



BANCADA SOLIDARIDAD NACIONAL

"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"  
"Año de la promoción de la industria responsable y del compromiso climático"

**Sumilla: Proyecto de Ley que Propone la Ley que modifica los artículos 30°, 30-A, 32°, y 37° del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal aprobado por el Decreto Supremo N° 156-2004-EF.**

El Congresista de la República **VIRGILIO ACUÑA PERALTA**, integrante del Grupo Parlamentario Solidaridad Nacional (SN), en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa;

El Congreso de la Republica

Ha dado la siguiente

***Ley que modifica los artículos 30°, 30° -A, 32°, y 37° del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal aprobado por el Decreto Supremo N° 156-2004-EF***

**Artículo 1°.-** Modifíquense los artículos, 30°, 30°-A, 32° y 37° del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal aprobado por el Decreto Supremo N° 156-2004-EF, por el texto siguiente:

***Artículo 30°.- Hecho imponible***

*El Impuesto al Patrimonio Vehicular grava la propiedad de los vehículos automotores de cuatro ruedas o más, por un plazo de cinco (05) años.*

*Dicho plazo se computará a partir de su primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.*

*El Impuesto al Patrimonio Vehicular es de periodicidad anual.*

***Artículo 30-A°.- Administración y Renta del impuesto***

*La administración del impuesto corresponde a la Municipalidad Provincial en cuya jurisdicción se encuentra declarado el domicilio fiscal del propietario según los datos consignados en la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT; a falta de éste el domicilio fiscal declarado ante la propia Municipalidad Provincial, **teniendo en cuenta para su aplicación lo dispuesto en el artículo 11 del TUO del Código Tributario aprobado mediante Decreto Supremo N° 133-2013-EF.***

*El rendimiento del impuesto constituye renta de la Municipalidad Provincial que lo administre.*

### **Artículo 32°.- Base imponible**

*La base imponible del impuesto para el primer año de afectación en el caso de vehículos adquiridos nuevos está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio.*

*La base imponible del impuesto para el primer año de afectación en el caso de vehículos adquiridos usados, está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas.*

*Para los años posteriores, la base imponible estará constituida por la base imponible utilizada en el primer año de afectación, a la que se aplicará una tasa de depreciación de 5% por cada año transcurrido.*

### **Artículo 37°.- Supuestos de inafectación**

- a. El Gobierno Central, los Gobiernos Regionales y las Municipalidades, **con excepción de sus Organismos Públicos Descentralizados.**
- b. Los Gobiernos extranjeros y organismos internacionales.
- c. Entidades religiosas.
- d. Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
- e. Universidades y centros educativos, conforme a la Constitución.
- f. Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo, excepto aquellos cuya posesión haya sido transferida a terceros a través de cualquier modalidad contractual cuyo efecto legal sea que la propiedad permanezca a favor del transferente, en cuyo caso este último asumirá la condición de contribuyente a partir del año siguiente de celebrado el contrato.
- g. Los vehículos nuevos de pasajeros de propiedad de las personas naturales o jurídicas, debidamente autorizadas por la autoridad competente para prestar servicio de transporte público masivo. La inafectación permanecerá vigente por el tiempo de duración de la autorización correspondiente.

**Artículo 2°.-** Deróguese toda disposición que se oponga a la presente norma.

**Artículo 3°.-** La presente norma entrará en vigencia a partir del día siguiente a su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

## EXPOSICION DE MOTIVOS

### I.- Situación Actual

La adquisición de vehículos automotores en nuestro país ha crecido de manera importante, de acuerdo a la información proporcionada por la Asociación de Representantes Automotrices del Perú.

Este crecimiento en el parque automotor nacional se concentra principalmente en las zonas urbanas y principales ciudades del país, originando con ello una mayor demanda en infraestructura y servicios viales.

En tal sentido, resulta necesario que los gobiernos locales puedan obtener mayores ingresos que permitan financiar dicha inversión pública de su competencia, resultando prioritario para ello, que se dicten medidas que permitan ampliar la eficiencia del impuesto en relación al gravamen sobre vehículos para el transporte de pasajeros y carga.

En ese orden de ideas, se plantean modificaciones a la normatividad actual que permita mejorar la determinación, evitar la elusión y la evasión tributaria así como el ámbito de aplicación del impuesto al patrimonio vehicular.

Asimismo, se observa en el siguiente cuadro la cantidad de vehículos integrados en el Parque automotor del país.

REGIONES	Cant de vehículos Parque Automotor del Perú			
	2010	2011	2012	2013
AMAZONAS	2,390	2,407	2,400	2,520
ANCASH	22,086	23,322	25,418	26,678
APURIMAC	3,969	3,966	4,039	4,238
AREQUIPA	106,521	118,985	134,533	141,037
AYACUCHO	5,716	5,784	5,941	6,231
CAJAMARCA	15,107	17,320	19,673	20,696
CUSCO	45,090	48,491	53,675	56,295
HUANCAVELICA	1,319	1,317	1,323	1,386
HUANUCO	11,864	12,576	13,476	14,112
ICA	26,135	26,419	26,551	27,756
JUNIN	51,094	53,118	56,237	58,949
LA LIBERTAD	158,672	162,026	167,325	175,248
LAMBAYEQUE	45,881	49,440	53,902	56,532
LIMA	1,072,980	1,155,652	1,252,706	1,312,458
CALLAO	122,373	131,802	142,870	149,685
LORETO	5,089	5,211	5,313	5,573
MADRE DE DIOS	986	1,027	1,062	1,115
MOQUEGUA	13,348	14,003	14,608	15,316
PASCO	7,351	7,292	7,238	7,589
PIURA	36,367	39,099	42,404	44,464
PUNO	34,169	37,074	40,543	42,786
SAN MARTIN	10,151	10,418	10,926	11,494
TACNA	40,465	42,318	44,430	46,499
TUMBES	3,086	3,119	3,257	3,420
UCAYALI	7,481	7,679	7,987	8,393
<b>TOTAL</b>	<b>1,849,690</b>	<b>1,979,865</b>	<b>2,137,837</b>	<b>2,240,469</b>

### II.- Propuesta Legislativa

La iniciativa legislativa, plantea establecer una definición genérica de los vehículos gravados (vehículos automotores de cuatro ruedas o más), **solucionando con ello la discusión sobre la afectación de determinados vehículos que no se encuentran mencionados de manera expresa en la norma actual**, lo que genera que se discuta la condición de los propietarios como obligados al pago, pese a que no existe justificación técnica para eximirlos (tracto camiones).

De otro lado, se plantea ampliar el período de afectación del impuesto de 3 a 5 años. En varios países de Sudamérica este impuesto tiene naturaleza de permanente, tal como se muestra el cuadro siguiente:

<b>País</b>	<b>Tasa / Monto del impuesto</b>	<b>Duración del impuesto</b>
Perú	1% (1994-Actual) Ley de Tributación Municipal 1%, 2% y 3% (1989-1993) Ley N° 24966 1%, 2% y 3% (1986-1988) Ley N° 23724	3 años 5-7 años Indefinido
Chile	1%, 2%, 3%, 4%, 4.5%. (2011)	Indefinido
Colombia	1.5%, 2.5% y 3.5%. (2011)	Indefinido
Ecuador	Montos fijos en función al valor del vehículo y alícuota adicional sobre el exceso del valor. (2011)	Indefinido
Bolivia	Tasa variable según carácter y valor de propiedad, escala impositiva y depreciación. (2011)	Indefinido
Argentina	Montos fijos en función al tipo, peso y uso del vehículo. (2011)	Indefinido
Venezuela	Montos fijos según tipo, peso y uso del vehículo. (2011)	Indefinido
Panamá	Montos fijos en función a uso, aforo y peso del vehículo (año 2009).	Indefinido
España	Montos fijos en función a caballos de fuerza (turismo), peso (camiones) y centímetros cúbicos (motocicletas). (2011)	Indefinido

En tal sentido, la modificación dispuesta en la propuesta normativa busca incrementar el efecto impositivo del tributo, como medida acorde con el contexto actual, extendiendo a 5

años el periodo de afectación del mismo, esquema que anteriormente ya ha sido aplicado en nuestro país<sup>1</sup>.

Asimismo, se dictan las normas que permiten establecer con mayor certeza cuál es la municipalidad provincial a la que corresponde la administración del impuesto, así como las obligaciones a que se encuentra sujeto quien transfiere un vehículo gravado.

Se ha precisado, en ese sentido, las reglas para definir la Municipalidad Provincial que administre el impuesto al patrimonio vehicular, otorgándose prevalencia a aquella donde el propietario ha fijado su domicilio fiscal según conste ante la Superintendencia de Administración Tributaria – SUNAT.

También, se obliga a la persona que transfiere su vehículo a cancelar la totalidad del impuesto que adeude, permitiendo de tal manera que el bien pase a propiedad de otra persona libre de deudas y gravámenes.

Por otra parte, cabe mencionar que una de las situaciones que genera mayor controversia en el tema de la determinación del monto a pagar por concepto del impuesto al patrimonio vehicular es el referido a la base imponible que se toma por los años que dura la afectación del vehículo.

El artículo 32° del TUO de la Ley de Tributación Municipal establece que la base imponible del impuesto está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas, considerando un valor de ajuste por antigüedad del vehículo.

En ese sentido, ocurre con frecuencia que el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio del vehículo, y que sirve como base imponible del impuesto, se mantiene idéntico durante los años de afectación, lo que genera resistencia en los contribuyentes que sostienen que el valor del bien se deprecia, no reflejándose ello en el monto que sirve de base imponible al impuesto.

En tal sentido, se propone establecer que la **base imponible se determinará únicamente el primer año de afectación del vehículo; utilizando en el caso de los vehículos adquiridos nuevos el valor original de adquisición**, importación o de ingreso al patrimonio.

De otro lado, **tratándose de vehículos adquiridos usados, la base imponible para el primer año de afectación se obtendrá tomando el mayor valor entre el valor original de adquisición**, importación o de ingreso al patrimonio y el que se establezca en la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas.

En ambos casos, **para determinar el monto de la base imponible del impuesto en los años posteriores, se aplicará una depreciación de 5% a la base imponible del primer año de afectación**, por cada año posterior transcurrido.

<sup>1</sup> Efectivamente, en el año 1983 mediante Ley N° 23724, se crea a favor del Gobierno Central el Impuesto a los vehículos estableciendo tres tasas impositivas: 1% para los vehículos de categorías A1, A2 y A3; 3% para los vehículos de categoría A4 y 2% para los vehículos de categoría C (con tracción en las cuatro ruedas con un peso bruto inferior a los 2,500 kg. y motor diesel). Este impuesto era de periodicidad anual y de duración indefinida. No obstante, mediante Ley N° 24966 del 22.12.1988 se modifica ello y se establece que el impuesto se aplicará durante los primeros 5 años para las categorías A1, A2, A3 y C, y 7 años para la categoría A4.

Esta medida busca eliminar la inequidad que se producía al utilizar por la totalidad de años de afectación al impuesto un valor que fuera distinto al de la Tabla Referencial que sí contemplaba una depreciación de 10% por cada año de antigüedad, considerando sobretodo que el cálculo del impuesto en base a dicha Tabla era el supuesto menos usual.

Esta medida se respalda también en información de la Asociación Automotriz del Perú que señala que la antigüedad promedio del parque automotor peruano es de 13 años, lo que implica que el vehículo va perdiendo un 7.7% de su valor anualmente. Si analizamos dicho porcentaje en conjunto con la depreciación ponderada actual, de 3.1% (siguiente cuadro), obtenemos una depreciación promedio de 5%, igual a la depreciación propuesta en la presente norma.

Situación	Año de afectación						Prom.
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Veh. Con valor de adquisición > Valor referencial	60%	65%	79%	78%	69%	60%	69%
Depreciación asociada	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Veh. Con valor de adquisición < Valor referencial	40%	35%	21%	22%	31%	40%	31%
Depreciación asociada	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
<b>Depreciación ponderada</b>	<b>4,0%</b>	<b>4,0%</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,2%</b>	<b>3,1%</b>	<b>4,0%</b>	<b>3,1%</b>

Fuente: SAT - Oficina de Planificación y Estudios Económicos

Asimismo, **se propone mejoras en la regulación de los supuestos de inafectación del impuesto, de manera tal que en el caso del inciso f) del artículo 37 no se aplique dicha condición de inafectación a vehículos que, si bien siguen siendo parte del activo fijo de empresas dedicadas a la venta de vehículos, se encuentran en circulación efectiva en virtud a que han sido transferidos mediante contratos de compra – venta con reserva de dominio, desnaturalizando con ello la verdadera intención del legislador al regular tal supuesto, por lo que se propone que el poseedor sea quien tenga la condición de contribuyente.**

### **III.- Efecto de la Vigencia de la Norma sobre la Legislación Nacional**

En la medida que las modificaciones propuestas buscan optimizar la regulación del Impuesto al Patrimonio Vehicular, el proyecto normativo brinda mayor eficiencia al diseño del impuesto, efectuando la modificación de los dispositivos siguientes: artículos 30°, 30-A, 32° y 37° del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal, aprobado por el Decreto Supremo N° 156-2004-EF.

### **IV.- Análisis Costo Beneficio**

De acuerdo a la información de ingresos tributarios de los gobiernos locales, disponible del Ministerio de Economía y finanzas (MEF) se puede mencionar que la recaudación del Impuesto al Patrimonio Vehicular representa el 10.8% de la recaudación del total de los impuestos municipales en el 2014.

Asimismo, la recaudación se aglutina en el área urbana, que representa el 98.3% del total de la recaudación (concentrada en Lima Metropolitana, que cuenta con el 53% del parque automotor); el 1.7% restante corresponde al área rural. La causa principal del escaso rendimiento del Impuesto al Patrimonio Vehicular a nivel regional es la limitada base

tributaria que afecta el impuesto, pues a nivel nacional sólo grava al 24.2% del parque automotor (542,125 vehículos del total de un parque automotor de 2,240,469), estando inafecto el 75.8%, situación que es un caso único en el mundo. La ampliación de la base imponible permitiría a las municipales cubrir sus propias necesidades, además de cumplir con sus competencias y responsabilidades relativas al cuidado y mantenimiento de las vías de transporte.

#### **4.1 Vehículos cuya propiedad se encuentra gravada**

La propuesta normativa planteada elimina la actual fórmula de enumerar los tipos de vehículos afectos y dispone que tendrán tal condición todos los vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de pasajeros y/o carga.

En la actualidad se discute tanto en la vía administrativa como judicial si el tracto camión o remolcador se encuentra gravado con el impuesto al patrimonio vehicular, situación que se vería solucionada con la propuesta planteada en el presente documento.

Si bien existen contribuyentes que cancelan el impuesto correspondiente al tracto camión, la efectividad general respecto a este tipo de vehículos es bastante baja, siendo de 22.3% en el año 2013 y de 75.9% en el año 2014 para la provincia de Lima. Ello, debido a la controversia referida en el párrafo precedente.

Por citar un ejemplo, con la propuesta planteada, se estima que en la provincia de Lima en el año 2015, se lograría una efectividad en la recaudación del impuesto corriente correspondiente al tractocamión de aproximadamente 94.3%.

Esta tendencia en menores proporciones se repetiría en las demás provincias del país, generando nuevos ingresos para las municipalidades, evitando además los costos que generan los procesos administrativos y judiciales y eliminando la situación de inequidad que existe actualmente con este tipo de vehículos, que por no haber sido señalados de manera taxativa en la normatividad actual dejan de tributar amparados en decisiones del Tribunal Fiscal y Poder Judicial, cuando su naturaleza de vehículo para el transporte de carga no debería darle tal condición.

#### **4.2 Aumento del período de afectación a 5 años y aplicación de la depreciación**

La propuesta de elevar a 5 años el período de afectación de los vehículos gravados sigue la tendencia que han venido teniendo los demás países sudamericanos.

No obstante, esta medida viene acompañada de otra, que establece tasas de depreciación anuales de 5%, de manera tal que la base imponible original va disminuyendo conforme transcurren los períodos gravados.

#### **4.3 Domicilio fiscal del contribuyente**

Esta propuesta no sería susceptible de analizarse bajo la perspectiva del costo-beneficio, toda vez que el contribuyente tributaría en una determinada provincia, conforme a las reglas que se establezcan.

En tal sentido, si un contribuyente deja de abonar el impuesto en una municipalidad provincial será única y exclusivamente porque lo va a hacer en otra distinta, por lo que si

hacemos un examen a nivel del país, no existirá una pérdida, sino que el monto total del impuesto a nivel nacional sólo se verá redistribuido.

Lo que la modificación propuesta persigue es que la normatividad establezca de forma clara qué municipalidad provincial es la competente para administrar el impuesto, eliminando la regulación actual que es poco clara e incongruente.

#### **4.4 Inafectación para vehículos de personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo**

La modificación propuesta busca eliminar la situación de hecho consistente en la existencia de vehículos que no son gravados con el impuesto por formar parte del activo fijo de empresas dedicadas a la venta de vehículos, cuando en realidad dichos vehículos se encuentran en circulación efectiva en mérito a que han sido transferidos mediante contratos de compra – venta con reserva de dominio.

#### **4.5 IMPACTO QUE GENERA EL PROYECTO NORMATIVO**

**Cuadro N° 1**

**PROPUESTAS DE REFORMA DE IMPUESTO VEHICULAR: IMPACTO LIMA METROPOLITANA  
(Nuevos soles)**

Propuesta	Año de afectación			Total
	2016p	2017p	2018p	
1) Afectación remolcadores	10,825,353	10,825,353	10,825,353	32,476,060
2) Ampliación 5 años afectación	-	70,418,184	138,998,937	209,417,121
3) Inafectación omnibuses (sólo veh. nuevos)	3,320,314	2,811,273	2,811,273	8,942,860
4) Eliminar todas las inafectaciones	9,047,801	9,266,086	9,387,520	27,701,407
<b>Suma de propuestas</b>	<b>23,193,468</b>	<b>93,320,896</b>	<b>162,023,084</b>	<b>278,537,448</b>

**Cuadro N° 2**

**PROPUESTA DE REFORMA DEL IPV AFECTACIÓN REMOLCADORES: IMPACTO POR REGIÓN  
(Nuevos soles)**

Región	Año de afectación			Total
	2016p	2017p	2018p	
LIMA METROPOLITANA	10,825,353	10,825,353	10,825,353	32,476,060
AREQUIPA	496,100	496,100	496,100	1,488,299
CALLAO	280,128	280,128	280,128	840,385
LA LIBERTAD	236,654	236,654	236,654	709,962
JUNIN	184,336	184,336	184,336	553,008
PIURA	145,006	145,006	145,006	435,017
CAJAMARCA	141,240	141,240	141,240	423,719
RESTO	625,131	625,131	625,131	1,875,392
<b>TOTAL</b>	<b>12,933,947</b>	<b>12,933,947</b>	<b>12,933,947</b>	<b>38,801,841</b>

**Cuadro N° 3**  
**PROPUESTA DE REFORMA DEL IPV AMPLIACIÓN 5 AÑOS AFECTACIÓN: IMPACTO POR REGIÓN**  
**(Nuevos soles)**

Región	Año de afectación			
	2016p	2017p	2018p	Total
LIMA METROPOLITANA	-	70,418,184	138,998,937	209,417,121
AREQUIPA	-	3,227,094	6,369,983	9,597,076
CALLAO	-	1,822,216	3,596,884	5,419,100
LA LIBERTAD	-	1,539,417	3,038,666	4,578,083
JUNIN	-	1,199,093	2,366,898	3,565,990
PIURA	-	943,252	1,861,892	2,805,144
CAJAMARCA	-	918,753	1,813,534	2,732,287
RESTO	-	4,066,432	8,026,758	12,093,190
<b>TOTAL</b>	-	<b>84,134,440</b>	<b>166,073,551</b>	<b>250,207,991</b>

**Cuadro N° 4**  
**PROPUESTA DE REFORMA DEL IPV INAFECTACIÓN OMNIBUSES (SÓLO VEH. NUEVOS): IMPACTO POR REGIÓN**  
**(Nuevos soles)**

Región	Año de afectación			
	2016p	2017p	2018p	Total
LIMA METROPOLITANA	3,320,314	2,811,273	2,811,273	8,942,860
AREQUIPA	152,162	128,834	128,834	409,829
CALLAO	85,920	72,747	72,747	231,415
LA LIBERTAD	72,586	61,457	61,457	195,501
JUNIN	56,539	47,871	47,871	152,281
PIURA	44,476	37,657	37,657	119,790
CAJAMARCA	43,320	36,679	36,679	116,678
RESTO	191,738	162,342	162,342	516,422
<b>TOTAL</b>	<b>3,967,054</b>	<b>3,358,861</b>	<b>3,358,861</b>	<b>10,684,776</b>

**Cuadro N° 5**  
**PROPUESTA DE REFORMA DEL IPV ELIMINAR TODAS INAFECTACIONES: IMPACTO POR REGIÓN**  
**(Nuevos soles)**

Región	Año de afectación			
	2016p	2017p	2018p	Total
LIMA METROPOLITANA	9,047,801	9,266,086	9,387,520	27,701,407
AREQUIPA	414,639	424,642	430,207	1,269,488
CALLAO	234,130	239,779	242,921	716,831
LA LIBERTAD	197,795	202,567	205,221	605,583
JUNIN	154,067	157,784	159,852	471,704
PIURA	121,195	124,119	125,746	371,061
CAJAMARCA	118,048	120,896	122,480	361,423
RESTO	522,482	535,088	542,100	1,599,670
<b>TOTAL</b>	<b>3,967,054</b>	<b>3,358,861</b>	<b>3,358,861</b>	<b>33,097,167</b>

**Cuadro N° 6**  
**SUMA DE PROPUESTAS: IMPACTO POR REGIÓN**  
**(Nuevos soles)**

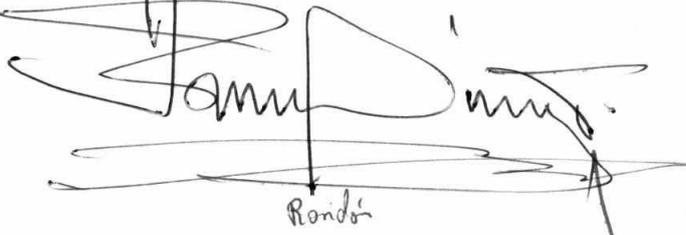
Región	Año de afectación			Total
	2016p	2017p	2018p	
LIMA METROPOLITANA	23,193,468	93,320,896	162,023,084	278,537,448
AREQUIPA	1,062,900	4,276,669	7,425,123	12,764,692
CALLAO	600,179	2,414,870	4,192,681	7,207,730
LA LIBERTAD	507,034	2,040,095	3,541,999	6,089,128
JUNIN	394,942	1,589,084	2,758,957	4,742,983
PIURA	310,677	1,250,034	2,170,300	3,731,011
CAJAMARCA	302,608	1,217,567	2,113,932	3,634,107
RESTO	1,339,351	5,388,993	9,356,331	16,084,675
<b>TOTAL</b>	<b>27,711,158</b>	<b>111,498,209</b>	<b>193,582,407</b>	<b>332,791,775</b>



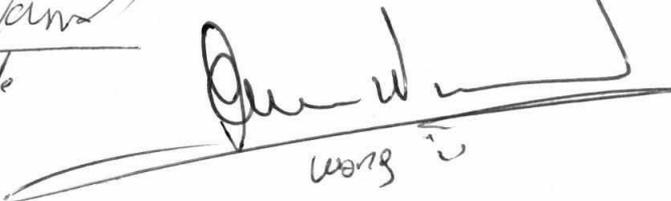

  
**VIRGILIO ACUÑA DERALTA**  
 Vocero del Grupo Parlamentario Solidaridad Nacional  
 CONGRESO DE LA REPÚBLICA




  
 Rondón


  
 Belandier


  
 Capuano


  
 Wong

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, 24 de MARZO del 2015

Según la consulta realizada, de conformidad con el  
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la  
República: pase la Proposición N° 4302 para su  
estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de  
ECONOMÍA BANCA, FINANZAS E  
INTELIGENCIA FINANCIERA -

  
-----  
**JAVIER ÁNGELES ILLMANN**  
Oficial Mayor(e)  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL  
CALLE ALVARO GARCÍA  
10100 LIMA, PERÚ