



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

Lima, 15 de noviembre de 2019

OFICIO N° 277 -2019 -PR

Señor

PEDRO CARLOS OLAECHEA ÁLVAREZ-CALDERÓN

Presidente de la Comisión Permanente

Congreso de la República

Presente. -

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 135° de la Constitución Política del Perú, nos dirigimos a usted señor Presidente de la Comisión Permanente, con el objeto de dar cuenta de la promulgación 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, para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

MARTIN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

COMISIÓN PERMANENTE DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 19 de NOVIEMBRE de 2019

De conformidad con el segundo párrafo del artículo 135°
de la Constitución Política del Perú, pase el Decreto de
Urgencia N° 012 a la Comisión Permanente.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DEPARTAMENTO DE RELATORIA, AGENDA Y ACTAS		URGENTE ☐	IMPORTANTE ☐
Área de Despacho Parlamentario ☐	Atender ☐	Agregar a sus Antecedentes ☐	
Área de Redacción de Actas ☐	Tramitar ☐	Junta de Portavoces ☐	
Área de Relatoria y Agenda ☒	Conocimiento y Fines ☐	Consejo Directivo ☐	
Área de Trámite Documentario ☐	Elaborar Informe ☐	Comisión Permanente ☒	
	Conformidad VºBº ☐	Licencia ☐	
	Otros ☐		

GIULIANA LASTRES BLANCO
Jefa del Departamento de Relatoria, Agenda y Actas
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONSEJO DIRECTIVO DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 9 de junio de 2020

Con acuerdo del Consejo Directivo, pase el Decreto de Urgencia **012-2019** a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Constitución y Reglamento, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú.-----



HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

JAIME ABEVIR HERNANDEZ
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 29 de enero de 2020

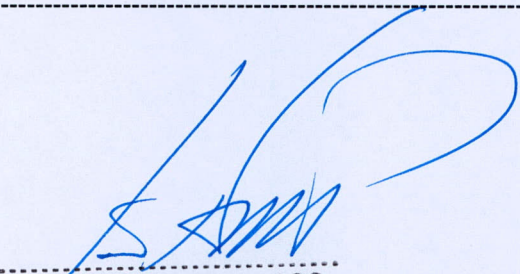
En sesión de la fecha, la Presidencia señaló que en la sesión de la Comisión Permanente del 22 de enero de 2020, el informe de evaluación del **Decreto de Urgencia 012-2019** no alcanzó los votos requeridos debido a que las abstenciones superaron el número de votos a favor y en contra, por lo que no 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

COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 20 de noviembre de 2019

En sesión de la fecha, la Presidencia dio cuenta 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**, presentado mediante el Oficio 277-2019-PR, recibido el 18 de noviembre de 2019.-----

La Presidencia propuso como coordinador para la elaboración del informe del Decreto de Urgencia 012-2019 al congresista Flores Vélchez, con los congresistas Alcorta Suero, Herrera Arévalo, Mantilla Medina y Robles Uribe.-----

En el transcurso de la sesión, el congresista Arana Zegarra comunicó que el congresista Costa Santolalla (ausente) solicitó participar en el estudio del Decreto de Urgencia 012-2019.-----

Seguidamente, la Presidencia planteó que el congresista Costa Santolalla, participe en el estudio del Decreto de Urgencia 012-2019, lo cual contó con el asentimiento de los miembros de la Comisión Permanente.-----

Efectuada la votación nominal, se aprobó por 19 votos a favor, ningún voto en contra y ninguna abstención, la designación del congresista Flores Vélchez como coordinador para la elaboración del informe del Decreto de Urgencia 012-2019, con los congresistas Alcorta Suero, Costa Santolalla, Herrera Arévalo, Mantilla Medina y Robles Uribe, quienes recibirán la asesoría técnica legal del Departamento de Comisiones.-----

La Presidencia dejó constancia del voto a favor de los congresistas Iberico Núñez, Huilca Flores y Galarreta Velarde.-----

Se acordó la dispensa del trámite de aprobación del Acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.-----



JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPUBLICA



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

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:



Que, de conformidad con el artículo 135 de la Constitución Política del Perú, durante el interregno parlamentario, el Poder Ejecutivo legisla mediante decretos 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;

Que, mediante Decreto Supremo N° 165-2019-PCM, Decreto Supremo que disuelve el Congreso de la República y convoca a elecciones para un nuevo Congreso, se revocó el mandato parlamentario de los congresistas, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente;



Que, la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos destinados a la prevención de accidentes de tránsito o a la minimización de sus efectos, siendo su principal objetivo salvaguardar la integridad física, la vida y la salud de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo;

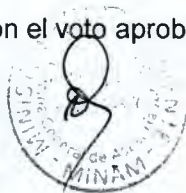
Que, la compleja problemática de la seguridad vial exige que las instituciones formulen e implementen de forma eficiente políticas y normas destinadas a reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al servicio de transporte público de carga y del servicio de transporte de personas de ámbito nacional;



Que siendo el consumo de combustible el principal generador de costos que enfrenta el transportista, la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) aplicable a su adquisición permitirá a éste contar con una mayor disponibilidad de recursos para prestar el servicio de transporte en mejores condiciones de calidad y seguridad minimizando el riesgo de afectación de los derechos a la vida, salud e integridad personal de los pasajeros de este tipo de servicios y de los usuarios de las vías;

En uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y.





Con cargo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale:

DECRETA:

Artículo 1. Objeto



El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto 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.

Artículo 2. Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) al combustible diésel



2.1 Otórgase a 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 beneficio de devolución del 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.



2.2 La devolución del ISC se efectúa en función de los galones de combustible diésel adquiridos por el transportista que presta el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y/o el servicio de transporte público terrestre de carga, del distribuidor mayorista y/o minorista, o establecimiento de venta al público de combustibles. Dichos proveedores constituyen contribuyentes generadores de rentas de tercera categoría para efecto del Impuesto a la Renta y sujetos obligados al pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto de Promoción Municipal (IPM) por la venta de los citados productos. Dicha adquisición se respalda mediante comprobantes de pago electrónicos.



2.3 El transportista sujeto al beneficio de devolución del ISC, conforme a lo señalado en el párrafo 2.1, cumple con las siguientes condiciones:

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



2





Decreto de Urgencia

2. 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.
3. 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).
4. Contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el Reglamento.
- 2.4 Los proveedores de combustible, conforme a lo señalado en el párrafo 2.2, cuentan con inscripción vigente en el Registro de Hidrocarburos para la comercialización de combustibles, emitida por el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería.
- 2.5 La SUNAT excluye a los proveedores de combustible que incumplan con las condiciones establecidas en el Reglamento y difunde periódicamente la relación de proveedores excluidos.
- 2.6 El transportista solicita a la SUNAT la devolución del ISC en la forma y plazos establecidos en el Reglamento. La devolución se efectúa mediante Notas de Crédito Negociables.

Artículo 3. Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y la Ministra del Ambiente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Disposiciones para la aplicación del presente Decreto de Urgencia

En un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, contados a partir de la publicación del presente Decreto de Urgencia, se emite el Reglamento para su aplicación mediante decreto supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Ministerio del Ambiente, el mismo que establece el procedimiento,



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
FÉLIX PINO FIGUEROA
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS



requisitos, plazos para la devolución, así como la forma para determinar el volumen del combustible sujeto al beneficio de la devolución, considerando para ello ratios de consumo de años anteriores, tipo de vehículo, rutas que desarrollan, kilómetros recorridos, gasto en combustible e ingresos netos del mes por concepto de servicios de transporte sujetos al beneficio, entre otros; así como los mecanismos que eviten el traslado de este beneficio a sujetos no comprendidos en los alcances del presente Decreto de Urgencia.

Segunda. Informe de evaluación de impacto

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio del Ambiente presenta a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, un informe respecto al impacto anual de las medidas dispuestas en el presente Decreto de Urgencia, sobre la base de criterios tributarios, de protección al medio ambiente, de siniestralidad en el sector transporte y de renovación de la flota vehicular. Dicho informe es presentado dentro del primer trimestre de cada año fiscal siguiente al periodo anual evaluado, si en dos (2) informes sucesivos los resultados muestran efectos desfavorables se suspende el beneficio.

Tercera. Publicación de información

La SUNAT, dentro del primer trimestre de cada año, publica la relación de los transportistas beneficiarios de la devolución del ISC al combustible diésel B5 y diésel B20 previsto en el presente Decreto de Urgencia, así como el monto de devolución correspondiente a cada beneficiario. Para tal efecto se toma en cuenta las devoluciones efectuadas el año calendario anterior.

Cuarta. Vigencia

El presente Decreto de Urgencia entra en vigencia al día siguiente de la publicación de su Reglamento en el diario oficial El Peruano.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes de noviembre del año dos mil diecinueve.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

FABIOLA MUÑOZ DODERO
Ministra del Ambiente
MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas

VICENTE ANTONIO ZEPALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones

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.

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 pasajeros² 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 transporte 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).

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 vehículo 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:

- 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.
- 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).
- Contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el reglamento.

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.

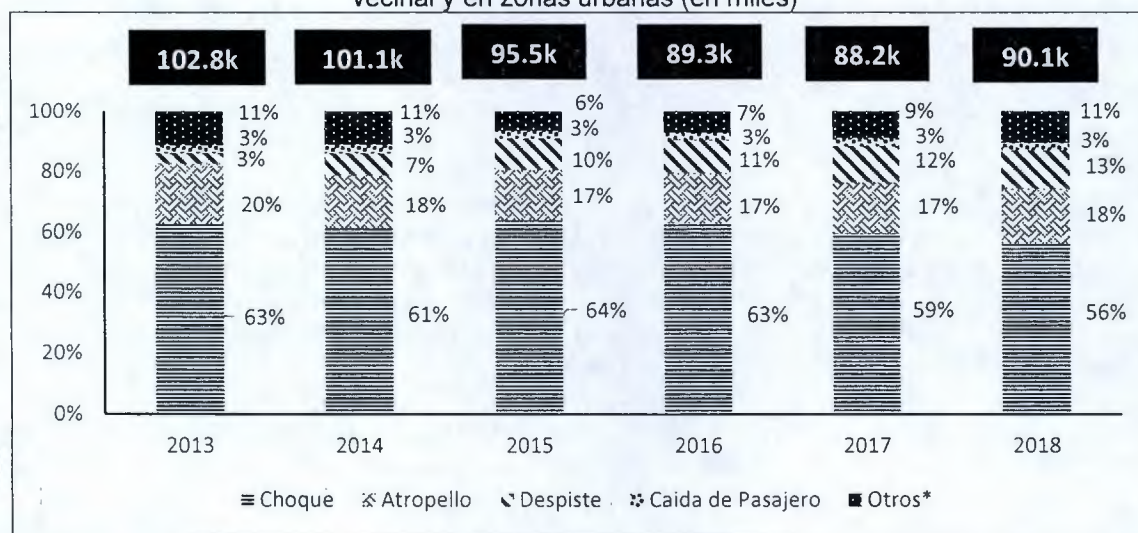
Las lesiones causadas por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte para los niños y los adultos jóvenes de entre 5 y 29 años. En efecto, los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte a nivel de todos los grupos de edades superando el VIH/SIDA, la tuberculosis y las enfermedades 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

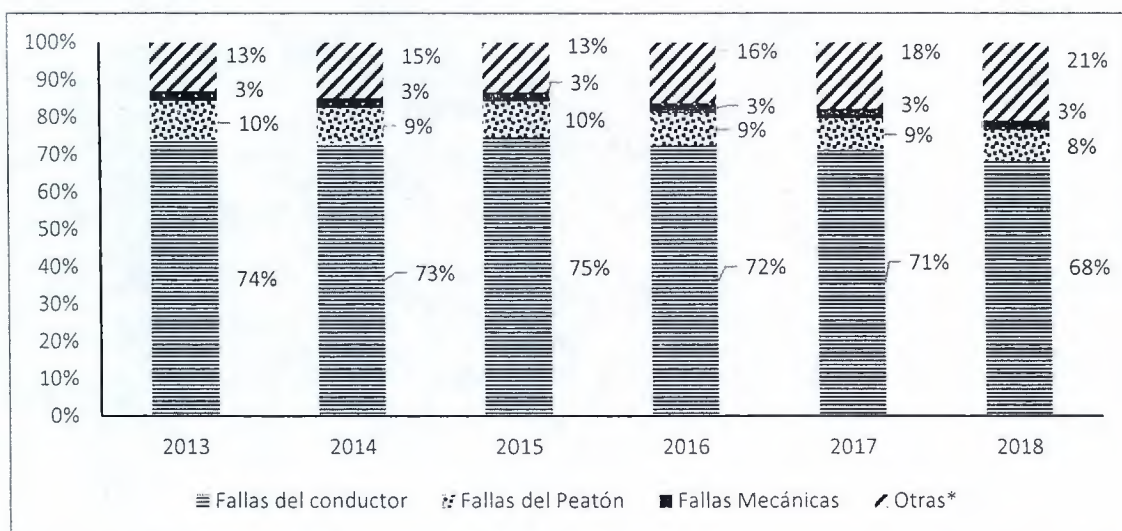
Ilustración 1.

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.



Fuente: Policía 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%.

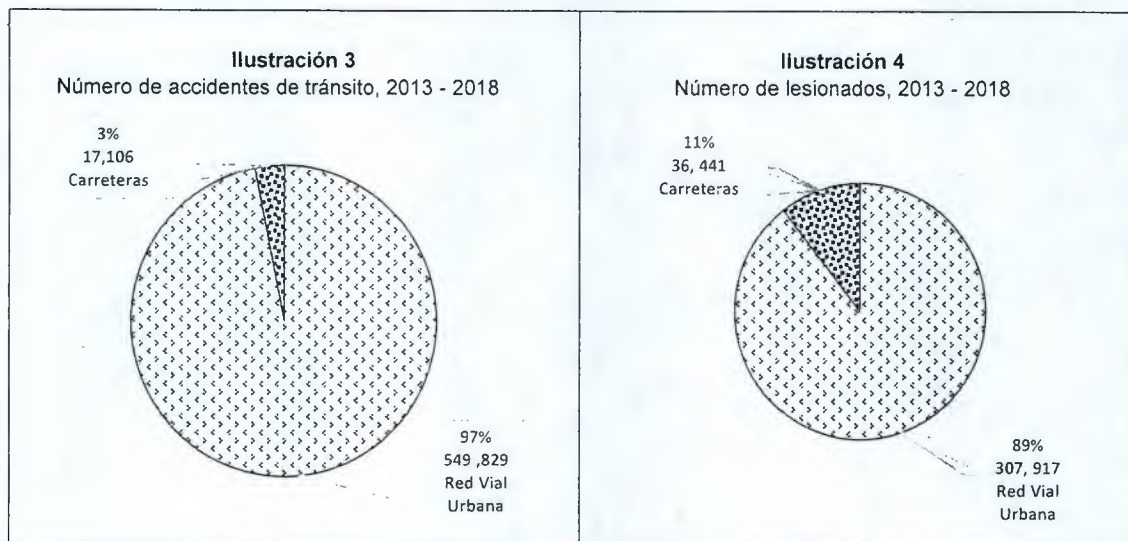
Lo señalado nos lleva a concluir que los accidentes de tránsito ocurridos se producen con participación de dos o más vehículos y se podrían asignar a diversos factores vinculados al conductor. En consecuencia, es necesario desarrollar medidas orientadas a habilitar mejores condiciones de seguridad, facilitando 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.

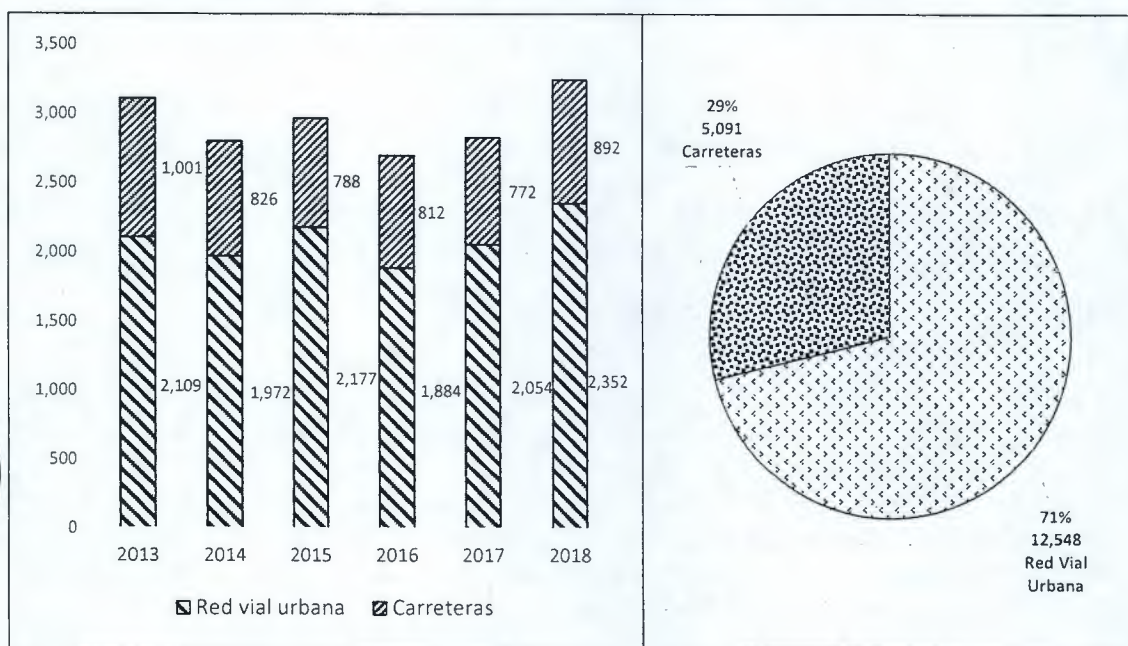
De acuerdo con las estadísticas de accidentabilidad se advierte que, durante los últimos 6 años, el número de accidentes de tránsito asciende a una cifra cercana a los 570 mil, donde el 97% han ocurrido en la red vial urbana, mientras que el 3% restante se han producido en las carreteras del Perú. (Ver **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**)



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.

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 periodo 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 OMS⁴, 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.

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 obligados 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.

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 –PROVIAS 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.

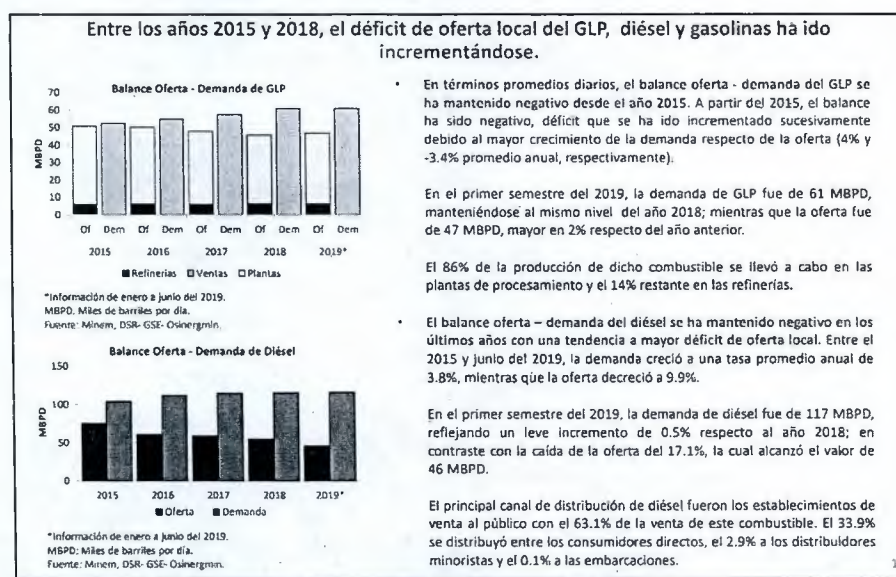
La propuesta específica que las exoneraciones se aplicarán a los combustibles de tipo diésel con concentración de azufre de menos de cincuenta partes por millón (S-50), nivel de azufre requerido por los motores de emisiones Euro IV amigables con el medioambiente. En efecto, de acuerdo a las estadísticas 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 promedio¹¹.

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.



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.

**MUNICIPALIDAD DE
MAGDALENA DEL MAR**

Ordenanza N° 075-2019-MDMM.- Modifican el Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad **68**

**MUNICIPALIDAD
DE MIRAFLORES**

R.A. N° 332-2019-A/MM.- Designan responsable de la elaboración y actualización del Portal de Transparencia de la Municipalidad de Miraflores **69**

**MUNICIPALIDAD DE
SAN JUAN DE LURIGANCHO**

Ordenanza N° 397.- Aprueban Reglamento de Fraccionamiento de Deudas Tributarias de la Municipalidad **69**

PROVINCIAS**MUNICIPALIDAD DE MI PERU**

Ordenanza N° 035-MDMP.- Modifican la Ordenanza N° 020-2018-MDMP, que aprobó la conformación del Comité Multisectorial de Salud del Distrito de Mi Perú **75**

PODER EJECUTIVO**DECRETOS DE URGENCIA****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**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 135 de la Constitución Política del Perú, durante el interregno parlamentario, el Poder Ejecutivo legisla mediante decretos 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;

Que, mediante Decreto Supremo N° 165-2019-PCM, Decreto Supremo que disuelve el Congreso de la República y convoca a elecciones para un nuevo Congreso, se revocó el mandato parlamentario de los congresistas, manteniéndose en funciones la Comisión Permanente;

Que, la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos destinados a la prevención de accidentes de tránsito o a la minimización de sus efectos, siendo su principal objetivo salvaguardar la integridad física, la vida y la salud de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo;

Que, la compleja problemática de la seguridad vial exige que las instituciones formulen e implementen de forma eficiente políticas y normas destinadas a reducir los altos niveles de accidentabilidad vinculados al servicio de transporte público de carga y del servicio de transporte de personas de ámbito nacional;

Que siendo el consumo de combustible el principal generador de costos que enfrenta el transportista, la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) aplicable a su adquisición permitirá a éste contar con una mayor disponibilidad de recursos para prestar el servicio de transporte en mejores condiciones de calidad y seguridad minimizando el riesgo de afectación de los derechos a la vida, salud e integridad personal de los pasajeros de este tipo de servicios y de los usuarios de las vías;

En uso de las facultades conferidas por el artículo 135 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y

Con cargo de dar cuenta a la Comisión Permanente para que lo examine y lo eleve al Congreso, una vez que éste se instale:

DECRETA:

Artículo 1. Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto 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.

Artículo 2. Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) al combustible diésel

2.1 Otórgase a 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 beneficio de devolución del 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.

2.2 La devolución del ISC se efectúa en función de los galones de combustible diésel adquiridos por el transportista que presta el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y/o el servicio de transporte público terrestre de carga, del distribuidor mayorista y/o minorista, o establecimiento de venta al público de combustibles. Dichos proveedores constituyen contribuyentes generadores de rentas de tercera categoría para efecto del Impuesto a la Renta y sujetos obligados al pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto de Promoción Municipal (IPM) por la venta de los citados productos. Dicha adquisición se respalda mediante comprobantes de pago electrónicos.

2.3 El transportista sujeto al beneficio de devolución del ISC, conforme a lo señalado en el párrafo 2.1, cumple con las siguientes condiciones:

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

2. 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.

3. 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).

4. Contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el reglamento.

2.4 Los proveedores de combustible, conforme a lo señalado en el párrafo 2.2, cuentan con inscripción vigente en el Registro de Hidrocarburos para la comercialización de combustibles, emitida por el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería.

2.5 La SUNAT excluye a los proveedores de combustible que incumplan con las condiciones

establecidas en el Reglamento y difunde periódicamente la relación de proveedores excluidos.

2.6 El transportista solicita a la SUNAT la devolución del ISC en la forma y plazos establecidos en el Reglamento. La devolución se efectúa mediante Notas de Crédito Negociables.

Artículo 3. Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y la Ministra del Ambiente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Disposiciones para la aplicación del presente Decreto de Urgencia

En un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, contados a partir de la publicación del presente Decreto de Urgencia, se emite el Reglamento para su aplicación mediante decreto supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Ministerio del Ambiente, el mismo que establece el procedimiento, requisitos, plazos para la devolución, así como la forma para determinar el volumen del combustible sujeto al beneficio de la devolución, considerando para ello ratios de consumo de años anteriores, tipo de vehículo, rutas que desarrollan, kilómetros recorridos, gasto en combustible e ingresos netos del mes por concepto de servicios de transporte sujetos al beneficio, entre otros; así como los mecanismos que eviten el traslado de este beneficio a sujetos no comprendidos en los alcances del presente Decreto de Urgencia.

Segunda. Informe de evaluación de impacto

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio del Ambiente presenta a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, un informe respecto al impacto anual de las medidas dispuestas en el presente Decreto de Urgencia, sobre la base de criterios tributarios, de protección al medio ambiente, de siniestralidad en el sector transporte y de renovación de la flota vehicular. Dicho informe es presentado dentro del primer trimestre de cada año fiscal siguiente al periodo anual evaluado, si en dos (2) informes sucesivos los resultados muestran efectos desfavorables se suspende el beneficio.

Tercera. Publicación de información

La SUNAT, dentro del primer trimestre de cada año, publica la relación de los transportistas beneficiarios de la devolución del ISC al combustible diésel B5 y diésel B20 previsto en el presente Decreto de Urgencia, así como el monto de devolución correspondiente a cada beneficiario. Para tal efecto se toma en cuenta las devoluciones efectuadas el año calendario anterior.

Cuarta. Vigencia

El presente Decreto de Urgencia entra en vigencia al día siguiente de la publicación de su Reglamento en el diario oficial El Peruano.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes de noviembre del año dos mil diecinueve.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS
Presidente del Consejo de Ministros

FABIOLA MUÑOZ DODERO
Ministra del Ambiente

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI
Ministra de Economía y Finanzas

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones

1827273-1

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Autorizan viaje de Ministro de Comercio Exterior y Turismo a Egipto, y encargan funciones a la Ministra de la Producción

RESOLUCIÓN SUPREMA N° 206-2019-PCM

Lima, 14 de noviembre de 2019

CONSIDERANDO:

Que, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo-MINCETUR es el organismo público competente para definir, dirigir, ejecutar, coordinar y supervisar la política de comercio exterior y de turismo; responsable en materia de la promoción de las exportaciones y turismo y de las negociaciones comerciales internacionales;

Que, en dicho marco, el MINCETUR formula y ejecuta acciones concernientes a la agenda comercial internacional, los esquemas de integración comercial y la cooperación económica; dado que las cadenas globales y regionales de valor juegan un rol importante en el comercio internacional actual, la participación en dichas cadenas permite incrementar la presencia de empresas peruanas en los mercados internacionales, tener acceso a mayor conocimiento y tecnología, entre otros objetivos, el Plan Estratégico Nacional Exportadores (PENX) 2025 incluye líneas de acción relacionadas a promover la inserción en las cadenas globales de valor (CGV), que desarrollan programas en materia de mapeo de CGV, medición y monitoreo del valor agregado, apoyo a empresas exportadoras para su integración a dichas cadenas y atracción de inversiones y alianzas estratégicas para promover encadenamientos productivos para el aprovechamiento de los acuerdos comerciales;

Que, la Iniciativa de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) sobre Cadenas Globales de Valor, Transformación Productiva y Desarrollo, es una plataforma mundial que fomenta el diálogo de políticas y el intercambio de conocimientos entre países miembros y no miembros de la OCDE, para apoyar la transformación productiva y mejorar la participación en los mercados internacionales. Esta Iniciativa es parte de la Estrategia de la OCDE para el Desarrollo adoptada en el año 2012, que cuenta con 18 países participantes, entre ellos el Perú, que participa activamente desde el año 2014;

Que, las principales actividades de la Iniciativa son las dos reuniones plenarias que se realizan cada año, durante las cuales se implementa el plan de trabajo, se intercambia conocimientos sobre las principales tendencias y dinámicas sectoriales, así como sobre los principales factores que impulsan la transformación productiva; la primera del año 2019, la 12° Reunión Plenaria, se llevó a cabo en Lima los días 2 y 3 de abril del presente año, y contó con la participación de delegaciones extranjeras de 15 países, representantes de 5 organismos internacionales, expertos nacionales e internacionales y funcionarios peruanos;

Que, la 13° Reunión Plenaria se realizará en la ciudad de El Cairo, República Árabe de Egipto, los días 20 y 21 de noviembre de 2019, en la que el Ministro de Comercio Exterior y Turismo participará como expositor en una sesión del evento, a fin de discutir los avances realizados desde que el Perú realizó la 12° Reunión Plenaria en Lima;

Que, la participación en dicho evento permitirá que el Titular del Sector sostenga reuniones bilaterales con sus homólogos de comercio, industria y turismo, con el fin de afianzar lazos comerciales e intercambios de experiencias en materia de manejo y gestión de recursos turísticos;

Que, asimismo, dicha intervención posicionará al Perú como un país con visión de desarrollo en base a la mejora de la competitividad y la participación en los mercados