde se le vea. Ese es el problema que tenemos. Entonces, cuando no se sabe hay que pedir ayuda.

Y les doy un consejo: cuando vayan a una reunión, a un evento piensen que hay gente que ya conoce más el tema. Entonces si venimos con ese antecedente de tráfico [...?] los borrachos, no tienen seguro, en tema de seguridad [...?] ya sabemos. Todos, todos sabemos los diagnósticos que tenemos, sabemos qué es lo que tenemos que hacer, pero no se hace, no se aplica.

Esto es lo que tenemos que resolver, por eso la exposición tienen "vamos a hacer esto, esto, esto, esto". Desde el Congreso se necesita este apoyo, se necesita esto de acá. Entonces, podemos trabajar todos en equipo, pero diagnósticos es un puesto por las puras arvejas, porque no, cero.

El señor COORDINADOR.— Centrémonos en el Decreto 012 para tratar de hacer mucho más rápido y pueda tener la respuesta en este caso los...

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Presidente, yo no le permito el comentario que "centrémonos", yo no le permito el comentario, porque sobre eso estamos centrándonos, y esa ha sido la discrepancia, que traen el decreto de urgencia con un argumento del Impuesto Selectivo y [...?] seguridad.

Por eso estamos pidiendo que se centre en el tema, y realmente es tanta la ligereza con usted que yo me retiro.

El señor COORDINADOR.— La hemos escuchado, congresista Alcorta, y creo que hemos sido respetuosos, no hemos interrumpido mientras usted ha intervenido, por eso estamos dando la palabra al congresista Mantilla.

Congresista Mantilla, por favor, adelante.

El señor MANTILLA MEDINA (FP).— Presidente, insisto en que no hay coherencia entre el objetivo de la norma y el desarrollo de los demás artículos.

El problema de transporte en el Perú, y no solamente el problema de transporte, sino el problema de la economía en el Perú es que nosotros estamos acostumbrados desde muchísimos años a que el peso de la economía del sector público está con los impuestos, y sobre todo el Impuesto Selectivo al Consumo a los combustibles.

En otros países, por ejemplo, los impuestos son mucho menores de los combustibles que en el Perú. O sea, el Perú, en mala cuenta, sustenta su economía en los impuestos que se aplican a los combustibles, y es por eso que se encarecen los servicios públicos de transporte.

Entonces, yo creo que acá, más allá de reducir, más allá de reducir este Impuesto Selectivo al Consumo a 53%, de lo que corresponde, lo que aquí habría que ver es cómo el Ministerio Público establece políticas para incrementar la presión tributaria sobre los tributos que existen, con la finalidad de ampliar la recaudación. O sea, presionar más a los sectores informales y también presionar más para que se evite la evasión tributaria, para ampliar la recaudación tributaria. Y eso inclusive, yo estoy seguro de que si hubiera una política seria y sostenida de presión tributaria para mejorar la recaudación, yo le aseguro que en 4 o 5 años de repente hasta podemos reducir los impuestos nivelándonos a otros países.

En Chile, por ejemplo, el combustible tengo entendido que es más barato. En Estados Unidos, que el costo de vida es mucho más alto, el combustible no es mayor al que se cobra acá, en el Perú. Sino vamos a Bolivia o a países industrializados y vamos a ver que ellos no viven realmente o no sostienen su economía en base a los impuestos en los combustibles.

Entonces, si acá queremos mejorar el sistema de la seguridad, reducir los accidentes de tránsito, como dice el objeto de la norma, no es esta la mejor forma de reducir el Impuesto Selectivo al Consumo, no es la forma más adecuada. Acá tenemos que ver, como le digo, medidas de seguridad, mejor control, mejor supervisión, como lo ha señalado la congresista Alcorta, a quien yo le doy toda la razón. Pero reducir el Impuesto Selectivo al Consumo simplemente es subvencionar a un sector de transportistas. Hay muchos que no se van a quedar, van a pagar más Impuesto Selectivo al Consumo y va a decrecer el servicio.

Entonces, si nosotros queremos reducir realmente esto, habría que hacer una política general, seria, de aumentar la presión tributaria para que todos informarles, como le digo, tributen.

Uno va a una pollería, por ejemplo, o a un restaurante, y no entregan boleta, solamente se paga con nota de pedido. Es más, la cultura del ciudadano peruano está en no exigir los comprobantes de pago. Y eso yo lo dije en un pleno una vez, cuando el Poder Ejecutivo debería preocuparse, de repente, en los estudiantes, concientizar, hacer que tomen conciencia desde niños y adolescentes que deben exigir comprobante de pago. Y vamos a ver así, como le digo, que en unos años más mejoramos la recaudación.

Acá, como le digo, nosotros tenemos que preocuparnos por ver cómo presionamos a todos los contribuyentes que deben pagar, que no lo hagan, que todos cumplan con los tributos y de esta manera aumentamos. Y, como le digo, en un mediano plazo de repente estaríamos reduciendo los impuestos, para todos, no solamente para el combustible.

Entonces, yo creo que esta norma, cuyo objetivo nuestro en esta Comisión Permanente es más que todo ver si es o no constitucional. Esta no es una norma constitucional, porque de acuerdo al artículo 74 de la Constitución solamente por ley se podría hacer modificaciones tributarias, pero esta no es una ley, es un decreto de urgencia, que es un nivel menor a una ley ordinaria.

Pero, como le digo, el análisis que estoy haciéndole y comunicándole, creo que esa es la preocupación que deberíamos tener, o sea, cómo mejorar la presión tributaria para ampliar la recaudación.

Yo quisiera saber, por intermedio suyo, señor presidente, con esta medida cuántas empresas de transportes en el Perú se van a beneficiar.

Por otro lado, cuánto es lo que se va a mejorar en recaudación tributaria o cuánto es lo que se va a perder en recaudación tributaria con esta medida, si ya tienen los datos los señores que están al frente.

Muchas gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Saludo la presencia de la congresista Robles también, creo que va a intervenir.

Sí, adelante.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Muy buenas tardes, presidente, colegas y, además, el día de hoy los miembros que nos acompañan.

Sabemos que dentro del Decreto de Urgencia 012, específicamente consiste en lo que nos dice que se otorga la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo del ISC al combustible diésel.

Si sabemos que esto siempre se ha venido dando desde años anteriores, pero ha sido con un porcentaje de un 20%. Hoy se quiere beneficiar de un 53%.

Entonces, si esto es, ¿por qué ese gran cambio que se empieza a dar? Tanto es así que tenemos leyes que han sido anteriormente, la Ley 28226, que era justamente la devolución por el equivalente al 20% del Impuesto Selectivo, y esto ha sido en el gobierno de Alejandro Toledo.

Vamos a años anteriores también, la Ley 29518, que es un equivalente —dice— a un 30% justamente a este tipo de consumos.

Y así la ley 30060, de igual manera, Ollanta Humala hasta hace poco.

Entonces, las preguntas son las siguientes, a través de la Presidencia:

Este tipo de beneficios, en realidad, tributarios ocurre desde varios gobiernos atrás, según la ley número 29518 se otorgó el beneficio de devolución, que fue lo último, de un 30% del monto del Impuesto Selectivo al Consumo, el ISC, que forma parte del precio de venta del petróleo diésel. La ley, como hace un momento mencioné, 30060, prorrogado por 3 años en el plazo de vigencia del beneficio.

¿Por qué en el decreto de urgencia, la 012, que estamos viendo, del 2019, se otorga un beneficio mayor ahora de un 53%, al que se ha venido otorgando en gobiernos anteriores?

¿Por qué se considera el combustible diésel B5 y B20 con contenido de azufre menor o igual a 50 ppm?

¿Si en los beneficios tributarios otorgados anteriormente no se especifica el tipo de combustible, cómo en esta actualidad sí ya estamos mostrando estos tipos de características, a qué grifos o empresas si se va a beneficiar, y qué empresas son las que tienen estas características?

¿Existen cifras del número de beneficiados respecto a los beneficios tributarios otorgados anteriormente?

¿Cómo se beneficia en realidad nuestro Estado?

¿Cuentas empresas distribuyen este tipo de combustible que contengan estas características? Porque según los argumentos ya utilizados en la exposición de motivos, según el Decreto de Urgencia 012, "la mayor disposición de recursos permitirá —dice— al transporte invertir en seguridad". ¿Bajo estos argumentos, qué medidas se dispondrán para asegurar que el transportista invierta en lo señalado?

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Cedemos a los funcionarios del MTC y Ambiente para responder las preguntas que crean convenientes.

Adelante.

El señor JEFE DEL GABINETE DE ASESORES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Jorge Arévalo Sánchez.— Presidente, quiero puntualizar algunos de los temas que nos han consultado.

Primero, mencionar que el estimado de este incentivo es aproximadamente 100 millones de soles, y lo que se quiere básicamente es reducir al menos el 5% de los accidentes de tránsito. Cuidar una vida es muy importante, pero reducir ya en 5% estamos hablando de un número mucho mayor de vidas que se van a proteger, y 100 millones de soles con tal de reducir estas muertes en los accidentes de tránsito es fundamental, y ese es el carácter principal de este decreto de urgencia: reducir los accidentes de tránsito.

Con respecto al uso del combustible, el diésel es el combustible utilizado por más del 95% de las unidades de transporte público, de transporte de carga y de pasajeros; entonces, es muy alto el uso de ese combustible. Y las alternativas, como puede ser el gas natural, el GNV o el GLP, no están en la cobertura general del país.

Entonces, es fundamental ir generando este cambio gradualmente, y por eso también es importante que la medida junto con la de chatarreo, que no es materia de este decreto de urgencia, pero en conjunto, puedan ir retirando unidades, trayendo unidades nuevas que generen la demanda de este nuevo combustible. Porque sino entramos a la discusión de ¿qué es primero? ¿La flota nueva, para que demande el combustible como el GNV o GLP, o espontáneamente generamos estos centros de distribución para qué unidades lo utilicen?

Por lo tanto, estamos empezando a generar ese círculo: retiremos unidades, generemos incentivos para que esas unidades salgan, haya una flota que demande y, por lo tanto, comience a generarse una cadena de distribución de este tipo de combustibles. Eso es importante.

Y también quiero mencionar que este decreto de urgencia se enmarca dentro del artículo 135 de la Constitución, que es el que permite o faculta al Poder Ejecutivo legislar mediante decreto de urgencia y dar cuenta en la Comisión Permanente. No indica restricción a algún tipo o a alguna materia en general, lo que dice que en este período, básicamente, esta facultad del Poder Ejecutivo de generar decreto de urgencia que así lo corresponda. **(6)**

Entonces, sí quiero decir que esto se enmarca dentro de ese artículo en la Constitución, hay un presupuesto que busca básicamente reducir el número de muertes en accidentes de tránsito y estamos empezando a cambiar la matriz de distribución de combustibles para que se genere esta disponibilidad de mejor combustible en todas las zonas del país.

Cedo la palabra al director general para que nos pueda dar algunas precisiones adicionales.

El señor COORDINADOR.— Gracias, señor Arévalo.

Tiene la palabra el señor Fernando Cerna.

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Sí. Complementando lo mencionado por el Jefe de Gabinete, es importante mencionar también sobre la consulta que mencionaba, que a diferencia de los proyectos de leyes anteriores, en donde no se establecía un mínimo de azufre en el combustible que podría ser utilizado para acogerse del beneficio, en el caso de esta norma se establece que se use el combustible con 50 partes por millón, esto generando el combustible diésel más limpio posible en el mercado.

Como decía el Jefe del Gabinete, actualmente más del 97% de la flota, tanto de transporte como de pasajeros, utilizan el diésel y entonces cambiar, por ejemplo, a gas natural licuefactado técnicamente es imposible. Dado que no se cuenta con la cobertura a nivel nacional de la red que suministra este tipo de combustible, adicionalmente no tenemos la flota preparada para este tipo de combustible, entonces es importante generar estos incentivos que permitan una renovación de la flota.

Por otro lado, este combustible bajo en azufre el mercado lo tiene en varios actores: el 58% del mercado, que es el actor más importante, lo tiene Repsol; Petroperú tiene un 22% del mercado; y otros proveedores tienen 19% del mercado. Entonces es importante resaltar que hay varios jugadores que brindan y ofrecen este producto de diésel con 50 partes por millón.

Adicionalmente, algo que mencionaron, que también es importante resaltar, que uno de los requisitos para acceder al beneficio es poder contar con facturación electrónica. Esto lo que va a generar también es formalización y ampliar la base tributaria respecto a los proveedores de combustible. Entonces, es importante también resaltar este elemento que no contaban los proyectos anteriores.

Adicionalmente, en el tema de las sanciones, que habíamos mencionado un fuerte candado, aquellos que cuentan con sanción de transporte de tránsito no podrán acogerse al beneficio. Y mencionaban: operativamente ¿cómo esto se va a poder hacer el seguimiento? Bueno, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene un sistema, que se llama Sistema Nacional de Sanciones, y mediante este sistema se registran todas las sanciones y es la base de datos que podrá utilizar la Sunat para poder, en tiempo real, conocer en el tiempo que se solicite la devolución si la empresa cumple con las condiciones que se habían solicitado.

Adicionalmente, también contamos con una base que nos permite contar con la información de la antigüedad de la flota, que es otro requisito que establece el reglamento, a fin de preservar el tema del medio ambiente y es una base de datos que también Sunat podrá consultar en línea para saber si se otorga o no el beneficio.

Es importante también resaltar que, como había dicho el Jefe del Gabinete, se estima que la devolución vaya a alcanzar los cien millones de soles. Pero tenemos varios candados que, probablemente, esta devolución sea menor y el impacto positivo que se genera sobre la reducción de los fallecidos es invalorable.

Por otro lado, había consultas, por ejemplo, sobre el examen de manejo, no está la congresista Alcorta, pero mencionó cómo se había reforzado la normativa relacionada con licencias de conducir.

Actualmente, por ejemplo, solo habían sanciones para escuelas de conductores y centros médicos, ahora se ha incorporado sanciones para postulantes, para centros de evaluación; se ha incorporado en el examen médico, en cada una de las etapas del examen médico la prueba de huella digital, antes solamente era al inicio y al final, ahora es en cada una de las etapas; se han incorporado cámaras en cada una de las salas que se prestan este tipo de evaluaciones; se ha incorporado el tema de las licencias de motos en el Sistema Nacional de Conductores para tener un mejor monitoreo, por parte de la Sutran, de todos los procedimientos para emitir las licencias de conducir para motos. Entonces, es importante las mejoras que se ha venido haciendo en este aspecto.

Por otro lado, también se ha mencionado el tema del terminal de Fiori, el Ministerio de Transportes hizo todas las denuncias penales correspondientes a los responsables de este lamentable incidente.

Actualmente, se reformuló el proceso de emisión de la habilitación técnica vehicular. Antes era solamente con una declaración jurada, actualmente se hace una inspección física previa a la emisión de la habilitación técnica vehicular, y esto ha hecho que el 80% de las solicitudes que se presentan al ministerio sean rechazadas debido a la inspección física que se hace de estos terminales terrestres.

Es importante resaltar que el ministerio, a través de diferentes instrumentos y medidas, viene reforzando la seguridad vial con el objetivo que tenemos todos, que es reducir el número de fallecidos.

Como mencionaron, este instrumento no es lo único, no vamos a decir que con el decreto de urgencia es lo único para solucionar el problema de la seguridad vial, pero es un conjunto de medidas que apuntan hacia ese objetivo.

Muchas gracias.

El señor COORDINADOR.— Congresista Robles, adelante.

La señora ROBLES URIBE (C21).— Gracias, Presidente.

Me gustaría que nos dijera, y no ha respondido, ¿por qué hemos tenido justamente un alto porcentaje, de pasar de 20 o 30% a un 53%?, y ¿por qué específicamente Repsol, que es una empresa española, si no me equivoco, tiene este tipo de los 50 justamente PPT, cuando deberían de tener, probablemente, una empresa como las peruanas que tenemos, ya que la mayoría también, que son muy consumidas nuestros transportes, nuestros vehículos de la policía, por ejemplo, no van a Repsol, no van a otras empresas, sino utilizan estas empresas peruanas, como es Petroperú, por ejemplo? ¿Por qué no se le da ese tipo de insumo más a la empresa Petroperú?, y ¿por qué específicamente una empresa extranjera?

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Para precisar un poco el tema. Puede ser Repsol o podría haber sido cualquier otra empresa, el tema es un poco por cobertura que tienen a nivel nacional. Repsol tiene grifos en el interior del país mucho más que Petroperú y mucho más que otras empresas que son mucho más pequeñas, creo que por ahí va un poco el tema y de acuerdo a eso los transportistas van a consumir en esas zonas, en esos puntos.

El tema ¿por qué se pasa de 20 a 53? Sí, creo que ahí tiene que dar explicaciones en este caso el Jefe de Gabinete del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Adelante.

El señor JEFE DEL GABINETE DE ASESORES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, Jorge Arévalo Sánchez.— Ahí mencionar que en las condiciones anteriores en las que se emitió los proyectos de leyes anteriores, en el año 2018, hubo un incremento del Impuesto Selectivo al Consumo para el combustible, que fue aproximadamente de 26%. Adicionalmente a eso, se consideró el promedio que se iba devolviendo en los años de proyectos anteriores, entre 20 y 30%, y es por eso que sumados ambos montos llegamos a la suma cercana a 53%.

Por otro lado, me gustaría resaltar y enfatizar que, como habíamos mencionado, no solo este beneficio está otorgado para aquellos que consumen combustibles en los grifos de Repsol, sino en cualquier proveedor formal que aparezca en la página de Sunat que ofrezca este tipo de combustible.

Habíamos mencionado que Repsol solamente tiene el 58% del mercado y existen más proveedores de combustible que ofrecen este combustible a los transportistas.

El señor COORDINADOR.— Congresista Mantilla, adelante.

El señor MANTILLA MEDINA (FP).— Señor Presidente, no había escuchado la respuesta sobre si con esta medida se va a mejorar la recaudación tributaria en comparación a lo que existe o se va a reducir la recaudación tributaria respecto a este específico punto.

Y, en segundo lugar, yo diría, si se quiere ampliar la recaudación tributaria por ese concepto no era necesario aumentar este beneficio a favor de los transportistas, sino más bien de repente obligar a que todas las empresas o todos los grifos a nivel nacional, y no solamente a los grifos, señor Presidente, sino a todos los negocios en general tener sistema de emisión de boletas electrónicos, comprobantes electrónicos en sus computadoras en todos los negocios para que estén interconectados con la Sunat. Así mejoramos, pues, la recaudación tributaria, como le digo.

Entonces, yo quisiera escuchar la respuesta, como le dije: ¿si con esto se va a mejorar la recaudación o va a disminuir la recaudación respecto específicamente a este punto que se está tratando?

Nada más.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Hemos hecho también la invitación al Ministerio de Economía, ellos creo que son la institución indicada para que nos puedan decir sobre el tema de la recaudación, si se aumenta, se disminuye, cuál es el trabajo que están haciendo ellos en concreto.

Creo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones está explicando sobre el tema más de la seguridad vial que expresamente se emite el decreto...(falla de grabación).

La próxima semana una exposición mucho más...(falla de grabación).

Congresista Mantilla.

O si tienen algo que mencionar al respecto, adelante.

El señor DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTES MULTIMODAL DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES, Fernando Cerna Chorres.— Señor Presidente, lo que busca este decreto de urgencia es generar un incentivo tributario, es decir, utilizar parte de esa recaudación, a generar estas conductas y estos cambios que se están estipulando en el decreto de urgencia, eso es lo que busca. Y como medida adicional es que se utilicen los comprobantes electrónicos, que tiene una medida de recaudación y de formalización. Pero básicamente el fondo del Decreto de Urgencia es seguridad vial incentivada a través de la devolución de parte del selectivo al consumo.

Entonces, enmarquemos el decreto de urgencia en su objetivo principal, es utilizar parte de la recaudación para generar este cambio, que busca proteger las vidas de las personas que utilizan el servicio de transporte y algunos accidentes que se generan en el transporte de carga. Entonces ese es el objetivo del decreto de urgencia.

El señor COORDINADOR.— Bueno, creo que hemos escuchado ampliamente la exposición de los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio del Ambiente, agradecemos a cada uno de ustedes su presencia, también de los colegas congresistas, y damos por culminado este evento e invitamos a retirarse de la sala cuando ustedes lo crean conveniente.

Siendo las 13 y 05 minutos, levantamos la sesión.

Muchas gracias.

—A las 13:05 h, se levanta la sesión.

65

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Sesión de Instalación del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019

Coordinación: Congresista Clemente Flores Vílchez

Lunes, 25 de noviembre de 2019

Siendo las trece horas, del 25 de noviembre de 2019, en la Sala 2 del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, y encontrándose presentes los señores congresistas: Lourdes Alcorta Suero, Gino Costa Santolalla, Mario Mantilla Medina y Clemente Flores Vílchez

Con las licencias de los señores congresistas: Marita Herrera Arévalo y Lizbeth Robles Uribe.

Contando con el quórum reglamentario, se inicia la Sesión de Instalación del Grupo de Trabajo encargado del Decreto de Urgencia N° 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional.

Se deja constancia qué en la sesión de la Comisión Permanente, de 20 de noviembre último, se designó al Congresista Clemente Flores Vílchez, como Coordinador del Decreto de Urgencia N° 012 -2019, encargo que le fue comunicado mediante Oficio N° 077-2019-2020-ADP-CP/CR, de la Oficialía Mayor del Congreso de la República, en la que se detalla además a los señores integrantes del referido grupo: señores parlamentarios, Lourdes Alcorta Suero, Mario Mantilla Medina, Lizbeth Robles Uribe, Marita Herrera Arévalo y Gino Costa Santolalla.

Contando con el quórum correspondiente la Coordinación da por instalado el presente grupo de trabajo de la Comisión Permanente para la elaboración del informe del Decreto de Urgencia 012 2019.

El Coordinador precisa que antes de dar inicio a las intervenciones es necesario dejar constancia que el Decreto de Urgencia 012-2019, cuenta con antecedentes parlamentarios en el Congreso de la República, y que se encuentran referidos al Proyecto de Ley N° 03572/2018-PE, del Poder Ejecutivo.

La mencionada iniciativa legal fue dictaminada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, y por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera; y debatida en el Pleno del Congreso de la República; en dicha sesión se aprobó una cuestión previa de regreso a Comisión. En este estadio se genera un nuevo dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones y quedo pendiente el pronunciamiento de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera.

En este sentido se encarga al equipo técnico que elabore una ayuda memoria que será remitida a cada uno de los parlamentarios a fin que se ilustre sobre los antecedentes.

66

De otro lado también se esperan los aportes en cuento al cronograma de trabajo y a la presentación del informe final. Para lo cual deja en uso de la palabra a los señores parlamentarios.

- **Intervención de los Señores Parlamentarios**

Congresista Mantilla Medina felicita la designación como coordinador y solicita que el personal técnico les alcance un comparativo del proyecto que aprobó la Comisión de Transportes y Comunicaciones junto con el Decreto de Urgencia.

Congresista Lourdes Alcorta Suero propuso que las sesiones se realicen los días lunes a las 10: 30 horas, lo que mereció la conformidad de los demás integrantes.

Además, expresó la importancia de consultar al Ministerio de Economía y Finanzas sobre las exoneraciones que contiene el Decreto de Urgencia; al Ministerio de Ambiente en el extremo que se habla de la gasolina diésel, y a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y el Callao – ATU, que se vincula de algún modo, agregó. Finalmente lamentó que en el Perú se reacciona solamente cuando el problema estalla, en relación a los sucesos ocurridos en la fecha.

El **Coordinador** agradeció las intervenciones formuladas y precisó que se realizarían las coordinaciones para invitar al representante del Ministerio de Economía y Finanzas, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la ATU.

A continuación del **Congresista Mantilla** añadió el pedido de invitar a los señores representantes de los gremios de transportistas.

Finalizada las intervenciones, y siendo las 13:30 horas, se dispuso se levante la sesión.

La transcripción forma parte integrante de la presente acta. La presente acta fue aprobada por unanimidad en la segunda sesión del 13 de enero 2020.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VILCHEZ

CLEMENTE FLORES VILCHEZ

COORDINADOR DEL GRUPO DU 12-2019

COMISION PERMANENTE

67

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PERIODO LEGISLATIVO 2019-2020

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL INFORME SOBRE EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA Y DEL TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS DEL ÁMBITO NACIONAL

SESIÓN DE INSTALACIÓN

(Matinal)

LUNES, 25 DE NOVIEMBRE DE 2019

COORDINACIÓN DEL SEÑOR CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ

—A las 13:00 h, se inicia la sesión.

El señor COORDINADOR.— Señores congresistas, buenos tardes.

Hoy, 25 de noviembre de 2019, siendo las 13:00 h, con la licencia de la señora congresista Lizbeth Robles, contamos con el *quorum* correspondiente, damos inicio a la sesión de instalación del Grupo de Trabajo encargado del Decreto de Urgencia 012-2019 que establece las medidas para fortalecer la seguridad vial y la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas del ámbito nacional.

Se deja constancia que he sido designado por la Comisión Permanente del 20 de noviembre último como coordinador del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019, según el oficio 077-2019-2020-ADP-CPCR que, además, precisa los integrantes del mismo, los señores congresistas Lourdes Alcorta Suero, Mario Mantilla Medina, Lizbeth Robles Uribe, Marita Herrera Arévalo, Gino Costa Santolalla.

Habiéndose constatado el *quorum* correspondiente, doy por instalado el presente grupo de trabajo de la Comisión Permanente y se levanta la sesión de instalación.

Aspectos a considerar en el análisis

Consideramos que, antes de iniciar la labor de la comisión, será conveniente ponernos de acuerdo en cuanto al método de trabajo.

Temas propuestos

Antecedentes del Proyecto de Ley 03572/2018-PE

Antes de hacer mención al Decreto de Urgencia 012-2019, legisla un tema que ya ha sido visto en la sede parlamentaria, se trata del Proyecto de Ley 3572/2018-PE que fue dictaminado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, debatido por el Pleno del Congreso, y que posteriormente regresó a la comisión, en donde fue nuevamente dictaminado y que, precisamente, se refiere al mismo tema, regulado en el Decreto de Urgencia 012-2019.

En ese sentido, se encarga al equipo técnico que establezca una ayuda-memoria que será remitida a cada uno de los parlamentarios.

Cronograma de trabajo y presentación del informe final

68

En cuando al cronograma de trabajo, se propone que se pueda puntualizar y realizar sesiones adicionales, y el informe final se estará presentando a más tardar... No hemos puesto la fecha porque hay que ponernos de acuerdo qué fecha vamos a establecer.

Una vez instalado, damos el uso de la palabra a los congresistas presentes, si lo desean conveniente participar para ponernos de acuerdo en el tema del trabajo y, en este caso, tendríamos que, también, solicitar información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a algunos otros sectores que tengan que ver con el decreto de urgencia para tener una mayor información y, luego, hacer un informe que esté acorde técnicamente y que, realmente, sirva al nuevo Congreso que va a hacer la evaluación, si lo puede mantener o anular, será decisión del próximo Congreso; pero creo que es una medida importante, urgente, que ha sacado el Ejecutivo y que a nosotros, como Comisión Permanente, conformado por grupos de trabajo, nos toca revisar y analizar la medida.

Si algún congresista desea hacer uso de la palabra, lo puede hacer, por favor.

Congresista Mantilla.

El señor MANTILLA MEDINA (FP).— Coordinador, simplemente felicitarlo por la designación, y más bien quisiera que, a la brevedad posible, el personal técnico nos adjunte, quizás, un comparativo con el proyecto que se aprobó en la Comisión de Transportes junto con este decreto de urgencia, de repente son coincidentes o qué puntos en discordia, para poder tener más claridad en qué parte podemos ahondar un poco el análisis.

Muchas gracias.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista Mantilla.

Congresista Alcorta.

La señora ALCORTA SUERO (FP).— Gracias, coordinador.

Primero, saber que vamos a reunirnos los lunes a las 10 de la mañana para extendernos ya de ahora o vamos a cambiar. ¿Nos reunimos los lunes, diez y media? ¿Está bien? Diez y media, los lunes. Ya.

Lo segundo, creo que deberíamos pedir una opinión de esto, porque son decretos de urgencia del Ejecutivo, y como ahí ha venido en el propio Congreso, en la Comisión de Transportes, que regresó y volvió, sería bueno preguntarle al Ministerio de Economía cómo es, porque estamos hablando de exoneraciones también; a la ministra del Ambiente porque estamos hablando también de la gasolina diésel; a la ATU también, de alguna forma se vincula.

Hoy tenemos un rollón, un problemón, de los diablos, porque en el Perú hay que esperar que todo reviente para recién actuar. Así es. Se sabía de lo que iba a pasar hoy, estaba recontra anunciado, estaban bloqueadas todas las entrada a Lima, es caótico. Han apedreado a vehículos con pasajeros adentro, les han bajado las llantas. Un montón de gente, chicos que no han podido ir al colegio. Creo que todo está vinculado.

Sería bueno preguntar a los ministerios de Economía, Del Ambiente, y a la ATU también, me parece.

Gracias.

El señor COORDINADOR.— Entonces, quedamos para invitar, en este caso, al representante del MEF, al Ministerio del Ambiente, al MTC y a la ATU.

(Diálogo)

Claro, con el MTC, por supuesto, el ente correspondiente. En esa línea. Bueno, lo invitaremos, viendo la disposición del tiempo.

Congresista Alcorta.

69

La señora ALCORTA SUERO (FP).— En la Comisión de Defensa Nacional, desde que entré al Congreso he estado en esa comisión, cuando hablamos del tema de seguridad, que es todo un día entero, completo, se invita al director de la Policía, a los de Tránsito, al ministro del Interior, al presidente de la Corte Suprema, al fiscal de la Nación, al defensor del Pueblo, porque el Poder Judicial se queja que la Fiscalía hace mal el cuadernillo, la Fiscalía se queja que la Policía hace mal el cuadernillo, todos se echan la culpa. Todos juntos en reuniones de trabajo. Cómo hacemos para ponernos de acuerdo con ustedes, qué necesitan de nosotros, los congresistas, para ayudarlos. Es la idea de la reunión de trabajo.

Si se sigue esa conducta, me parecería atinada. Ojalá que puedan venir.

El señor COORDINADOR.— Gracias, congresista.

Entonces, estamos tomando en cuenta los pedidos de los colegas.

Adelante, congresista Mantilla.

El señor MANTILLA MEDINA (FP).— Coordinador, creo que acá, aparte del MTC, también es esencial que venga el representante del MEF porque hay exoneraciones, y los gremios de los transportistas también.

El señor COORDINADOR.— Creo que está coordinado, el próximo lunes nos estamos reuniendo a las 10 de la mañana. 10 y 30 de la mañana.

Se levanta la sesión.

—A las 13:30 h, se levanta la sesión.

70

GRUPO DE TRABAJO

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE ELABORAR EL INFORME SOBRE EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE DE CARGA Y DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS DE ÁMBITO NACIONAL.

Asistencia a la segunda Sesión

Lima, miércoles 13 de enero de 2020, 10:30 horas
Sala Francisco Bolognesi, Palacio Legislativo

INTEGRANTES		
	1. **FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE** **COORDINADOR** Peruanos Por el Kambio	.....
	2. **ALCORTA SUERO, LOURDES** Fuerza Popular	..... 10:25
	3. **COSTA SANTOLALLA, GINO** Bancada Liberal	LICENCIA .....
	4. **ROBLES URIBE, LIZBETH** Cambio 21	.....
	5. **HERRERA ARÉVALO, MARITA** Acción Republicana	LICENCIA .....
	6. **MANTILLA MEDINA, MARIO** Fuerza Popular	LICENCIA .....

Lima 13 de enero de 2020

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
14 ENE 2020
RECIBIDO
Firma _____ Hora _____

OFICIO N° 3593-2020-MHA-CR

Señor
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
Congresista de la República
Coordinador del Grupo encargado del examen del Decreto de Urgencia 012-2019
Presente.-

Mediante el presente me dirijo a usted para saludarlo y, asimismo, al amparo de lo establecido por el artículo 22, inciso l, del Reglamento del Congreso de la República, y por especial encargó de la Congresista Marita Herrera Arevalo, autoriza se presente licencia por cuanto no podrá asistir a la sesión a la Segunda Sesión del Grupo de Trabajo de la Comisión Permanente, encargado del Decreto de Urgencia N° 12-2019, que se llevara a cabo el día de hoy 13 de enero del presente, por motivo de salud, por lo que se adjunta al presente el certificado médico.

Al respecto, la Congresista autoriza que la Señora Ulialiny Tapia Fernández, Asesora del Despacho Congresal, firme la presente licencia, con cargo a ser regularizado a la brevedad posible.

Sin otro en particular, quedo de usted.

Atentamente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
MARITA HERRERA ARÉVALO

ULIALINY DOLORES TAPIA FERNANDEZ
ASESORA PRINCIPAL

72

COLEGIO MÉDICO DEL PERÚ
CONSEJO NACIONAL

CERTIFICADO MÉDICO

Consejo Regional XXV Amazonas

El que suscribe, Médico Cirujano CMP Nº 64468

Certifica:

Que el paciente Marta Herrera Arévalo identificada con Nº DNI: 41358489 atendida en el C.S Ca Peca el día 13 de enero del 2020 con los siguientes diagnosticos:

① Celulitis infecciosa

Por lo que se indica descanso medico de diez y nueve (19) días del día 13-1-2020 al 31-1-2020

Se expide lo presente para los fines que crea conveniente.

MINISTERIO DE SALUD
GOBIERNO REGIONAL AMAZONAS

ALEXANDRA SEGURA PINTO
MEDICO CIRUJANO
CMP 64468

Fecha 13/1/2020

Nº 1011288

15 SOLES

CONSEJO NACIONAL

REP S.A.C.

73

Lima, 13 de enero de 2020

Oficio N° 133- DSP-2019-2020

Señor Congresista
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Coordinador del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia N° 012-2019
Presente. –

De mi especial consideración:

Por encargo del congresista Mario Fidel Mantilla Medina, tengo a bien dirigirme a usted con la finalidad de solicitar **Licencia** para la sesión del Grupo de Trabajo encargado de elaborar el informe sobre el Decreto de Urgencia N° 012-2019, a realizarse el día **lunes 13 de enero del 2020 a horas 10:30 am**, por encontrarse fuera de la ciudad de Lima.

Segura de contar con lo solicitado, me despido de usted.

Atentamente,

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
13 ENE 2020
RECIBIDO
Firma _____ Hora 10:10 am

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * MARIO MANTILLA MEDINA *

FLORA CHAVEZ SANCHEZ
ASESORA PRINCIPAL
CONGRESISTA MARIO MANTILLA

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE EXAMINAR EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019

PRIMERA SESIÓN

Lima, 9 de diciembre de 2019
11:30 am.
Sala Francisco Bolognesi, Palacio legislativo

INTEGRANTES

1. CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
   Coordinador
   (Peruanos por el Kambio)

2. MARÍA LOURDES ALCORTA SUERO
   (Fuerza Popular)

3. GINO FRANCISCO COSTA SANTOLALLA
   (Bancada Liberal)
   LICENCIA

4. MARITA HERRERA ARÉVALO
   (Acción Republicana)
   LICENCIA

5. MARIO FIDEL MANTILLA MEDINA
   (Fuerza Popular)

6. LISBETH HILDA ROBLES URIBE
   (Cambio 21)

01

CONGRESO de la REPÚBLICA

MARITA HERRERA ARÉVALO – TITULAR DE LA COMISIÓN PERMANENTE

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Lucha Contra la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 09 de diciembre de 2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
09 DIC 2019
RECIBIDO
Firma ____ Hora 10:30

OFICIO N° 3587-2019-2020-MHA-CR

Señor
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
Presidente del Grupo de Trabajo Decreto de Urgencia 012 -2019
Presente.-

Mediante el presente me dirijo a usted para saludarlo y, asimismo, por especial encargó de la Congresista Marita Herrera Arévalo y de acuerdo al amparo de lo establecido por el artículo 22, inciso l, del Reglamento del Congreso de la República, solicitar licencia correspondiente, por cuanto no podrá asistir a la sesión del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019, que se llevara a cabo el día de hoy 09 de diciembre del presente, por motivo de reuniones de trabajo con autoridades de su circunscripción en la ciudad de Amazonas.

Al respecto, la Congresista autoriza que la Señora Ulialiny Tapia Fernández, Asesora del Despacho Congresal, firme la presente licencia, con cargo a ser regularizado a la brevedad posible.

Sin otro en particular, quedo de usted.

Atentamente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
MARITA HERRERA ARÉVALO

ULIALINY DOLORES TAPIA FERNANDEZ
ASESORA PRINCIPAL

76

CONGRESO
REPÚBLICA

DR. GINO COSTA SANTOLALLA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

Lu-2440988

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
RECIBIDO
25 NOV. 2019
Hora: 10:41am
Firma:
Secretaría de la Oficialía Mayor

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
RECIBIDO
26 NOV 2019
Hora: 10.08
Firma:
DIRECCIÓN GENERAL PARLAMENTARIA

Lima, 25 de noviembre de 2019

OFICIO Nº 013-2019-2020/GCS-CR

Señor
PEDRO OLAECHEA ÁLVAREZ CALDERÓN
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN PERMANENTE
Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n - Lima, Perú
Presente. –

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente reciba mi cordial saludo y, al mismo tiempo, cumplo con comunicarle que, como es de conocimiento público, me encuentro participando como candidato en la lista del Partido Morado para las elecciones congresales convocadas para el 26 de enero de 2019.

En este marco, el Jurado Electoral Especial de Lima Centro 1 ha observado mi candidatura bajo el errado argumento que debía haber solicitado una licencia sin goce de haber ante la Comisión Permanente que Ud. preside, asumiendo que quienes la integran somos funcionarios de la administración pública comprendidos en el artículo 114° de la Ley Orgánica de Elecciones.

No obstante que tal postura resulta arbitraria, cumplo con presentarle mi solicitud de licencia sin goce de haber como integrante titular de la Comisión Permanente, efectiva a partir del 27 de noviembre de 2019, y por todo el proceso electoral, reservándome el derecho de solicitarle la deje sin efecto en caso el Pleno del JNE establezca, como esperamos, que el requisito de licencia no es exigible a los miembros de la Comisión Permanente en funciones.

Sin otro particular, quedo ante usted.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE RELATORÍA, AGENDA Y ACTAS
26 NOV 2019
Recibido por: 13:39

Atentamente,

Dr. Gino Costa Santolalla
Miembro Titular
Comisión Permanente

PROVEIDO N°: ..... FECHA: 26/11/2019
PASE: Dirección General Parlamentaria
PARA: Conocimiento y fines pertinentes.
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE EXAMINAR EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019

SESIÓN DE INSTALACIÓN

Lima, 25 de noviembre de 2019
12:15 pm.
Sala 2 Fabiola Salazar Leguía, edificio Víctor Raúl Haya de la Torre

INTEGRANTES

1. CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
   Coordinador
   (Peruanos por el Kambio)

2. MARÍA LOURDES ALCORTA SUERO
   (Fuerza Popular)

3. GINO FRANCISCO COSTA SANTOLALLA
   (Bancada Liberal)

4. MARITA HERRERA ARÉVALO
   (Acción Republicana)

LICENCIA

5. MARIO FIDEL MANTILLA MEDINA
   (Fuerza Popular)

6. LISBETH HILDA ROBLES URIBE
   (Cambio 21)

LICENCIA

Lima, 25 de noviembre del 2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
25 NOV 2019
RECIBIDO
Firma ..... Hora .....

OFICIO N° 3584-2019-2020-MHA-CR

Señor
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
Oficial Mayor del Congreso de la República
Presente.-

Mediante el presente me dirijo a usted para saludarlo y, asimismo, por especial encargó de la Congresista Marita Herrera Arévalo y de acuerdo al amparo de lo establecido por el artículo 22, inciso I, del Reglamento del Congreso de la República, solicitar licencia correspondiente, por cuanto no podrá asistir a la sesión de Instalación del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019, que se llevara a cabo el día de hoy 25 de noviembre del presente, por motivo de salud, mismo que se regularizara a la brevedad posible.

Sin otro en particular, quedo de usted.

Atentamente.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
MARITA HERRERA ARÉVALO

JESSICA GONZALES BASTOS
TECNICO I

79

Lima, 25 de Noviembre del 2019

OFICIO N° 135-2019-2020/LHRU-CR

Señor Congresista
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
Coordinador del Grupo de Trabajo Del Decreto de Urgencia N° 012 – 2019
Jirón Junín 330 – Of 301
Lima

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted Señor Presidente, por especial encargo de la Señora Congresista Lizbeth Hilda Robles Uribe, en atención a la citación de la Sesión de Instalación del Grupo de Trabajo para la Elaboración del Informe del Decreto de Urgencia N° 012 – 2019, a realizarse el día lunes 25 de noviembre a las 12:15 horas en la Sala 2 del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torres.

Sobre este particular, agradeceré a usted se sirva considerar con licencia a la Señora Congresista, al amparo de lo prescrito por el literal b) del artículo 52° del Reglamento del Congreso, toda vez que se encontraba delicada de salud.

Hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi consideración más distinguida.

Atentamente,

Miguel Angel Ascencio Mendoza
ASESOR PRINCIPAL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
25 NOV 2019
RECIBIDO
Firma ..... Hora 10:29

80

Jr. Azángaro N°468, Of. 302-B Lima1
Teléfono: 311-7285
Email: lrobles@congreso.gob.pe

COMISION PERMANENTE - GRUPO DE TRABAJO DEL DU 012 2019

Lima, 27 de noviembre de 2019

OFICIO Nº 001-GTDU-012-2019/CR

Señor
José Carlos Chirinos
Jefe (e) del Departamento de
Comisiones
Presente.-

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted, con el fin de hacer de su conocimiento que el Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, se instaló el día lunes 25 de noviembre de 2019 a las 12.30 horas, bajo la coordinación del Señor Congresista Clemente Flores Vílchez.

Al efecto, se adjunta copia de la lista de asistencia de la referida sesión, así como las copias de las respectivas licencias correspondientes.

Atentamente,

Jacqueline Rivas Gomez
Secretaria Técnica

Grupo de Trabajo
Decreto de Urgencia 012-2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE COMISIONES
28 NOV 2019
RECIBIDO
Firma ..... Hora 3:38

81

PERÚ | Ministerio de Economía y Finanzas | Despacho Ministerial

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
MINISTRA

Lima, 06 ENE. 2020

OFICIO N°001 -2020-EF/10.01

16025
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
07 ENE 2020
RECIBIDO
Firma ..... Hora 9:30

Señor
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
Coordinador
Grupo de Trabajo del Examen del Decreto de Urgencia N° 012-2019
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Plaza Bolívar
Av. Abancay s/n – Lima, Perú
Cercado de Lima

VICE-MINISTRO DE ECONOMÍA - MEF -

Asunto : Pedido de información

Referencia : Oficio N° 06-2018-2019-GTDU-012-2019/CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual traslada el pedido del Congresista Mario Mantilla Medina, quien solicita información relacionada con el Decreto de Urgencia N° 012-2019.

DIR. GRAL. DE POLITICA DE INGRESOS PUBLICOS Director General MEF

Al respecto, se remite copia del Informe N° 426-2019-EF/61.01 elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos de este Ministerio, para su conocimiento y fines pertinentes.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
07 ENE 2020
RECIBIDO
Firma ..... Hora .....

- Recibido el 15/01/20 a las
5:20 pm - Edificio José Santos Atahualpa
Jacqueline Rivas Gomez
Servicio Parlamentario - Secretaria Tecnica

10

REPUBLICA DEL PERU

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE POLITICA DE INGRESOS PUBLICOS

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

INFORME N° 426 -2019-EF/61.01

Para : Señor
MARIO ARRÓSPIDE MEDINA
Viceministro de Economía

Asunto : Pedido formulado en la Sesión del Grupo de Trabajo Decreto de Urgencia N° 012-2019

Referencia : Oficio N° 06-2018-2019-GDTU-012-2019/CR (HR N° 190209-2019)

Fecha : 26 DIC. 2019

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación a los documentos de la referencia, a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

Mediante el documento de la referencia, el Coordinador del Grupo de Trabajo de la Comisión Permanente encargado del examen del Decreto de Urgencia N° 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, traslada el pedido del Congresista Mario Mantilla, quien en la primera sesión de dicho Grupo de Trabajo (9 de diciembre del 2019) formula lo siguiente (pg. 25):

- "Si se quiere ampliar la recaudación tributaria por ese concepto no era necesario aumentar este beneficio a favor de los transportistas, sino más bien de repente obligar a toda las empresas o todos los grifos a nivel nacional, y no solamente a los grifos, [...], sino a todos los negocios en general a tener sistema de emisión de boletas electrónicos, comprobantes electrónicos en sus computadoras en todos los negocios para que estén interconectados con la Sunat [...]".

- "¿Con esto se va a mejorar la recaudación o va a disminuir [...] respecto específicamente a este punto que se está tratando?"

Asimismo, remite copia del documento oficial de la transcripción magnetofónica y un CD con el archivo de audio correspondiente a la referida sesión.

II. ANÁLISIS:

Al respecto, en materia de competencia de la Dirección General de Política de Ingresos Públicos (DGPIP), cabe señalar lo siguiente:

84

DMAR DIAZ

1. Todo beneficio tributario representa un costo para el Estado. En el caso específico del Decreto de Urgencia N° 012-2019, tal como se explica en su Exposición de Motivos, el costo estimado de la devolución asciende a S/ 99 millones anuales.

2. Cabe señalar que durante el periodo 2014-2016, se efectuaron devoluciones por S/ 84 millones anuales en promedio.

3. No obstante, se estima[1] que la reducción del costo de las consecuencias por accidentes de tránsito y el costo evitado en fallecimientos prematuros y por prevención de lesiones podría ascender a más de S/ 200 millones anuales, monto superior al costo de la implementación de la medida.

4. Ello debido a que la implementación de la norma hará posible una reducción en los índices de accidentabilidad, por medio del crecimiento del sector formal, así como por el incentivo al cumplimiento de las reglas de tránsito, en respuesta al incentivo otorgado.

5. Asimismo, los requisitos establecidos en el Decreto de Urgencia para la obtención del beneficio permitirán la ampliación de la base tributaria, por medio de: i) la masificación de comprobantes de pago electrónicos, herramienta que habilita a la autoridad tributaria a expandir su ámbito de acción a sectores que presentan altos niveles de evasión, como es el caso del sector transporte, y ii) la mayor declaración de ingresos, es decir, la reducción de evasión por omisión en la declaración, que –a su vez– reduce el pago de impuestos.

III. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expuesto, esta Dirección General cumple con responder el pedido del Sr. Mantilla. Asimismo, se remite una copia de la Exposición de Motivos del Decreto de Urgencia N° 012-2019.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,

MARCO ANTONIO CAMACHO SANDOVAL
Director General
Dirección General de Política de Ingresos Públicos

[1] Según Seminario (2017), el costo de la vida por fallecimiento prematuro asumiendo la tasa de descuento de 8% es de S/ 465 784,5 por persona. Se asume para heridos el 10% del valor por muerte.

85

09

23

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA Y DEL TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS DE ÁMBITO NACIONAL

I. FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA EMISIÓN DEL DECRETO DE URGENCIA

Antecedentes sobre la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) a los transportistas

Con la Ley N° 28226, Ley para formalizar el transporte público interprovincial de pasajeros y de carga, se otorgó hasta el 31 de diciembre de 2006 la devolución por el equivalente al 20% del monto del ISC pagado por la adquisición del petróleo Diesel 2 efectuado por el transportista que preste el servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros y/o el servicio de transporte público terrestre de carga que cuente con la autorización o constancia de inscripción vigente en el Registro, según corresponda, otorgado por el MTC para prestar dichos servicios. Posteriormente, con la Ley N° 28398, Ley que modifica la Ley N° 28226 para formalizar el transporte público interprovincial de pasajeros y de carga, se amplió la vigencia del beneficio hasta el 31 de diciembre de 2007.

A través de la Ley N° 29518, Ley que establece medidas para promover la formalización del transporte público interprovincial de pasajeros y de carga, se otorgó a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros o el servicio de transporte público terrestre de carga, el beneficio de devolución por el equivalente al 30% del ISC que forme parte del precio de venta del petróleo diésel, por un plazo de tres años. Con la Ley N° 30060, Ley que prorroga el beneficio de devolución del impuesto selectivo al consumo, se prorroga por tres años el plazo de vigencia del beneficio de devolución del ISC regulado por la Ley N° 29518, prórroga que ya venció el 06 de julio de 2016.

El Decreto Supremo N° 145-2010-EF, que aprueba el reglamento de la Ley N° 29518, tuvo por objeto la determinación de las especificaciones generales para el cálculo de la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo por parte de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). A continuación, se señalan los aspectos más importantes del reglamento, que tuvieron como objetivo evitar favorecer a sujetos no comprendidos dentro del alcance de la mencionada Ley:[1]

- Se establece un sistema de devolución utilizando notas de crédito negociables que no pueden ser redimidas, por lo que en realidad el sistema opera en la práctica como un sistema de descuento de los tributos futuros por parte de los transportistas que utilizan la devolución.

- La devolución se realiza en campañas trimestrales, sin acumulación de los montos no reclamados, salvo en los casos en los que se acumulen devoluciones menores al monto mínimo, el mismo que quedó fijado en una Unidad Impositiva Tributaria (UIT). Las solicitudes de devolución se resolverán en un plazo de 90 días calendario, con entrega anticipada del monto de devolución asegurada por carta fianza o póliza de caución.

- Se permite la adquisición de combustible objeto de la devolución tanto a proveedores que son sujetos del ISC, calculándose el porcentaje de devolución sobre el monto del impuesto que fue trasladado, como a proveedores que no son sujetos del ISC, en cuyo

[1] Al respecto, se puede consultar la exposición de motivos del Decreto Supremo N° 145-2010-EF.

86

caso se dispone que el porcentaje de devolución se calcule sobre la participación del ISC en el precio del galón de combustible.

- Existe un límite de devolución que considera los ingresos máximos del mes por concepto de los servicios de transporte comprendidos en el beneficio, el mismo que representa un estimado de la participación del costo del combustible en relación a los ingresos generados por los servicios: i) 0.356 para el transporte público interprovincial de pasajeros y ii) 0.253 para el servicio de transporte público terrestre de carga.

El control de la formalización se realizaba mediante la acreditación de varias condiciones requeridas para solicitar la devolución, tanto de parte de los prestadores del servicio de transporte, como de parte de los proveedores de combustible, los mismos que se mencionan a continuación:

- Estar inscrito en el Registro Único de Contribuyentes (RUC), habiendo señalado como actividad económica la prestación del servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros[2] o del servicio de transporte público de carga.

- Tener la condición de habido en el RUC.

- Encontrarse en el Régimen General del Impuesto a la Renta de acuerdo con el RUC.

- Contar con autorización vigente para la prestación del servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros o el servicio de transporte público de carga.

- Se requiere también que el proveedor de combustible cuente con constancia de inscripción en el Registro de Hidrocarburos de OSINERGMIN y que acceda a proporcionar a la SUNAT la relación de los comprobantes de pago y de las notas de débito y de crédito emitidos por la venta de combustible a los transportistas.

Objetivo de la propuesta normativa

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas para fortalecer la seguridad vial y reducir la accidentabilidad en la prestación de servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y del servicio de transporte público terrestre de carga mejorando las condiciones de calidad y seguridad del transporte en beneficio de la población.

El transportista que acceda al beneficio de la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo debe cumplir con condiciones mínimas, esto es, tener autorización vigente para prestar servicios otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, no contar con sanciones de transporte y tránsito impuestas por las autoridades competentes mediante actos administrativos firmes o que hayan agotado la vía administrativa, conforme lo establezca el Reglamento.

Al respecto, las principales conductas sancionables en materia de transporte, de acuerdo al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, son las siguientes:

Infracción / Incumplimiento	Sanción
Prestar el servicio de transporte utilizando terminales terrestres no autorizados.	Suspensión de la autorización por 90 días.

[2] La definición del término "transporte interprovincial", previsto en la aplicación del Decreto Supremo N° 145-2010-EF ha sido interpretada por la Corte Suprema de Justicia como referida tanto a las operaciones de trasporte realizadas entre regiones como a las que son realizadas entre distintas provincias de una misma región. Al respecto, ver la Sentencia en Casación N° 1710-2016 de la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria (11/10/2017).

87

Prestar el servicio de transporte de personas, de mercancías o mixto, sin contar con autorización otorgada por autoridad competente o una modalidad o ámbito diferente al autorizado.	Multa de 1 UIT (S/ 4,200.00)
Realizar maniobras evasivas con el vehiculo para evitar la fiscalización.	Multa de 0.5 de la UIT (S/ 2,100.00)
No portar con el documento de habilitación del vehículo durante la prestación del servicio de transporte.	Multa de 0.1 de la UIT (S/ 420.00)
No portar con el Certificado de ITV durante la prestación del servicio de transporte.	Multa de 0.1 de la UIT (S/ 420.00)
No portar con el Certificado del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito o CAT durante la prestación del servicio de transporte.	Multa de 0.1 de la UIT (S/ 420.00)
No tener licencia de conducir.	Multa de 0.5 de la UIT (S/ 2,100.00)
Prestar el servicio de transporte con licencia que no se encuentra vigente.	Multa de 0.5 de la UIT (S/ 2,100.00)

Así también, el transportista sujeto al beneficio de la devolución debe emitir comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios, en tanto esté obligado, de acuerdo con las normas que emita la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

Adicionalmente, se ha establecido como condición que el transportista sujeto al beneficio de la devolución debe contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el reglamento. Se deriva al reglamento el desarrollo de los parámetros de antigüedad de la flota vehicular vinculados al otorgamiento del beneficio de la devolución del ISC aplicable al combustible en la medida en que se habiliten progresivamente programas dirigidos a promover la renovación de la flota vehicular.

El otorgamiento del beneficio de devolución del ISC regulado en el presente Decreto de Urgencia, no exime al transportista de cumplir con la normativa especializada en materia laboral, de hidrocarburos, ambiental, entre otros.

Alcances de la propuesta

En efecto, la propuesta alcanza a los transportistas prestadores de los servicios de transporte público de carga y del transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional que realicen dicha actividad, bajo las siguientes condiciones mínimas:

i) Tener autorización vigente para prestar servicios otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

ii) No contar con sanciones de transporte y tránsito impuestas por las autoridades competentes mediante actos administrativos firmes o que hayan agotado la vía administrativa, conforme lo establezca el Reglamento.

iii) Emitir comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios, en tanto esté obligado, de acuerdo con las normas que emita la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

iv) Contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el reglamento.

88

Sobre la problemática en cuanto a la seguridad vial

De acuerdo con el Reporte Global en Seguridad Vial 2018 de la Organización Mundial de la Salud, el número de muertes causadas por accidentes de tránsito continúa incrementándose, alcanzando 1.35 millones de personas fallecidas en el 2016. Si bien existe un progreso a nivel mundial en cuanto a la legislación, estándares vehiculares y acceso a la atención médica, dicho progreso no ha sido suficiente frente al incremento de la población y la acelerada motorización del transporte en distintos países del mundo.

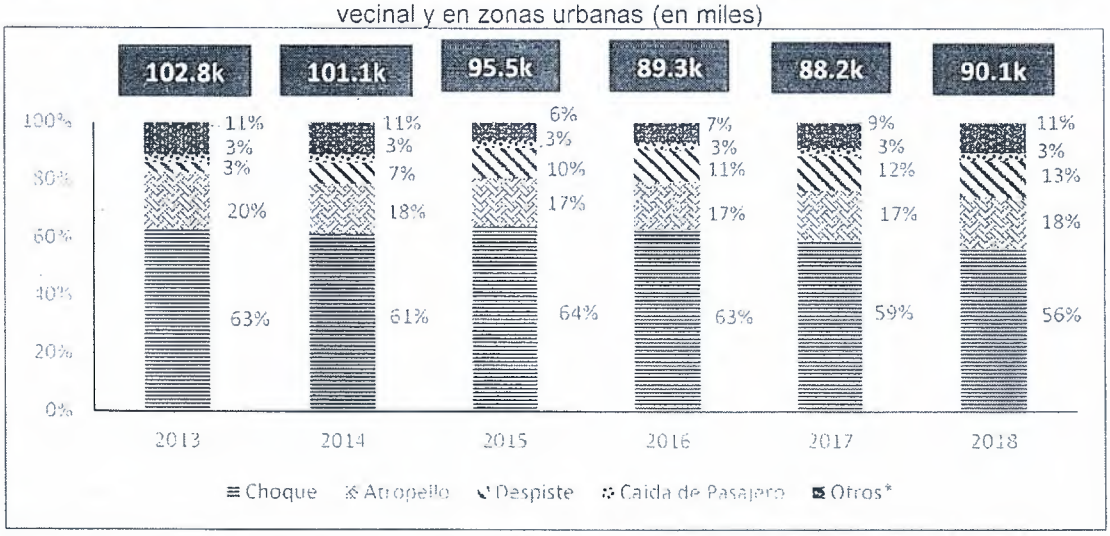
Las lesiones causadas por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte para los niños y los adultos jóvenes de entre 5 y 29 años. En efecto, los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte a nivel de todos los grupos de edades superando el VIH/SIDA, la tuberculosis y las enfermedades diarreicas. Esta problemática es enfrentada desproporcionadamente por los usuarios vulnerables de las vías y por aquellos viviendo en países de ingresos bajos y medianos, donde el creciente número de muertes es alimentado por un transporte que es crecientemente motorizado.

En tal sentido, el hecho de fortalecer la legislación para mitigar los factores claves de riesgo es reconocido por la mayoría de los gobiernos como una estrategia importante para mejorar la seguridad vial.

En el Perú, el problema de la seguridad vial en el transporte no deja de ser preocupante. A partir de la lectura de las estadísticas reportadas por la Policía Nacional del Perú, se ha registrado en la red vial nacional, regional, vecinal y en zonas urbanas entre los años 2013 y 2018, un promedio de más de 90 mil accidentes de tránsito anuales. El detalle se muestra en la

Ilustración 1.

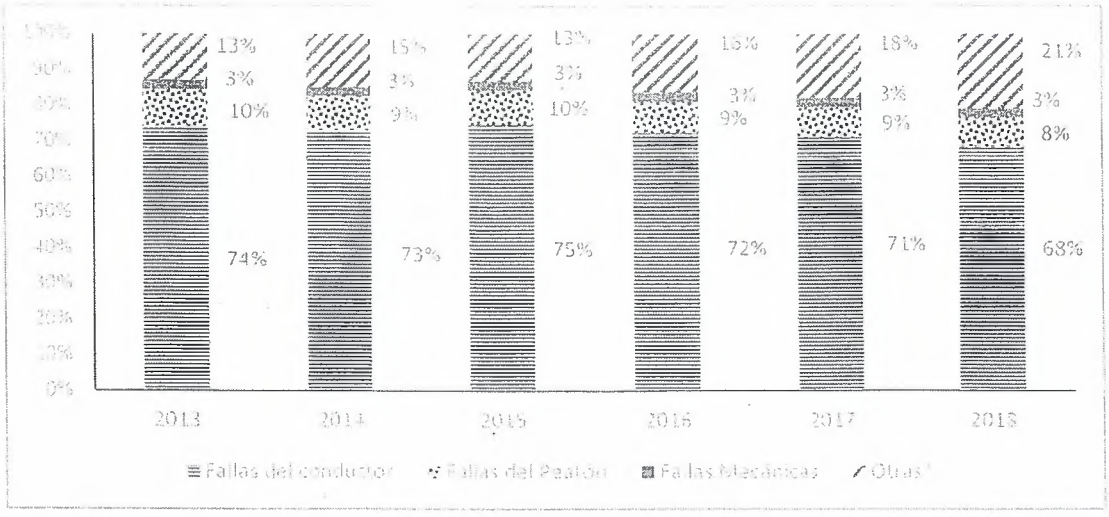
Ilustración 1: Estadística de accidentes de tránsito registrado en la red vial nacional, regional, vecinal y en zonas urbanas (en miles)



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

Ilustración 2: Principales causas de accidentes de tránsito, 2013 – 2018.

89



Fuente: Policia Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

De acuerdo con las estadísticas recogidas la principal modalidad predominante de accidentes de tránsito en los últimos 6 años es la modalidad de choque, que oscila entre el 56% y el 64% de los accidentes ocurridos. Por otro lado, en cuanto a la causa de los accidentes de tránsito, de acuerdo con la información de la Policía Nacional del Perú, la principal causa de accidentes de tránsito es la falla del conductor, que oscila entre el 68% y el 75%.

Lo señalado nos lleva a concluir que los accidentes de tránsito ocurridos se producen con participación de dos o más vehículos y se podrían asignar a diversos factores vinculados al conductor. En consecuencia, es necesario desarrollar medidas orientadas a habilitar mejores condiciones de seguridad, facilitando que las empresas de transporte tengan recursos para contratar más conductores capacitados premiando las mejores prácticas en conducción, renovar sus unidades vehiculares y/o mejorar las condiciones operativas de sus vehículos, como por ejemplo cambios más frecuentes en neumáticos y lubricantes, los mismos que mejoran el control de los vehículos.

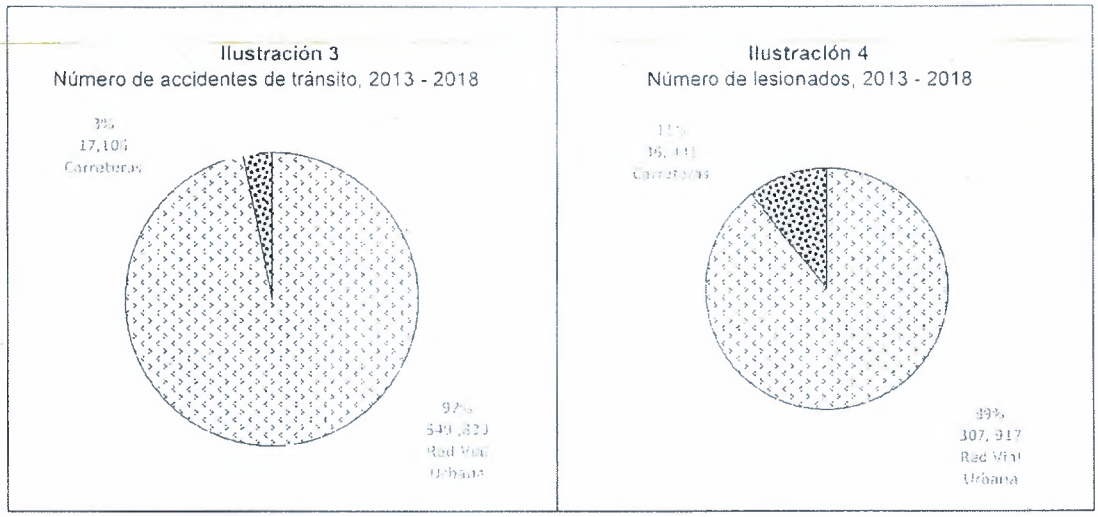
Sobre la problemática de altos índices de accidentabilidad

Los accidentes en carreteras tienen una importancia especial en el desarrollo de las condiciones de seguridad en el sector. Tanto es así que los accidentes en carreteras en comparación con el total de accidentes a nivel nacional tienen una mayor severidad, en tanto existe una mayor probabilidad de muerte en un accidente en carretera en comparación con un accidente urbano. La razón tiene que ver con las mayores velocidades involucradas, y la mayor mortalidad derivada del reducido acceso a servicios de atención médica en zonas de carretera.

De acuerdo con las estadísticas de accidentabilidad se advierte que, durante los últimos 6 años, el número de accidentes de tránsito asciende a una cifra cercana a los 570 mil, donde el 97% han ocurrido en la red vial urbana, mientras que el 3% restante se han producido en las carreteras del Perú. (Ver **Ilustración 3**)

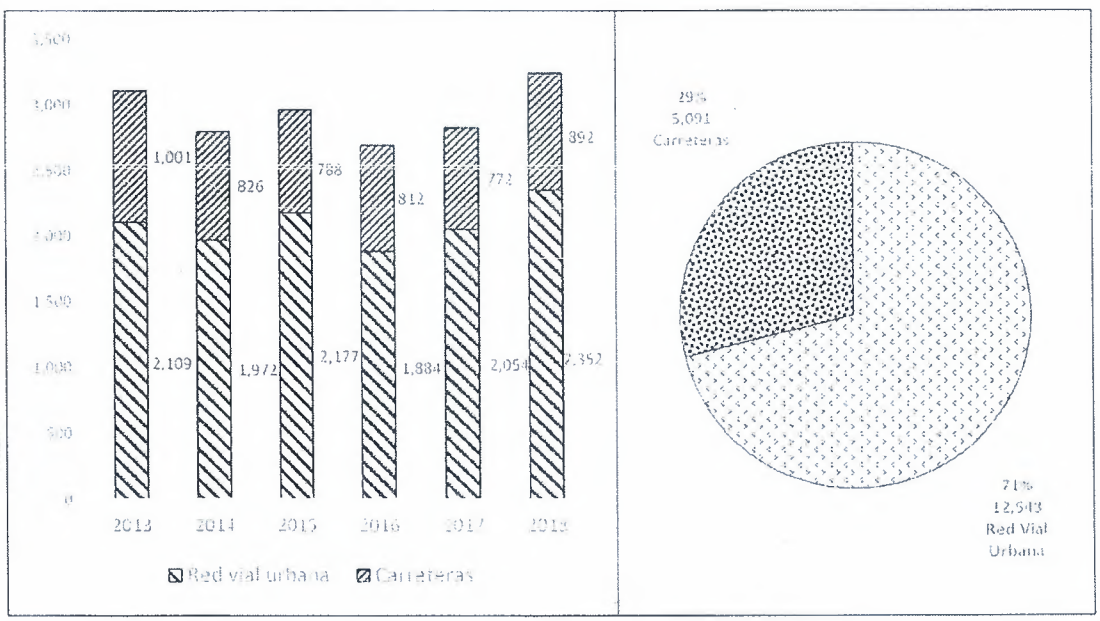
Asimismo, si bien se advierte que los 570 mil accidentes de tránsito han producido aproximadamente 345 mil lesionados, donde el 89% han ocurrido en la red vial urbana y el 11% se produjeron en las carreteras del Perú. (Ver **Ilustración 4**)

90



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

Ilustración 5
Número de fallecidos a causa de los accidentes de tránsito, 2013 – 2018.



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

De acuerdo con lo presentado líneas arriba, se ha identificado que los accidentes de tránsito acaecidos en las carreteras del Perú durante los últimos 6 años (2013 – 2018), representan en promedio el 3% del total de accidentes ocurridos a nivel nacional, el 11% del total del número anual de heridos y el 30% fallecidos. Asimismo, se desprende de la información mostrada de que por cada 100 accidentes en zonas urbanas fallecen 2 personas, mientras que en las carreteras por cada 100 accidentes acaecidos, fallecen aproximadamente 30 personas. En efecto, se constata que la problemática de accidentabilidad en el transporte en carreteras tiene un impacto importante a nivel social, por cuanto las consecuencias de los accidentes suelen ser de gran magnitud.

91

La información presentada en la **Tabla 1** demuestra que los vehículos de categoría M3, que prestan el servicio de transporte de pasajeros de ámbito nacional, y los vehículos de categoría N2 y N3, que prestan el servicio de transporte público de carga, representan conjuntamente en el 2017 el 30% de los vehículos involucrados en accidentes de tránsito en carretera y generan el 29% de heridos y el 25% de muertos en las carreteras. Lo señalado pone de relieve la importancia de establecer instrumentos que coadyuven a fortalecer la seguridad en la prestación de servicios de transporte por parte de estas unidades.

Tabla 1: Estadísticas de los vehículos involucrados en accidentes en carreteras durante el año 2017.

Categoría Vehicular	Vehículos involucrados	Heridos	Muertos
L	363	384	73
M1	1,330	1,616	192
M2	324	834	69
M3	373	1,208	119
N1	524	455	57
N2	228	161	19
N3	930	270	35
Otros	286	26	5
No identificado	819	645	133
Total	5,177	5,599	702

Elaboración: DGTT con base en la información de la PNP.

Con el fin de revertir dicha situación y en el marco de la política de transporte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha venido emitiendo diversas medidas destinadas a la reducción de los factores relacionados con las fallas del conductor. Los dispositivos normativos con rango de Decreto Supremo se presentan en la **Tabla 2**.

Tabla 2: Cambios normativos en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

NORMA	PRINCIPALES DISPOSICIONES	FECHA DE PUBLICACION
Decreto Supremo N° 007-2016-MTC	Aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, deroga el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC	23 junio 2016.
Decreto Supremo N° 015-2016-MTC	Realiza precisiones a las definiciones de instructores y evaluadores, tomando en cuenta su importancia en el proceso de formación y evaluación de postulantes a licencias de conducir particulares y profesionales. Modifica definiciones, requisitos y precisa la participación en el taller "Cambiemos de Actitud".	28 julio 2016.
Decreto Supremo N° 016-2016-MTC	Extiende el período de difusión de los nuevos procedimientos de formación de postulantes a licencias de conducir, de evaluación de conocimientos en la conducción y de expedición electrónica de certificados de salud a postulantes a licencias de conducir	23 agosto 2016
Decreto Supremo N° 026-2016-MTC	Revisa objetivos, definiciones, y otras precisiones del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, para fomentar buenos conductores. Incorpora la "Tabla de infracciones, sanciones y medidas aplicables a los alumnos y postulantes a una Licencia de Conducir"	04 enero 2017
Decreto Supremo N° 018-2016-MTC	Establece un período transitorio en el cual los certificados que emitan las Escuelas de Conductores acrediten el cumplimiento del requisito de aprobar el examen de conocimientos para la obtención de una licencia de conducir.	17 septiembre 2016

NORMA	PRINCIPALES DISPOSICIONES	FECHA DE PUBLICACION
Decreto Supremo N° 009-2017-MTC	Prorroga el cumplimiento de las exigencias establecidas para la implementación del nuevo del nuevo régimen de emisión de licencias de conducir cual permitirá tener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir a nivel nacional	01 abril 2017
Decreto Supremo N° 017-2017-MTC	Establece precisiones sobre el Taller Cambiemos de Actitud, la vigencia de las Licencias de Conducir y su revalidación	02 agosto 2017
Decreto Supremo N° 025-2017-MTC	Revisa algunos procedimientos de las fases de instrucción y evaluación para el otorgamiento de una licencia de conducir y efectuar las modificaciones necesarias al Reglamento de Licencias, con la finalidad de compatibilizar dicha normativa con las disposiciones vigentes respecto a simplificación administrativa y al procedimiento administrativo, en especial las referidas a infraestructura cerrada a la circulación vial, sistema de doble comando para vehículos, el uso de vía pública para la formación y evaluación de conductores y el Taller "Cambiemos de Actitud"; y prorroga los plazos establecidos para el cumplimiento de las obligaciones a fin de contar con un tiempo prudencial que permita su implementación eficiente	28 diciembre 2017
Decreto Supremo N° 007-2018-MTC	Suspende temporalmente las obligaciones referidas a la adecuación de la infraestructura cerrada a la circulación vial, a la exigencia del sistema de doble comando para vehículos, al uso de la vía pública para la formación y evaluación de conductores y al requerimiento del Taller "Cambiemos de Actitud	02 mayo 2018
Decreto Supremo N° 011-2018-MTC	en tanto no se cuenta con un mecanismo que permita controlar de manera eficiente el Sistema Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, que garantice que todas las evaluaciones se rindan de manera estandarizada y de acuerdo con lo dispuesto en el RNSLC, los procedimientos de evaluación, recategorización, canje y revalidación se tramiten en el lugar de residencia del postulante y/o conductor	12 julio 2018,
Decreto Supremo N° 019-2018-MTC	Referencia a "año de fabricación" debe ser entendida como "año modelo"	10 diciembre 2018
Decreto Supremo N° 001-2019-MTC	Medidas orientadas a fortalecer el Sistema Nacional de Conductores y garantizar la transparencia y el correcto uso del sistema, estableciendo que las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud, las Escuelas de Conductores y los Centros de Evaluación brinden información solicitada por el ente rector	08 enero 2019
Decreto Supremo N° 020-2019-MTC	Establece precisiones e incorporaciones sobre la vigencia de los títulos habilitantes y los procedimientos administrativos de renovación en materia de transporte, tránsito terrestre, servicios complementarios y transporte ferroviario	28 junio 2019

Elaboración: DGPRTM.

Relación entre el beneficio tributario y la reducción de la siniestralidad

El transporte informal se caracteriza por emplear vehículos de baja capacidad, que se llenan y descargan con rapidez con pocas paradas y bajo rendimiento; empleando conducción agresiva y peligrosa pues su factor de competencia se da en el número de pasajeros que recogen, conductores poco capacitados, vehículos antiguos e inapropiados para el transporte de pasajeros y con mantenimiento deficiente, entre otros.[3]

Según explica la OMS[4], el transporte público saturado e inseguro contribuye a los traumatismos y las víctimas mortales por accidentes de tránsito, en particular en los países de ingresos bajos y medianos; donde mayor proporción de usuarios, por su condición socioeconómica, no puede evitar utilizar estos servicios. Por ejemplo, la antigüedad del parque automotor influye significativamente en la probabilidad de accidentes. En el Perú,

[3] Cervero, Robert (2000). Informal Transport in the Developing World. UN-HABITAT; Cervero, Robert; Golub, Aaron (2007) Informal transport: A global perspective. Transport Policy 14 pp 445–457

[4] OMS (2009) Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. OMS, Ginebra.

93

05

19

estudios encuentran que la antigüedad de la flota de buses interprovinciales influye significativamente en la siniestralidad.[5]

Asimismo, el incumplimiento de las jornadas máximas de conducción está asociado a una mayor accidentabilidad por el cansancio o somnolencia que produce en el conductor permanecer despierto por más horas que las recomendadas. El riesgo de sufrir un accidente de tránsito aumenta más de 200% para las personas que reportaron muy baja calidad de sueño en los últimos 3 meses, y es hasta un 69% más para personas que han dormido menos de 6 horas diarias en los últimos 3 meses.[6] En el Perú, se documenta que los conductores realizan jornadas de conducción excesivas; lo que ocasiona mala calidad de sueño y posterior fatiga y cansancio que le impide realizar maniobras evasivas para evitar colisiones o despistes, causando accidentes de tránsito con alta siniestralidad.[7]

De acuerdo a los lineamientos de política tributaria contenidos en el Marco Macroeconómico Multianual 2020-2023 en lo que respecta a beneficios tributarios la estrategia del Poder Ejecutivo se enmarca en limitar la creación de nuevos beneficios tributarios y racionalizar aquellos existentes, así como la transparencia del gasto tributario, entre otras medidas.

No obstante ello, no podemos desconocer que el uso de medidas tributarias especiales como son las exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios, son instrumentos de política fiscal que un país tiene para, entre otros fines, promover los sectores de menores recursos, compensar las desventajas de una zona, atraer la inversión, así como cubrir las necesidades de desarrollo de determinadas actividades; sin embargo, su otorgamiento debe basarse en información sobre los resultados que esos generan en el crecimiento real y progresivo de las zonas o actividades que se pretenden impulsar.

Adicionalmente a ello se debe tener en cuenta lo señalado por el Tribunal Constitucional en relación al uso de estas medidas, según el cual todo beneficio tributario debe ser temporal, por cuanto:

> "no es posible que en la actualidad una exoneración o beneficio tributario pueda entenderse como que sea otorgada ad infinitum, pues en caso que la norma legal que lo disponga no establezca plazo de vigencia alguno, automáticamente deberá operar el plazo supletorio a que se refiere el Código Tributario. Ello es así porque si bien es cierto que generalmente los beneficios tributarios responden a políticas y objetivos concretos, justificando un trato excepcional a determinadas actividades o personas, los cuales normalmente están obligadas a tributar; también lo es que el acto por el cual se otorga un beneficio tributario no es ni puede ser enteramente discrecional, ya que podría devenir en arbitrario". [8]

En ese sentido, las medidas tributarias especiales, como lo es la devolución del ISC a los transportistas, no deben ser utilizadas indiscriminadamente, de modo tal que vuelva inoperante el Sistema Tributario con situaciones de inequidad y arbitrariedad."

En esa línea, corresponde realizar un ejercicio de simulación a efectos de demostrar que la mayor disposición de recursos proveniente de un incentivo de devolución del ISC permite al

---

[5] Carpio, Miguel; Escudero, Rodrigo (2012) Evaluación del impacto de las Revisiones Técnicas Vehiculares sobre la probabilidad de ocurrencia y la fatalidad de accidentes de buses de transporte interprovincial. CIES.

[6] Philip, P., Chaufton, C., Orriols, L., Lagarde, E., Amoros, E., Laumon, B., ... Sagaspe, P. (2014). Complaints of Poor Sleep and Risk of Traffic Accidents: A Population-Based Case-Control Study. PloS one, 9(12), e114102. doi:10.1371/journal.pone.0114102

[7] Rey de Castro, Jorge; Rosales, Edmundo ; Egoavil, Martha (2009) Somnolencia y cansancio durante la conducción: accidentes de tránsito en las carreteras del Perú. Acta Med Per 26(1) http://www.scielo.org.pe/pdf/amp/v26n1/a11v26n1.pdf

[8] Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Exp. N° 00725-2010-PC/TC.

94

transportista invertir en seguridad. Esta evaluación se ha realizado de acuerdo con la metodología de determinación de costos para el servicio público de transporte de pasajeros en ómnibus y de carga en camión.

La tabla de costos del modelo muestra las principales variables para encontrar el costo por kilómetro.

Concepto	oct-19	% part
1. Remuneraciones de tripulación	0.540	11.84%
2. Depreciación	0.373	8.18%
3. Gastos financieros	0.134	2.93%
4. Combustibles	1.530	31.42%
5. Lubricantes y filtros	0.031	0.68%
6. Neumáticos	0.278	6.10%
7. Repuestos, reparaciones y mantenimiento	0.125	2.56%
8. Seguro vehicular	0.331	7.27%
9. Gastos generales y administrativos	0.417	9.15%
Peaje	0.754	16.52%
Impuestos	0.153	3.34%
Total general	**4.666**	**100.00%**

Asimismo, se plantean dos escenarios: i) el precio del Diésel sin devolución, de aproximadamente S/12.55, y ii) el precio del Diésel con la devolución del ISC que se interpreta como S/11.75.

Se describen los efectos:

Conductores:

Periodos de conducción continua más cortos permite que el chofer este menos fatigado y tenga mayor capacidad de reacción frente a un inconveniente en su desplazamiento, lo que le permitirá evitar potenciales accidentes. Según estudios realizados, no es recomendable que un conductor maneje más de 4 horas continuas o realizar más de dos turnos de 4 horas cada uno en un día, para evitar la somnolencia. Se puede entender que al contar con dos choferes en desplazamientos largos que requieran más de 4 horas de tiene una relevancia crucial en los accidentes. El diferencial de costo por km entre tener uno y dos choferes es de S/ 0.540 por km.

En el concepto de "Remuneraciones de tripulación" se describe los salarios y número de conductores. Como se puede observar, es una de las variables más importante en la estructura de costos con un 12% de participación del total. Según el supuesto del modelo base solo se tiene un conductor y el cambio sería tener dos conductores a favor de un buen desempeño en los desplazamientos y evitar los accidentes.

Costo por Km: Var. Precio Diésel y Var. Nro de conductores

	2 conductores	1 conductor
Diésel: S/12.55	5.210	4.670
Diésel: S/11.75	5.105	4.564

Neumáticos:

Al realizar un cambio más frecuente a los neumáticos tendrán menos desgaste y mejor maniobrabilidad y esto conlleva mayor seguridad en la conducción por carreteras. El diferencial entre un cambio normal recurrente y un cambio con un uso al 75% (reposición más frecuente) es de S/0.093 por km.

En el concepto "Neumáticos" se describe básicamente el precio de este implemento y el número de kilometraje de desgaste para su respectivo cambio. Como escenario base se tiene que los neumáticos delanteros se delanteros se desgastan en 70,000 kilómetros y los neumáticos posteriores en 100,000 kilómetros.

La propuesta busca incentivar una mejora y no llegar a niveles límites respecto al cambio de neumáticos con un mayor kilometraje, en tal sentido, los cambios de neumáticos serían de 52,500 kilómetros de recorrido en los neumáticos delanteros y de 75,000 kilómetros en los neumáticos posteriores.

Costo por Km: Var. Precio Diésel y Var. Neumáticos

	Neumáticos 75%	Neumáticos 100%
Diésel: S/12.55	4.763	4.657
Diésel: S/11.75	4.657	4.564

Lubricantes y Filtros:

Los cambios de lubricantes y filtros son primordiales para el buen funcionamiento del sistema mecánico del camión, en la medida en que la mayor recurrencia de cambios mejora las condiciones de funcionamiento del vehículo. El diferencial entre un cambio normal recurrente de lubricantes y filtros y un cambio con un uso al 50% (reposición más frecuente) es de S/ 0.031 por km.

En el concepto de "Lubricantes y filtros" se refiere al uso de estos aditivos al sistema mecánico del vehículo para que no tenga ningún desperfecto en el desplazamiento por carretera. Los lubricantes tomados en cuenta en el modelo son los siguientes: Motor, Caja, Corona, Dirección y Purificación y estos son cambiados en: 30,000; 60,000; 120,000; 120,000 y 9,000 kilómetros respectivamente. Y los componentes de filtros tomados en cuenta son los siguientes: Dirección, Aceite, Petróleo y Aire y son cambiados en: 120,000; 30,000; 30,000 y 24,000 kilómetros respectivamente.

La propuesta siempre es tener una mejora y realizar los cambios de los lubricantes y filtros a un menor kilometraje para que se influya directamente en el buen desempeño del vehículo y los siniestros se reduzcan. El kilometraje de cambio que proponemos es del 50% referente al modelo base. Así tenemos que en lubricantes serán cambiados en: 15,000; 30,000; 60,000; 60,000 y 4,500, y respecto a los filtros serán cambiados en: 60,000; 15,000; 15,000 y 12,000 kilómetros respectivamente.

Costo por Km: Var. Precio Diésel y Var. Lubricantes

	Lubricantes 50%	Lubricantes 100%
Diésel: S/12.55	4.701	4.670
Diésel: S/11.75	4.596	4.564

En resumen, implementar 2 conductores, y cambio de neumáticos, de lubricantes y filtros con mayor frecuencia, conlleva una necesidad de recursos adicionales de S/0.664 adicionales por km recorrido.

	Choferes	Neumáticos	Lubricantes
Diferencial	S/0.540	S/0.093	S/0.031

En comparación, la reducción del costo por km del esquema de devolución del 53% del ISC aplicable al Diésel, aproximadamente 0.80 céntimos de sol por galón, es de aproximadamente S/ 0.106 en el costo por km, lo que cubre el 16% de los recursos requeridos. En tal sentido, queda demostrado que el beneficio de devolución del ISC facilita que las empresas de transporte de carga cuenten con recursos para mejorar las condiciones de seguridad en la prestación del servicio de transporte.

II. CRITERIO DE NECESIDAD DEL PRESENTE DECRETO DE URGENCIA

La propuesta normativa cumple con los siguientes criterios:

Criterio de necesidad

Sobre este punto, se puede indicar que la necesidad radica en que la situación precaria del servicio de transporte en el país trae consigo que estos servicios no cuenten con las condiciones de seguridad y salud, incrementando los accidentes de tránsito con consecuencias fatales, resultando vital que el Estado actúe inmediatamente con el objeto de coadyuvar a la atención de los usuarios de estos importantes medios de transportes.

De tal forma, considerando los elevados índices de accidentabilidad en la operación de servicios de transporte,[9] la situación se torna extraordinaria, por lo que, un esquema de beneficios tributarios temporales al transporte constituye un instrumento de política que permita realizar de forma inmediata acciones por parte de los transportistas dirigidas a fortalecer la seguridad en la prestación del servicio, con los consiguientes efectos positivos en la reducción de la siniestralidad.

En ese sentido, es preciso mencionar que el beneficio de la propuesta normativa será reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al uso del transporte inseguro, en tanto los transportistas podrán contar con recursos que permitirán cumplir con los requisitos y condiciones mínimas de acceso que serán objeto de fiscalización por las autoridades de transporte y tránsito.

La normativa vigente busca asegurar que en la prestación del servicio de transporte no se realicen escasas inversiones que devienen en el uso de equipos inadecuados, retrasos en el mantenimiento, lo que conlleva a la vulneración de los derechos fundamentales a la vida, salud e integridad personal de los pasajeros de este tipo de servicios y de los usuarios de estas vías. De este modo, medidas como la propuesta reconocen que en el sector de transporte terrestre objeto del beneficio el combustible es el principal componente de costos (alrededor de 30%), por lo que al reducir el costo de este insumo fungible se liberarán recursos para afrontar los requisitos y condiciones mínimas de acceso establecidos por el MTC.

De acuerdo con las estadísticas de accidentabilidad de los últimos cuatro años, se puede colegir que durante el periodo de diciembre a marzo se presentan en promedio un mayor número de fallecidos como causa de accidentes de tránsito, siendo esta media superior en 5.7% en comparación con las cifras promedio de los meses de abril a noviembre. En ese sentido, a efectos de reducir este efecto pernicioso es necesario tomar acciones inmediatas, tales como la medida propuesta en el proyecto normativo presentado, por cuanto su aprobación permitirá al transportista una mayor disponibilidad de recursos económicos para ofrecer mejoras en la prestación del servicio, como por ejemplo, mayor disponibilidad de personal y mejoras en el mantenimiento de sus vehículos. Esto coadyuvará a la reducción de los accidentes de tránsito en las vías, resguardando la vida, salud e integridad personal de los pasajeros de este tipo de servicios y de los usuarios de estas vías.

En efecto, durante el periodo comprendido entre los años 2015-2017, precisamente en los meses de diciembre a marzo, los niveles de accidentabilidad observados se incrementan con relación a los demás meses del resto del año.

Por otro lado, el principal mecanismo por medio del cual los beneficios tributarios afectan al sector de transporte terrestre tiene relación con la adquisición de nueva flota vehicular. La mayor disposición de recursos mejoraría las expectativas de los transportistas, teniendo

[9] En el 2018, se registraron 3,244 muertos en accidentes de tránsito, cantidad que no se registra desde el 2011.

como resultado mejoras en las condiciones operativas del servicio orientadas a la seguridad vial. [10]

Adicionalmente, este beneficio tributario es parte de una estrategia nacional para reducir la siniestralidad y que se complementa con otras medidas que buscan fortalecer la regulación y fiscalización del sector, como son:

- Mejoras en el sistema nacional de emisión de Licencias de Conducir, que coadyuvará a reducir la corrupción detectada en el sector.
- Mejoras en el marco normativo fiscalizador de las entidades complementarias al transporte terrestre, centros de inspección técnica vehicular y talleres de conversión.
- Mejoras en el marco normativo del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, a efectos de combatir la informalidad.

Por otra parte, en el marco del fortalecimiento de la seguridad vial que SUTRAN viene implementando, se ejecutará un plan de fiscalización que comprenderá el control de excesos de velocidad y consumo de alcohol, haciendo el uso de cinemómetros y alcoholímetros, respectivamente, en lugares de concentración de accidentes de tránsito, de exceso de velocidad, de zonas de informalidad y de zonas de esparcimiento estacional, identificados en las carreteras Panamericana Norte, Panamericana Sur, Central, Longitudinal de la Sierra Sur, Interoceánica Sur, comprendiendo las regiones de Lima, Arequipa, La Libertad, Junín y Puno. Asimismo, se intervendrá con alcoholímetros en los peajes Ancón, Huacho, Chilca, Hawai, Villacuri, Corcona (Región Lima); peaje Junín (Región Junín), y peajes Camaná, Repartición y Santa Lucía (Región Arequipa).

Las actividades de fiscalización de límites máximos de velocidad se realizarán mediante fiscalización electrónica, debidamente coordinadas con la Policía Nacional del Perú, Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional –PROVÍAS NACIONAL y empresas concesionarias.

El plan de fiscalización supone un incremento promedio a corto plazo de 88% en el personal fiscalizador, entre fiscalizadores y jefes de grupo; pasando de 558 fiscalizadores a 1050 fiscalizadores. La región Madre de Dios tendrá el mayor crecimiento de fiscalizadores con un incremento de 613%, otro incremento importante es de Moquegua con 360%, asimismo en Ancash, Ayacucho, Huánuco y Puno con incrementos que superan el 100%.

En consecuencia, si bien los transportistas tienen discrecionalidad sobre el uso de los recursos producto del beneficio de devolución del ISC, estos, debido a las acciones intensivas de fiscalización de la SUTRAN, tienen fuertes incentivos a priorizar inversiones financiadas por el ahorro generado por la devolución del ISC en acciones para fortalecer la seguridad en el transporte, tanto para no perder el beneficio como para no ser sancionados.

La sostenibilidad en el tiempo del beneficio tributario, aplicando el máximo periodo legal de 3 años, permitirá desincentivar comportamientos oportunistas de los transportistas sujetos al beneficio, generando importantes cambios de conducta y coadyuvando a mejora de la seguridad en el transporte. Asimismo, durante ese periodo se habrán logrado avances importantes en la mejora de la seguridad de la infraestructura de transporte, así como la ejecución de acciones específicas en materia de seguridad vial.

Finalmente, atendiendo a la situación antes descrita, el Poder Ejecutivo, durante los años 2018 y 2019, ha impulsado proyectos de ley de la misma naturaleza, con miras a una pronta aplicación. Por otro lado, nos encontramos en el interregno parlamentario que responde a una situación excepcional regulada en el artículo 135 de la Constitución Política del Perú y,

[10] Por ejemplo, en el informe denominado "Devolución del ISC, Formalización y Desarrollo del Transporte de Carga y Pasajeros" (Roca y otros, 2016), un mecanismo de transmisión de los beneficios tributarios es el de la propensión a invertir en flota nueva, lo que es utilizado como una variable contribuyente a la reducción de la informalidad.

considerando que la Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario, que regula las reglas generales para la dación de exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios, establece que toda norma que otorgue tales medidas será de aplicación a partir del 1 de enero del año siguiente al de su publicación, salvo disposición contraria de la misma norma.

En tal sentido, la espera de instalación de un nuevo congreso y posterior procedimiento parlamentario regular retrasaría las medidas de solución frente a la problemática planteada, desprotegiéndose los bienes jurídicos como son la vida, salud e integridad personal. Esto en razón a que hay más fallecidos en el periodo de diciembre a marzo que en el resto de los meses del año, tal como se ha mencionado en el desarrollo del presente acápite. Por tanto, esta medida debe ser aplicada a más tardar a partir de enero del 2020.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Análisis cuantitativo del costo fiscal estimado de la medida de devolución del ISC

Se estima que la medida de devolución el impuesto selectivo al consumo tendrá impactos importantes sobre el nivel de recaudación del impuesto utilizado por parte de los agentes económicos. De acuerdo con la información presentada, aproximadamente el 95% de unidades habilitadas para el transporte de carga y el 91% de unidades habilitadas para el transporte de pasajeros utilizan combustibles diésel.

Tabla 3: Ventas totales de combustibles en el país en miles de barriles diarios, 2018.

Mes	Diesel B-5	Diesel B-5 (S-50)	Diesel B-5 GE
Enero	10.1	100.1	0.2
Febrero	10.1	100.5	0.2
Marzo	9.4	101.2	0.2
Abril	10.2	102.8	0.0
Mayo	10.1	103.3	0.2
Junio	10.3	103.8	0.2
Julio	10.5	102.5	0.2
Agosto	10.4	106.5	0.2
Septiembre	10.6	103.7	0.0
Octubre	10.5	106.9	0.2
Noviembre	10.6	105.0	0.0
Diciembre	10.0	102.8	0.2
Promedio	**10.2**	**103.3**	**0.1**

Elaboración propia. Fuente: Estadísticas MINEM.

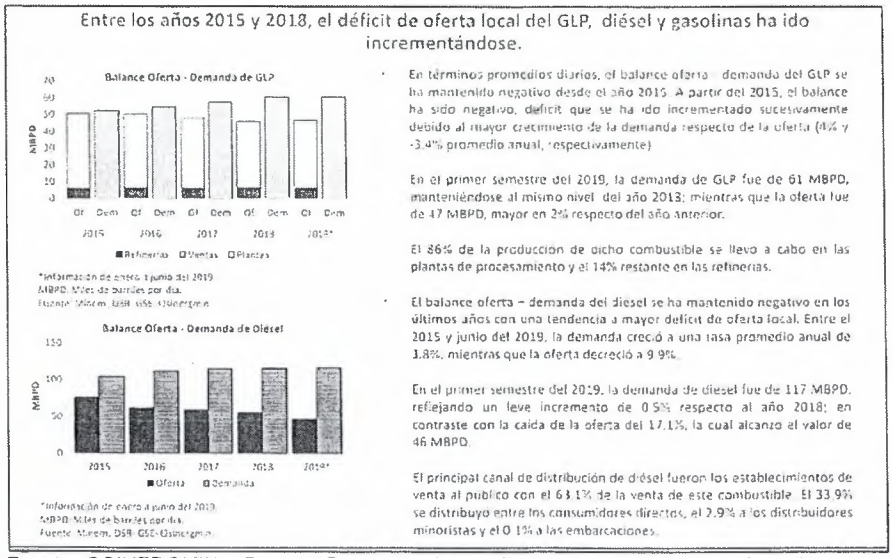
La propuesta específica que las exoneraciones se aplicarán a los combustibles de tipo diésel con concentración de azufre de menos de cincuenta partes por millón (S-50), nivel de azufre requerido por los motores de emisiones Euro IV amigables con el medioambiente. En efecto, de acuerdo a las estadísticas del MINEM presentadas en la **Tabla 3**, en el 2018 el

combustible Diesel B-5 (S-50) representa aproximadamente el 91% de las ventas de diésel en el país.

Por otra parte, de acuerdo a la última información disponible de OSINERGMIN del año 2019, que se muestra en la **Ilustración 6**, aproximadamente el 63.1% del total de diésel comercializado tiene como destino los establecimientos de venta al público, mientras que el resto tiene como destino el consumo directo y los distribuidores minoristas. Para efectos del presente ejercicio de simulación, se entiende que la mayoría de las empresas que prestan servicios de transporte adquieren su combustible en establecimientos de venta al público, por lo que la base de estimación será la cantidad del diésel comercializado por los establecimientos de venta al público.

Otro tema aparte lo constituye la proporción de la actividad de transporte potencialmente beneficiaria de la devolución. En efecto, considerando que la devolución propuesta aplica solamente para determinadas actividades de transporte (transporte de carga y transporte de personas de ámbito nacional), se está excluyendo a consumidores relativamente grandes de combustible, como por ejemplo el transporte urbano de personas. Se plantea como hipótesis que la intensidad de uso de combustible de los sectores afectados representa aproximadamente el 50% del total, en otras palabras, se asume que las actividades excluidas del beneficio, como por ejemplo el transporte urbano, representan alrededor de la mitad del uso de combustible destinado a la prestación de los servicios de transporte.

Ilustración 6: Balance oferta-demanda del GLP, diésel y gasolinas.



Fuente: OSINERGMIN - Reporte Semestral de Monitoreo del Mercado de Hidrocarburos – Setiembre 2019.

Ahora bien, el grado de acogimiento de las empresas de transporte al beneficio de la devolución refleja el nivel de formalización de dichos operadores. El mecanismo de devolución específico deberá expresarse en el reglamento de la ley que sanciona el beneficio de devolución del ISC a los prestadores del servicio de transporte de carga y de transporte de personas de ámbito nacional. En este cálculo, se asume una tasa del 25%, la misma que se incrementaría a medida que se logre el objetivo de formalización de los prestadores de los servicios de transporte.

Tabla 4: Simulación del monto de la devolución del ISC al combustible Diesel B-5 (S-50) consumido diariamente

CONCEPTO	MONTO DIARIO

Ventas totales diarias de Diesel B-5 (S-50) (A)	4,338,600 galones
Proporción vendida a establecimientos de venta al público (B)	63%
Proporción utilizada por el sector afecto a la exoneración (C)	50%
Valor del Impuesto Selectivo al Consumo (D)	S/ 1.49 x galón
Total del ISC (E = A x B x C x D)	**2,039,554 soles**
Porcentaje de devolución (F)	53%
Porcentaje de afiliación (G)	25%
Devolución total diaria (H = E x F x G)	**270,241 soles**

Elaboración: DPNTRA.

En la **Tabla 4** se presenta una simulación de la afectación que representa la devolución del 53% de ISC que afecta al Diesel B-5 (S-50), lo que representa alrededor de S/ 0.80 por galón. Nótese que el efecto oscila alrededor de 270 mil soles diarios, una cantidad que representa alrededor de 99 millones de soles anuales. Éste sería el valor del monto devuelto por concepto de la devolución del ISC, lo que es equivalente a una transferencia hacia los prestadores del servicio de carga y de transporte de personas de ámbito nacional que se acojan al beneficio tributario.

En ese sentido, si bien la propuesta generará un impacto fiscal para el Estado, dicha medida contribuiría con un mayor nivel de cumplimiento de las obligaciones de las empresas por el uso de los comprobantes de pago electrónicos. Cabe resaltar que, durante el periodo 2014-2016 se efectuaron devoluciones por S/ 83,7 millones) a 256 contribuyentes al año en promedio[11].

Beneficios potenciales de la medida de devolución del ISC

Asimismo, de acuerdo a la CEPAL (2010)[12], la industria del transporte de carga por carretera debe estar consciente de la necesidad de contribuir a la seguridad integral en el transporte por carretera, aunque el rol de los estados y sus autoridades por proveer la infraestructura adecuada y garantizar la seguridad en general es irremplazable.

La voluntad y participación activa del sector del transporte de carga por carretera son esenciales para el éxito de cualquier medida diseñada para mejorar la seguridad vial. En tal sentido, desde una perspectiva amplia respecto de la seguridad en el transporte de carga por carretera, la CEPAL señala, entre otras cosas, que una estructura industrial de transporte de carga por carretera formalizada y profesionalizada es requisito indispensable para implementar planes y programas de seguridad vial que mejoren los estándares al respecto en América Latina y El Caribe.

Por otra parte, las mejores condiciones económicas enfrentadas por las empresas, derivadas del beneficio tributario, permitirán mejorar la formación inicial y la capacitación continua de conductores en técnicas de conducción segura. Estas actividades son el principal foco de gestión para avanzar en temas de seguridad vial, tanto a nivel de los operadores como desde las autoridades nacionales.[13]

[11] Proyecto de Ley N° 3572/2018-PE, remitido al Congreso de la República por el Poder Ejecutivo.
[12] CEPAL, 2019. Seguridad en la operación del transporte de carga carretero.

[13] En el servicio de transporte de pasajeros de ámbito nacional, la informalidad está asociada al incumplimiento de condiciones básicas de seguridad en la prestación del servicio, lo que se ha visto reflejado en hechos luctuosos como los ocurridos en el terminal de Lima Norte en abril de 2019. En efecto, muchos transportistas formales para sobrevivir pasan paulatinamente a la informalidad, sobre todo para evitar la carga tributaria, comprometiendo así la seguridad de sus usuarios y transfiriéndoles el riesgo de la actividad.

En este sentido, la devolución del ISC coadyuvará con el incremento de liquidez que permitirá al sector incrementar los estándares de seguridad vial de las empresas de transporte que finalmente permite reducir los índices de accidentabilidad en el país. Asimismo, esto incentivaría a los transportistas que en la actualidad registran sanciones a mantener un buen comportamiento a efectos de poder acceder al beneficio de devolución del ISC.

En este contexto, existe una urgencia por una actuación rápida del Estado considerando que, de acuerdo con las estadísticas de accidentabilidad de los últimos cuatro años, durante el periodo de diciembre a marzo se presentan en promedio un mayor número de fallecidos como causa de accidentes de tránsito, siendo esta media superior en 5.7% en comparación con las cifras promedio de los meses de abril a noviembre.

Por tal motivo, a efectos de reducir este efecto pernicioso es necesario tomar acciones inmediatas, tales como la medida propuesta en el proyecto normativo presentado, por cuanto esta permite al transportista una mayor disponibilidad de recursos económicos para ofrecer mejoras de calidad y de seguridad en las condiciones de prestación del servicio, con el fin de coadyuvar a la reducción de los accidentes de tránsito en las vías, y evitar con ello la vulneración de los derechos fundamentales a la vida, salud e integridad personal de los pasajeros de este tipo de servicios y de los usuarios de estas vías.

En síntesis, la implementación de la norma brindará los siguientes beneficios:

1. **Reducción en los índices de accidentabilidad**: El crecimiento del sector formal, que tiene potencialmente asociados niveles reducidos de accidentabilidad, garantizados por el cumplimiento de la normativa relevante, reduce el costo social de las externalidades de seguridad generadas durante la operación del sector (atenciones médicas, incapacidad temporal y/o permanente y lesiones mortales).

2. **Ampliación de la base tributaria**: Los incentivos para la expansión de la base tributaria por medio de la masificación del comprobante electrónico habilitan a la autoridad tributaria a expandir su ámbito de acción a sectores que presentan altos niveles de evasión tributaria, como el sector de transporte.

Es así que, realizando una estimación conservadora de los beneficios de la medida, se puede señalar que, asumiendo una reducción de las consecuencias por accidentes de tránsito a nivel nacional de alrededor del 5% por fallecidos y heridos, lo que representa alrededor de 160 personas fallecidas y 2750 heridos al año, el costo evitado en fallecimientos prematuros y en prevención de lesiones podría ascender a más de 200 millones de soles anuales, ahorro posibilitado por la formalización derivada de la implementación de los beneficios tributarios.[14]

En consecuencia, es importante señalar que los beneficios que generará la aprobación de la presente propuesta normativa no solo son cuantitativos sino también cualitativos, en la medida que tiene una incidencia múltiple en la reducción de los costos de la accidentabilidad y en la ampliación de la base tributaria, toda vez que la presente intervención se justifica teniendo en consideración que el sector de transporte formal enfrenta la competencia desleal del sector informal, generándose de esa manera la presencia de altos niveles de accidentabilidad asociados a la prestación del servicio de transportes, cuestión que el mercado no puede resolver por sí mismo.[15]

[14] De acuerdo a Seminario (2017), el costo de la vida por fallecimiento prematuro asumiendo la tasa de descuento de 8% es de 465,784.5 soles por persona. En: "Estimación del costo social por fallecimiento prematuro", estudio realizado por encargo de la Dirección General de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas, 2017.
Se asume un valor de los heridos de 10% del valor de la muerte.

[15] Por ejemplo, de acuerdo a Rupay Cuenca (2018), la presencia de los transportistas informales en las vías nacionales trae graves consecuencias, entre las que se encuentran las fuertes pérdidas económicas de las empresas de TTP formal y la gran magnitud de accidentes de tránsito ocasionados por los informales. En: "Luchando contra la informalidad en el

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

Considerando los objetivos de la norma, esto es, mejorar las condiciones de calidad y seguridad del transporte, se requiere de un plazo prudencial para que el efecto del mecanismo que se está proponiendo se materialice en acciones medibles ello más aún si tenemos en cuenta las características de este sector, en ese sentido se ha optado por otorgar el plazo máximo que el Código Tributario permite otorgar a los beneficios tributarios.

El presente Decreto de Urgencia no deroga ni modifica ninguna norma vigente, sino que regula un beneficio de carácter temporal a través de la devolución de un porcentaje del ISC aplicable a combustible Diésel. Menos aún se contrapone con ninguna norma vigente ni tiene impacto negativo en el alcance y eficacia de otras normas del ordenamiento jurídico nacional, es más, resulta concordante con la normatividad vigente.

DIRECTOR GENERAL

transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías", Tesis de Mariel Alessandra Rupay Cuenca, Facultad de Ciencias Sociales de la PUCP, diciembre de 2018.

103

Lima, 27 de noviembre de 2019

OFICIO Nº 002-GTDU-012-2019/CR

Señor
EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y citarlo a la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019, *que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional*, que se desarrollará el día lunes 2 de diciembre de 2019 a las 10.30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo, con el fin de recibir el informe de su Despacho sobre el decreto de urgencia en mención, de acuerdo al ámbito de su competencia.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

Clemente Flores Vílchez
COORDINADOR
Congresista de la república
Grupo de Trabajo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
E-376249-2019
CONTRASEÑA O55B5P
FECHA Y HORA: 2019/11/28 12:20:40
TELÉFONO: 615-7900
Revisa tus trámites en nuestro portal.mtc.gob.pe

104

PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones

12595

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
29 NOV 2019
RECIBIDO
Firma _____ Hora 16:26

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 29 NOV. 2019

OFICIO No. 418 -2019-MTC/01.JAS

Señor Congresista
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado del examen del
Decreto de Urgencia No. 012-2019
Congreso de la República
Presente. -

Ref: Oficio No.002-GTDU-012-2019/CR

Por especial encargo del señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y en atención al oficio de la referencia, mediante el cual convoca a la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, que se llevará a cabo el día lunes 2 de diciembre del 2019 a las 10:30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislatico.

Al respecto, agradecemos su gentil invitación y con las disculpas del caso, señalarle que por actividades institucionales previamente agendadas que comprometen a este Sector no será posible nuestra participación en la fech indicada; sin embargo, y dada la importancia del tema se hace presente que este Ministerio se encuentra con la mayor disponibilidad para brindar la información que resulte necesaria y acudir en una nueva fecha.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

JORGE ARÉVALO SÁNCHEZ
JEFE DE GABINETE DE ASESORES
DESPACHO MINISTERIAL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN PERMANENTE – GRUPO DE TRABAJO DU 012-2019

Coordinador Congresista Clemente Flores
"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción e Impunidad"

CARGO

Lima, 3 de diciembre de 2019

OFICIO N°004-GTDU-012-2019/CR

Señor
EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones
Presente

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y citarlo a la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019, *que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional,* que se desarrollará el lunes 9 de diciembre de 2019 a las 11.30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo, con el fin de recibir el informe de su Despacho sobre el decreto de urgencia en mención, de acuerdo al ámbito de su competencia.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración

Atentamente,

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * CLEMENTE FLORES VILCHEZ *

CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Congresista de la República
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

E-383405-2019
CONTRASEÑA: IY5SZ7
FECHA Y HORA: 2019/12/04 12:33:14
TELÉFONO: 615-7900
Revisa tus trámites en nuestro portal.mtc.gob.pe

106

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

12758

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
06 DIC 2019
RECIBIDO
Firma ..... Hora 11:40

Lima, 06 DIC. 2019

OFICIO No. 424 -2019-MTC/01.JAS

Señor
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado del examen
del Decreto de Urgencia 012-2019
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Presente.-

Referencia : Oficio N°004-GTDU-012-2019/CR

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted por especial encargo del Ing. Edmer Trujillo Mori, Ministro de Transportes y Comunicaciones para saludarlo cordialmente en atención al documento de la referencia, mediante el cual la invita a participar de la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar del Decreto de Urgencia 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, a realizarse el lunes 9 de diciembre del presente a 11:30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo.

Al respecto, hago de vuestro conocimiento que en representación del sector participarán de la mencionada sesión el señor Fernando Cerna Chorres, Director de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Viceministerio de Transportes y quien suscribe en calidad de Jefe del Gabinete de Asesores del Despacho Ministerial.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

JORGE ARÉVALO SÁNCHEZ
JEFE DE GABINETE DE ASESORES
DESPACHO MINISTERIAL

CONGRESO
REPÚBLICA

COMISIÓN PERMANENTE – GRUPO DE TRABAJO DU 012-2019

Coordinador Congresista Clemente Flores
"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción e Impunidad"

Lima, 3 de diciembre de 2019

OFICIO N°004-GTDU-012-2019/CR

Señor
EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones
Presente

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y citarlo a la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019, *que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional,* que se desarrollará el lunes 9 de diciembre de 2019 a las 11.30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo, con el fin de recibir el informe de su Despacho sobre el decreto de urgencia en mención, de acuerdo al ámbito de su competencia.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración

Atentamente,

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VILCHEZ

CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Congresista de la República
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
E-383405-2019
FECHA Y HORA: 2019/12/04 12:33:14
REGISTRADOR: ARACELLI BELEN ROSAS BECERRA
Revisa tus trámites en nuestro portal.mtc.gob.pe

108

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

12758

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
06 DIC 2019
RECIBIDO
Firma ..... Hora 11:10

Lima, 06 DIC. 2019

OFICIO No. 424 -2019-MTC/01.JAS

Señor
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado del examen
del Decreto de Urgencia 012-2019
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Presente.-

Referencia : Oficio N°004-GTDU-012-2019/CR

De mi especial consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted por especial encargo del Ing. Edmer Trujillo Mori, Ministro de Transportes y Comunicaciones para saludarlo cordialmente en atención al documento de la referencia, mediante el cual la invita a participar de la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar del Decreto de Urgencia 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, a realizarse el lunes 9 de diciembre del presente a 11:30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo.

Al respecto, hago de vuestro conocimiento que en representación del sector participarán de la mencionada sesión el señor Fernando Cerna Chorres, Director de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Viceministerio de Transportes y quien suscribe en calidad de Jefe del Gabinete de Asesores del Despacho Ministerial.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

JORGE ARÉVALO SÁNCHEZ
JEFE DE GABINETE DE ASESORES
DESPACHO MINISTERIAL

CONGRESO de la REPÚBLICA

COMISIÓN PERMANENTE – GRUPO DE TRABAJO DU 012-2019

Coordinador Congresista Clemente Flores
"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la Corrupción e Impunidad"

CARGO

Lima, 3 de diciembre de 2019

MINISTERIO DEL AMBIENTE
OFICINA DE GESTIÓN DOCUMENTAL Y ATENCION A LA CIUDADANÍA
04 DIC 2019
Firma: ..... Hora: 14.00
LA RECEPCION DEL PRESENTE DOCUMENTO NO ES SEÑAL DE CORFORMIDAD

OFICIO N°005-GTDU-012-2019/CR

Señora
FABIOLA MARTHA MUÑOZ DODERO
Ministra del Ambiente
Presente

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarla cordialmente y citarla a la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019, *que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional,* que se desarrollará el lunes 9 de diciembre de 2019 a las 11.30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo, con el fin de recibir el informe de su Despacho sobre el decreto de urgencia en mención, de acuerdo al ámbito de su competencia.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración

Atentamente,

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VILCHEZ

CLEMENTE FLORES VILCHEZ
Congresista de la República
Coordinador
Grupo de Trabajo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

110

PERÚ | Ministerio del Ambiente | Secretaría General

PERÚ MINAM

Firmado digitalmente por: VALDIVIA MORON Jose Angel FAU 20492966858 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/12/2019 19:57:10-0500

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

12802

Lima, 06 de diciembre de 2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
09 DIC 2019
RECIBIDO
Firma ..... Hora 12:25

12802
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
09 DIC 2019
RECIBIDO
Firma ..... Hora

OFICIO N° 01218-2019-MINAM/SG

Señor
CLEMENTE FLOREZ VILCHEZ
Coordinador del Grupo de Trabajo encargado del examen del Decreto de Urgencia N° 012-2019
Comisión Permanente
Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n
Lima.-

Asunto : Sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el D.U. 012-2019

Referencia : Oficio N° 005-GTDU-012-2019/CR

Es grato dirigirme a usted, por especial encargo de la señora Ministra del Ambiente y en atención al documento de la referencia, por medio del cual invitó a la señora Ministra para participar de la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia N° 012-2019 que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación de servicios de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, que se desarrollará el lunes 9 de diciembre de 2019 a las 11:30 horas.

Al respecto, hago de su conocimiento que mediante Resolución Suprema N° 213-2019-PCM se autorizó el viaje de la señora Ministra del 7 al 12 de diciembre, a la ciudad de Madrid, España, para asistir a la Vigésimo Quinta Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP 25), razón por la cual, asistirá a la sesión del Grupo de Trabajo en su representación, la Directora General de Calidad Ambiental, señora Giuliana Patricia Becerra Celis, y su equipo de trabajo.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
JOSÉ VALDIVIA MORÓN
Secretaria General

Registro MINAM N° 2019063633

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento archivado en el Ministerio del Ambiente, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente web: http://sistemas.minam.gob.pe/verifica/view e ingresando la siguiente clave: **5fa90d**

Lima, 27 de noviembre de 2019

OFICIO Nº 003-GTDU-012-2019/CR

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
Oficina de Gestión Documental y Atención al Usuario
28 NOV. 2019
RECIBIDO
Hora 11:25 Nº H.R. 131366

Señora
MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas
Presente.-

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y citarla a la primera sesión del Grupo de Trabajo encargado de examinar el Decreto de Urgencia 012-2019, *que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional*, que se desarrollará el día lunes 2 de diciembre de 2019 a las 10.30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo, con el fin de recibir el informe de su Despacho sobre el decreto de urgencia en mención, de acuerdo al ámbito de su competencia.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

Clemente Flores Vílchez
COORDINADOR
Grupo de Trabajo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

112

CONGRESO
REPÚBLICA

CARGO

COMISION PERMANENTE
GRUPO DE TRABAJO DEL DU 012 2019

"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 10 de diciembre de 2019

OFICIO Nº 06-2018-2019 -GTDU-012-2019/CR

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
Oficina de Gestión Documental
13 DIC 2019
RECIBIDO
Hora: 12:02 N° H. R.: 190299

Señorita
MARIA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas
Presente.-

Ref:. Pedido formulado en la Sesión del Grupo de Trabajo Decreto de Urgencia 12-2019

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarla cordialmente y a la vez trasladar el pedido del Congresista Mario Mantilla Medina, formulado con fecha 09 de diciembre del 2019, en la primera sesión del Grupo de Trabajo de la Comisión Permanente encargado del examen del Decreto de Urgencia 12-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional.

Al respecto se adjunta copia del documento oficial de la transcripción magnetofónica de la referida sesión en veintiséis fojas.

Agradeceré nos haga llegar la respuesta a la brevedad posible, formulada por el mencionado parlamentario, así como otros pedidos vinculados con la especialidad de su Sector, toda vez que se encuentra pendiente la elaboración del informe sobre el examen del Decreto de Urgencia encomendado por la Comisión Permanente.

Atentamente,

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
CLEMENTE FLORES VILCHEZ

Clemente Flores Vílchez
COORDINADOR
Grupo de Trabajo del examen
del Decreto de Urgencia 12-2019

113

Lima, 9 de diciembre de 2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE COMISIONES
10 DIC 2019
RECIBIDO
Firma ____ Hora 16:12

OFICIO N°006-GTDU-012-2019/CR

Señor
Juan Carlos Chirinos
Jefe (e) del Departamento de Comisiones
Presente

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted, con el fin de hacer de su conocimiento que el Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019, *que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional,* realizó su primera sesión el 9 de diciembre de 2019 a las 11.30 horas, en la Sala Bolognesi del Palacio Legislativo.

Adjunto la lista de asistencia, así como con las licencias correspondientes.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración

Atentamente,

Jacqueline Rivas Gómez
Secretaria Técnica
Grupo de Trabajo encargado del examen del
Decreto de Urgencia 012-2019

CONGRESO
REPÚBLICA

COMISION PERMANENTE
GRUPO DE TRABAJO DECRETO DE URGENCIA 012-2019

Lima, 14 de enero de 2020

OFICIO N° 007-GTDU-012-2019/CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE COMISIONES
14 ENE 2020
RECIBIDO
Firma ____ Hora 12:45

Señor
José Carlos Chirinos
Jefe de Departamento de Comisiones
Presente.-

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted, con el fin de hacer de su conocimiento que, el Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019 que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación de servicios de transporte público terrestre de carga y de transporte regular de personas de ámbito nacional, en su segunda sesión, de 13 de enero del 2020, a 10.56 horas, aprobó por mayoría simple el informe encomendado.

Adjunto la lista de asistencia de la sesión, así como las licencias correspondientes.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

Jacqueline Rivas Gómez
Secretaria Técnica

Grupo de Trabajo
Decreto de Urgencia 012-2019

115

Lima, 12 de diciembre de 2019

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DESPACHO CONGRESAL
CLEMENTE FLORES VILCHEZ
13 DIC 2019
RECIBIDO
Firma _____ Hora 9:25

Oficio N° 239-2019-2020-OM-CR

Señor Congresista
CLEMENTE FLORES VÍLCHEZ
Coordinador del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019
Presente.-

Referencia: Oficio N° 047-GTDU-012-2019/CR

Tengo a bien dirigirme a usted para hacerle llegar el Oficio N° 0339-444700-7-2019-2020-DGP-CR, suscrito por el Director General Parlamentario, en atención al documento de la referencia, mediante el cual solicita las grabaciones y transcripciones de las sesiones que realice su Grupo de Trabajo.

Hago propicia la oportunidad para manifestar a usted las expresiones de mi mayor consideración.

Atentamente,

GIOVANNI FORNO FLÓREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Adjunto: Lo indicado
klm

116

RV 445306

91

Lima, 12 de diciembre de 2019

Oficio No. 0339-444700-7-2019-2020-DGP-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
RECIBIDO
12 DIC. 2019
Hora: 12:35
Firma:
Secretaría de la Oficialía Mayor

Señor
Giovanni Forno Flórez
Oficial Mayor del Congreso de la República
Presente

Referencia: Oficio No. 047-GTDU-012-2019/CR, RU: 444700

Me dirijo a usted a fin de saludarlo, así como para alcanzarle, adjunto al presente, el Oficio No. 202-2019-ATr-DRDD-DGP/CR, suscrito por la Jefa (e) del Área de Transcripciones, y los Oficios Nos. 050-2019-2020-AGAV-DRDD-CR y 051-2019-2020-AGAV-DRDD-CR, suscritos por el Jefe del Área de Grabaciones en Audio y Video, mediante los cuales se alcanzan las transcripciones y grabaciones, respectivamente, de las sesiones del Grupo de Trabajo encargado de informar sobre el Decreto de Urgencia No. 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personal de ámbito nacional; solicitadas mediante el documento de la referencia, por el congresista Flores Vílchez.

Sea propicia la ocasión para reiterarle los sentimientos de mi consideración.

Atentamente,

Jaime Abensur Pinasco
Director General Parlamentario
Congreso de la República

117

RU: 444719

Lima, 11 de diciembre de 2019

OFICIO N.° 202-2019-ATr-DRDD-DGP/CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
RECIBIDO
11 DIC 2019
Hora : 3:55 p.m.
Firma :
DIRECCIÓN GENERAL PARLAMENTARIA

Señor
Jaime Abensur Pinasco
Director General Parlamentario
del Congreso de la República
Presente

Ref.: Oficio N.° 047-GTDU-012-2019/CR suscrito por el congresista Clemente Flores Vílchez, Coordinar del Grupo de Trabajo del D.U. 012-2019 RU: 444700

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, a la vez, dar respuesta al documento de la referencia suscrito por el congresista Clemente Flores Vilchez, Coordinador del Grupo de Trabajo del Decreto de Urgencia 012-2019, quien solicita la transcripción de todas las sesiones que lleve a cabo dicho grupo de trabajo.

Por ese motivo, en esta oportunidad adjunto la transcripción de la sesión de Instalación y la primera sesión realizada por este grupo de trabajo, como a continuación se detalla:

Grupo de trabajo encargado de analizar el Decreto de Urgencia 012-2019 que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas del ámbito rural:			
N.°	Sesiones	Fecha	Páginas
1	Públicas	25 de noviembre de 2019	3
2		9 de diciembre de 2019	26

Es propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,

VICTORIA PICHILINGUE ROMERO
Jefa (e) del Área de Transcripciones
Congreso de la República

118

Adj.: Lo indicado
RU: 444938

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 22 de enero de 2020

En cumplimiento del segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú, el congresista Flores Vílchez, designado como coordinador para la elaboración del informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 012-2019,** presentó el 20 de enero de 2020, con la congresista Robles Uribe el informe sobre el **Decreto de Urgencia 012-2019, Decreto de urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional.**----------

Seguidamente, la Presidencia dio cuenta del mencionado informe y lo puso a debate.----------

Finalizado el debate, se sometió a votación nominal el Informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 012-2019,** registrándose 2 votos a favor, 6 votos en contra y 7 abstenciones.----------

Seguidamente, la Presidencia señaló que al haber superado las abstenciones el número de votos a favor y en contra, dicho informe se volvería a votar en la próxima sesión.----------

Se acordó la dispensa del trámite de sanción del Acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.----------

JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 29 de enero de 2020

En sesión de la fecha, la Presidencia señaló que en la sesión de la Comisión Permanente del 22 de enero de 2020, el informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 012-2019** no alcanzó los votos requeridos debido a que las abstenciones superaron el número de votos a favor y en contra, por lo que no hubo acuerdo con el **informe de evaluación del Decreto de Urgencia 012-2019, Decreto de urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional,** y lo puso a debate.----------

En el transcurso del debate, la congresista Salazar De La Torre planteó una cuestión de orden para dar por concluido el debate y pasar a votación; la cual se aprobó por mayoría y a mano alzada.------

Por consiguiente, se sometió a votación nominal el informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 012-2019** el cual se rechazó por 10 votos en contra, 6 votos a favor y 6 abstenciones.----------

La Presidencia manifestó que dicho informe será elevado al nuevo Congreso, una vez instalado este, para que proceda conforme a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.----------

Se acordó la dispensa del trámite de sanción del Acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.----------

JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA