

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

SUBCOMISIÓN DE CONTROL POLÍTICO

PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2023-2024

Señora presidenta:

Ha ingresado para informe de la Subcomisión de Control Político el Decreto de Urgencia 012-2019, Decreto de Urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional.

El presente informe fue aprobado por unanimidad de los congresistas asistentes en la Séptima Sesión Extraordinaria de la Subcomisión de Control Político, celebrada el 21 de febrero de 2024. Votaron a favor los congresistas Juárez Gallegos, Gonzales Delgado, Aguinaga Recuenco¹, Echaiz de Núñez Izaga, Marticorena Mendoza, Picón Quedo², Tacuri Valdivia, Valer Pinto y Ventura Angel³.

I. SITUACIÓN PROCESAL

El Decreto de Urgencia 012-2019, Decreto de Urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, fue publicado en el diario oficial *El Peruano* el 15 de noviembre de 2019.

El presidente de la República y el presidente del Consejo de Ministros, mediante Oficio 277-2019-PR, dieron cuenta a la Comisión Permanente sobre la promulgación del Decreto de Urgencia 008-2019. Este documento ingresó al Área de Trámite Documentario el 18 de noviembre de 2019 y fue derivado a la Comisión Permanente el 19 de noviembre de 2019, al amparo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.

En la sesión de la Comisión Permanente, celebrada el 20 de noviembre de 2019, se dio cuenta del referido decreto de urgencia y, durante el desarrollo de la sesión, se acordó designar al entonces congresista Clemente Flores Vílchez como coordinador del Grupo de Trabajo para la elaboración del informe del Decreto de Urgencia 012-2019.

¹ Registró su voto a través del chat de la plataforma de sesiones virtuales del Congreso.

² Registró su voto a través del chat de la plataforma de sesiones virtuales del Congreso.

³ Registró su voto a través del chat de la plataforma de sesiones virtuales del Congreso.

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

El Grupo de Trabajo, en la segunda sesión, realizada el 13 de enero de 2020, aprobó por mayoría el Informe recaído en el Decreto de Urgencia 012-2019, cuya conclusión es que cumple con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú, y acuerda remitir el informe a la Comisión Permanente; la misma que posteriormente, en sesión realizada el 29 de enero de 2020, rechazó el mencionado informe.

Superado el periodo de interregno parlamentario y durante el Periodo Legislativo 2020-2021, mediante Oficio 001-2020-2021-ADP-CD/CR, del 15 de junio de 2020, el Oficial Mayor hizo de conocimiento de la Comisión de Constitución y Reglamento que el Consejo Directivo acordó derivar, entre otros, el Decreto de Urgencia 012-2019 para ser dictaminado como segunda comisión. En ese mismo sentido, mediante Oficio 08-2020-2021-ADP-CD/CR, del 14 de julio de 2020, dicho decreto de urgencia fue derivado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como primera comisión. Además, se hizo la precisión de que las Comisiones Ordinarias son competentes para dictaminar los decretos de urgencia presentados a la Comisión Permanente durante el interregno parlamentario, en virtud del artículo 135 de la Constitución Política del Perú. Durante el periodo congresal 2016-2021, las referidas comisiones no aprobaron dictamen alguno sobre el Decreto de Urgencia 012-2019.

En el periodo congresal 2021-2026, se constató la existencia de un número importante de decretos legislativos, decretos de urgencia y tratados internacionales ejecutivos informados por el Poder Ejecutivo al Congreso durante el periodo congresal 2016-2021, los que se encontraban pendientes de ser dictaminados por las comisiones ordinarias competentes y de ser tratados por el Pleno del Congreso; por lo que, con fecha 7 de septiembre de 2021, mediante Acuerdo 054-2021-2021/CONSEJO-CR, se dispuso continuar en el presente periodo congresal con el trámite procesal parlamentario de control sobre los decretos de urgencia emitidos en el interregno parlamentario, conforme al artículo 135 de la Constitución Política del Perú, sea expresando su conformidad o recomendando su derogación o modificación; además, se precisó que los dictámenes emitidos durante el periodo del Congreso 2016-2021 y que no fueron debatidos por el Pleno del Congreso retornarían a las respectivas comisiones ordinarias para su pronunciamiento.

Finalmente, mediante Oficio 876-2022-2023/CCR-CR, del 24 de octubre de 2022, y Oficio 1679-2022-2023-CCR/CR, de fecha 17 de enero de 2023, la Comisión de Constitución y Reglamento hizo de conocimiento de la Subcomisión de Control Político la relación de normas sujetas a control constitucional,

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

pendientes de elaborar el informe correspondiente, dentro de las cuales se encuentra el Decreto de Urgencia 012-2019.

II. CONTENIDO Y SUSTENTO DEL DECRETO DE URGENCIA

2.1. Contenido del Decreto de Urgencia

El Decreto de Urgencia 012-2019 tenía 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.

En ese sentido, el Decreto de Urgencia 012-2019 contempla entre sus disposiciones lo siguiente:

- Se establece el beneficio de la devolución del 53% del Impuesto Selectivo al Consumo aplicable al combustible Diésel B5 y B20, a los prestadores del servicio de transporte público terrestre de carga y del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional.
- Se establecen las siguientes condiciones para acceder al beneficio:
 - Tener autorización vigente para prestar servicios otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones⁴.
 - 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 Reglamento⁵.

⁴ Posteriormente, mediante la Ley 31647, Ley que modifica el Decreto de Urgencia 012-2019, que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, publicada el 20 diciembre 2022, se incluyó dentro del ámbito de aplicación del Decreto de Urgencia 012-2019 a los servicios de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional y provincial, precisándose en el Numeral 2.2 del artículo 2 de la citada Ley que, para efectos de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional se deberá contar con la autorización vigente para prestar dicho servicio otorgada por el gobierno regional y en el caso del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial deberá contar con la autorización vigente otorgada por la municipalidad provincial correspondiente o la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao tratándose de las provincias de Lima y Callao.

⁵ Dicho requisito fue derogado por la Única Disposición Complementaria Derogatoria de la Ley 31647 antes mencionada.

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

- 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.
- Se establece que la devolución del ISC se efectúa en función de los galones de combustible diésel adquiridos por el transportista a distribuidores mayoristas y/o minoristas o establecimientos de venta al público de combustibles, los mismos que deberán estar inscritos en el registro correspondiente del Organismo Supervisor de la Energía y Minería (OSINERGMIN).
- Se establece que las adquisiciones de combustible se respaldaran mediante comprobantes de pago electrónicos, mientras que la devolución se realizará a través de Notas de Crédito Negociables.
- Se establecen obligaciones de seguimiento y evaluación de la norma, mediante la presentación, ante la comisión de Economía, Banca y Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, de un informe sobre el impacto anual de la medida. Precisándose que, de presentarse dos informes desfavorables de manera sucesiva, se suspenderá el beneficio.
- Se establecen obligaciones vinculadas a la transparencia en la aplicación del beneficio, a través de la publicación de la relación de los transportistas beneficiarios de la devolución del ISC al combustible diésel B5 y B20, así como el monto de devolución correspondiente a cada beneficiario por parte de la SUNAT.

La Primera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia 012-2019 establecía que el Poder Ejecutivo reglamentaría dicha norma en un plazo no mayor de 30 días calendarios, contados a partir de su publicación.

2.2. Exposición de motivos del Decreto de Urgencia

La Exposición de Motivos señala que, 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 continuaba incrementándose,

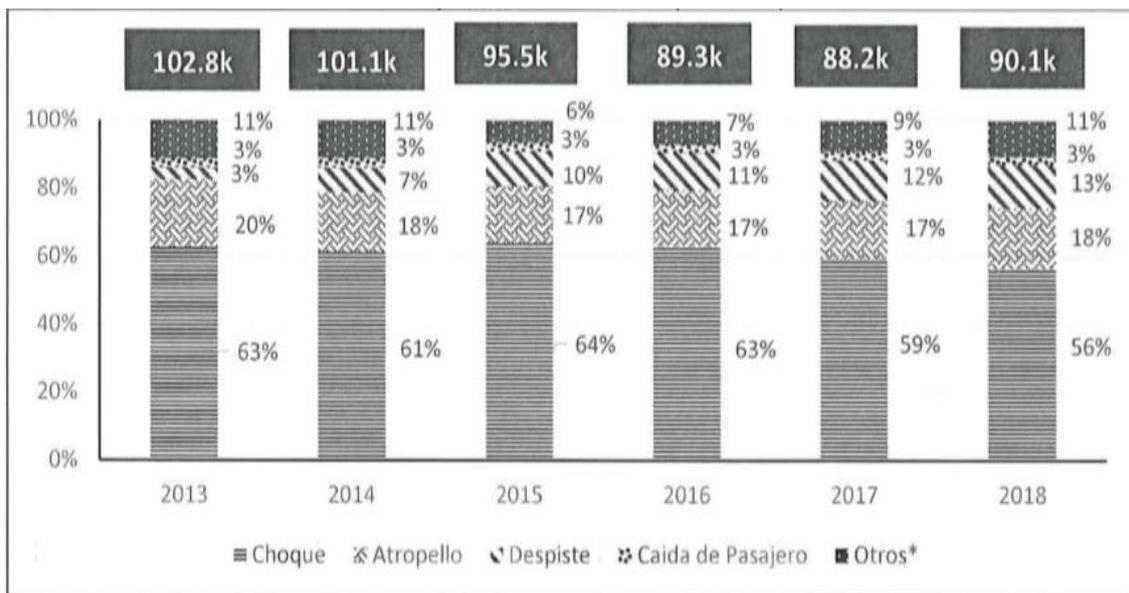
INFORME RECAÍDO EN EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019, DECRETO DE URGENCIA QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA Y DEL TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS DE ÁMBITO NACIONAL

alcanzando 1.35 millones de personas fallecidas en el 2016. De hecho, 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. Asimismo, los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte a nivel de todos los grupos de edades.

La exposición de motivos añade que la situación antes descrita es enfrentada desproporcionadamente por los usuarios vulnerables de las vías y por la población residente en países de ingresos bajos y medianos. En tal sentido, 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, según 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.

Estadística de accidentes de tránsito registrado en la red vial nacional, regional, vecinal y en zonas urbanas (en miles)

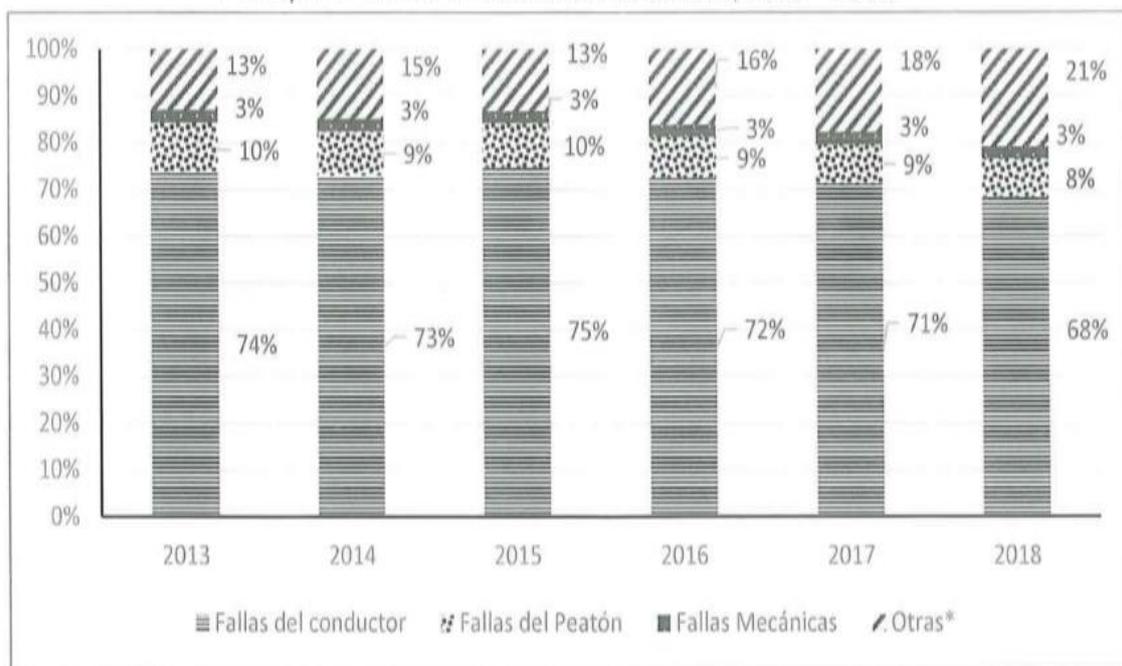


Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

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

Por otro lado, las estadísticas señalan que la principal modalidad predominante en los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos 6 años ha sido la de choque; la cual oscila entre el 56% y el 64% de los accidentes ocurridos. Asimismo, en cuanto a la causa de los accidentes de tránsito, de acuerdo con la información de la Policía Nacional del Perú, la principal ha sido la falla del conductor, que oscila entre el 68% y el 75%.

Principales causas de accidentes de tránsito, 2013 – 2018.



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

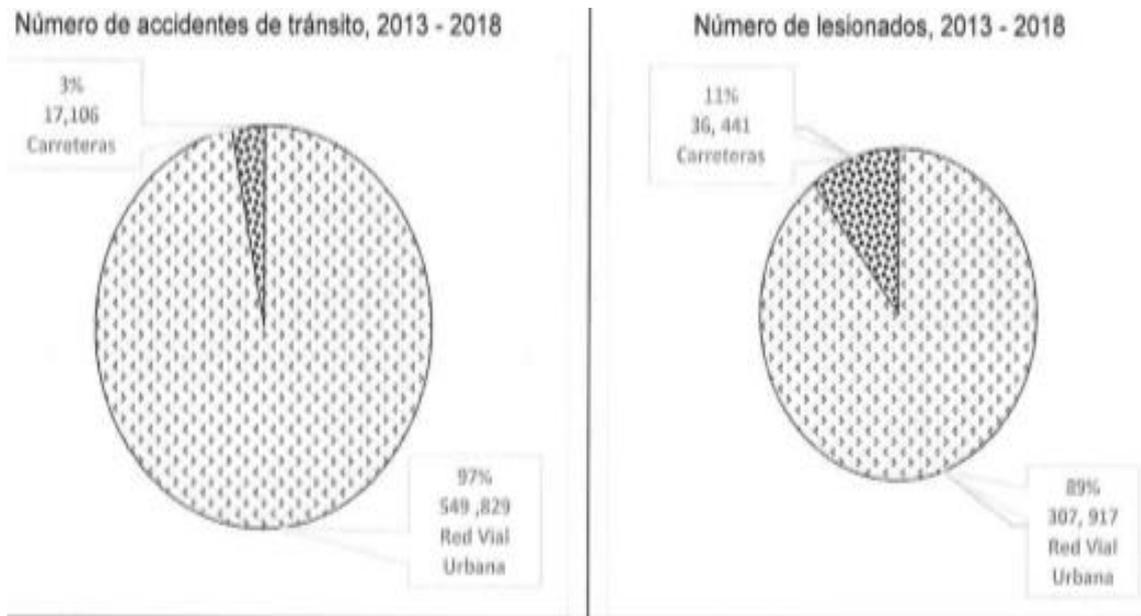
Los accidentes en carreteras tienen una importancia especial en el desarrollo de las condiciones de seguridad en el sector del transporte terrestre, pues existe una mayor probabilidad de muerte en un accidente en carretera en comparación con un accidente urbano. Ello debido a las mayores velocidades involucradas, y la mayor mortalidad derivada del reducido acceso a servicios de atención médica en zonas de carretera.

Las estadísticas nacionales señalan que, entre los años 2013 al 2018, el número de accidentes de tránsito bordeó los 570 mil, correspondiendo un 97% a

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

accidentes ocurridos en la red vial urbana y el 3% restante en las carreteras del Perú.

Asimismo, los 570 mil accidentes de tránsito produjeron 345 mil lesionados, de los cuales el 89% se originaron en accidentes en la red vial urbana y el 11% en las carreteras del Perú.

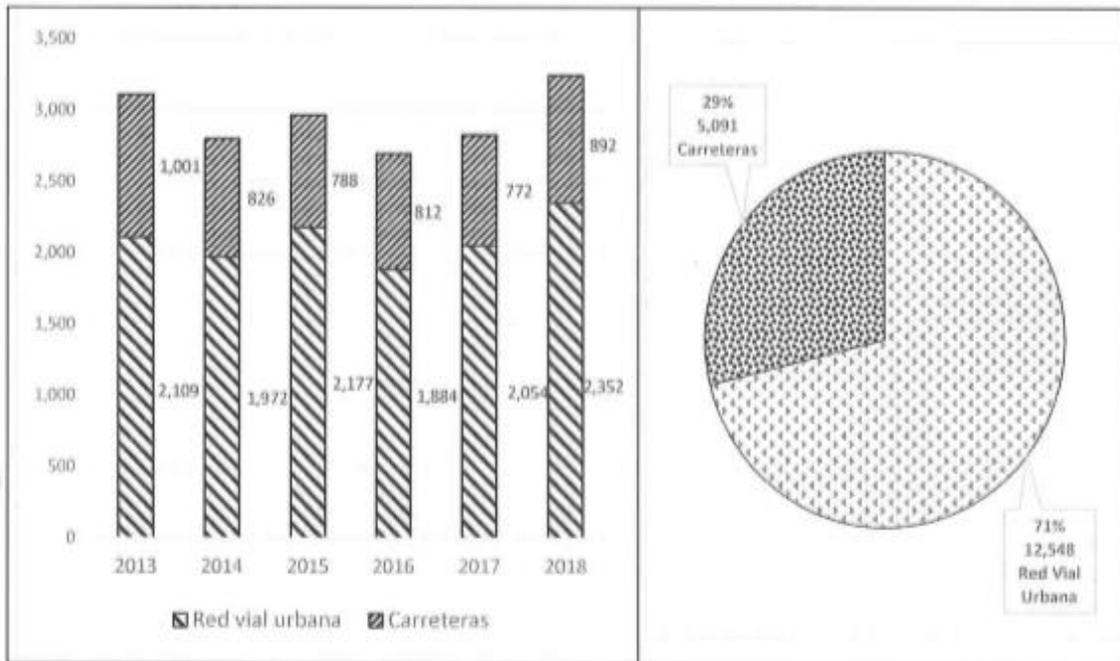


Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

No obstante representar solo el 3% de los accidentes de tránsito ocurridos en el periodo 2013- 2018, los accidentes de tránsito acaecidos en las carreteras del Perú representaron el 11% del total del número anual de heridos y el 30% fallecidos. Asimismo, las estadísticas señalan 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; hecho que demuestra 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.

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

Número de fallecidos a causa de los accidentes de tránsito, 2013 – 2018.



Fuente: Policía Nacional del Perú. Elaboración: DGPRTM

La exposición de motivos del Decreto de Urgencia 012-2019 consignaba entre las estadísticas que sustentaban el mismo que, a cifras del 2017, los vehículos de categoría M3, que prestaban el servicio de transporte de pasajeros de ámbito nacional, y los vehículos de categoría N2 y N3, que prestaban el servicio de transporte público de carga, representaron conjuntamente el 30% de los vehículos involucrados en accidentes de tránsito en carretera y generaron el 29% de heridos y el 25% de muertos en las carreteras; situación que ponía de manifiesto la importancia de establecer instrumentos que coadyuven a fortalecer la seguridad en la prestación de servicios de transporte por parte de estas unidades.

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

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.

En el Perú el transporte informal se caracteriza por emplear vehículos antiguos e inapropiados para el transporte público de pasajeros, con un mantenimiento deficiente, de baja capacidad y bajo rendimiento, que se llenan y descargan con rapidez, primando un estilo de conducción agresiva y peligrosa a cargo de conductores poco capacitados. En este sistema el factor de competencia se da en el número de pasajeros que recogen.

En este contexto, los estudios encuentran que la antigüedad de la flota de buses interprovinciales influye significativamente en la siniestralidad del transporte. Asimismo, el incumplimiento de las jornadas máximas de conducción está asociado a una mayor accidentabilidad. Así pues, 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 y, en el Perú, se documenta que los conductores realizan jornadas de conducción excesivas que les causan mala calidad de sueño, fatiga y cansancio coadyuvando a la ocurrencia de accidentes de tránsito con alta siniestralidad.

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

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

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.

En el contexto antes descrito, el uso de medidas tributarias especiales como son las exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios, constituyen instrumentos de política fiscal que un país tiene para 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.

En esa línea, la exposición de motivos del Decreto de Urgencia 012-2019 realizó un ejercicio de simulación a efectos de demostrar que la mayor disposición de recursos proveniente de un incentivo de devolución del ISC permitiría al transportista invertir en seguridad. Esta evaluación se realizó 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 mostraba 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 planteaban dos escenarios:

- El precio del Diésel sin devolución, de aproximadamente S/12.55, y
- El precio del Diésel con la devolución del ISC que se interpreta como S/1175.

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

El ejercicio tomó en consideración 3 componentes de gran importancia en la tabla: Conductores, neumáticos y lubricantes y filtros, llegando a las siguientes conclusiones:

Respecto a los conductores, debe considerarse que los periodos de conducción continua más cortos permiten 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. Los estudios señalan que 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. En tal sentido el cambio en la estructura de costos radicaría en pasar de uno a dos conductores.

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

Respecto a los neumáticos, debe considerarse que al realizar un cambio más frecuente de los mismos tendrán menos desgaste y mejor maniobrabilidad y esto conllevaría a una mayor seguridad en la conducción por carreteras. Así, 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.

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

Respecto a los lubricantes y filtros, el cambio de los mismos es primordial 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 SI 0,031 por km.

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

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, quedaba demostrado que el beneficio de devolución del ISC facilitaría que las empresas de transporte de carga cuenten con recursos para mejorar las condiciones de seguridad en la prestación del servicio de transporte, coadyuvando 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.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Decreto Supremo 055-99-EF, Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.
- 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.

IV. CONTROL PARLAMENTARIO DE LOS DECRETOS DE URGENCIA

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

4.1. Facultad legislativa del Poder Ejecutivo

La Constitución Política del Perú distingue dos escenarios para la emisión de decretos de urgencia por parte del Poder Ejecutivo, con cargo a dar cuenta de la norma emitida al Congreso de la República: los expedidos al amparo del numeral 19 del artículo 118, ante una emergencia que requiere la toma urgente de medidas económicas y financieras de interés nacional y los expedidos en base al artículo 135 del texto constitucional, que lo faculta a legislar durante el interregno parlamentario mediante Decretos de Urgencia hasta la instalación del nuevo Congreso. Estos actos normativos pueden tener la misma denominación, pero tienen naturaleza, presupuestos habilitantes, materia legislable, límites y procedimientos de control diferentes.

Es imprescindible que el Congreso de la República ejerza el control de los decretos de urgencia ya sea de los emitidos de manera extraordinaria durante la normalidad constitucional como de los emitidos durante el interregno parlamentario, ello porque se tratan de normas jurídicas con rango de ley de efectos inmediatos respecto de las cuales se requiere verificar su adecuación constitucional y política, con el objeto de garantizar el respeto y la vigencia del principio democrático y de separación de poderes, establecidos esencialmente en los artículos 43 y 44 de la Constitución.

En el presente caso, nos encontramos en el segundo supuesto de control parlamentario, puesto que el Decreto de Urgencia 012-2019, Decreto de Urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional., ha sido emitido al amparo del artículo 135 de la Constitución Política del Perú.

4.2. Decretos de urgencia emitidos durante el interregno parlamentario

El espacio de tiempo entre la disolución constitucional del Congreso y la instalación del nuevo Congreso se denomina interregno parlamentario, y el segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución establece que *“en ese interregno, 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”*.

En atención a la imposibilidad de que el Congreso pueda legislar, el Constituyente otorgó al Poder Ejecutivo, temporal y excepcionalmente, la función de legislar; ello para atender situaciones que deben ser normadas para asegurar

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

o mantener el normal funcionamiento del Estado hasta que sea conformado el Congreso extraordinario. Sin embargo, esta situación extraordinaria no implica la flexibilización de los parámetros formales y sustanciales que deben cumplir los decretos de urgencia, salvo en lo referido a las materias pasibles de ser reguladas vía este tipo de normas, toda vez que, al no poder legislar el Congreso de la República y siendo necesaria la emisión de normas para el funcionamiento del Estado, es evidente, razonable y justificado que el Poder Ejecutivo pueda emitir normas que versen sobre distintas materias más allá de los límites materiales aplicables a los decretos de urgencia emitidos al amparo del numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política.

Entonces, queda claro que los decretos de urgencia emitidos al amparo del numeral 19 del artículo 118 de la Constitución siempre deben versar sobre materia económica y financiera, y cuando la situación a regular pudiera poner en riesgo la economía o las finanzas públicas.

Es importante anotar que, conforme al segundo párrafo del artículo 135 de la Constitución, la mención del verbo “legisla” se dio con la finalidad de señalar que la Constitución confiere expresamente función legislativa al Poder Ejecutivo durante el interregno. Desde luego que ello no implica que comprenda cualquier tipo de contenido (como la posibilidad de aprobar leyes de reforma constitucional, o aprobar leyes orgánicas), pero tampoco pueden ser aplicables las limitaciones establecidas en el numeral 19 del artículo 118 de la Constitución.

Asimismo, debe apreciarse que mientras el decreto de urgencia aprobado en aplicación del numeral 19 del artículo 118 de la Constitución es controlado políticamente por el Congreso, que aplica el artículo 91 del Reglamento del Congreso; el decreto de urgencia aprobado en aplicación del artículo 135 de la Constitución es examinado por la Comisión Permanente y luego elevado al nuevo Congreso. Es decir, existe un procedimiento de control diferenciado debido a que son instrumentos jurídicos diferentes.

Vale mencionar que, en los debates constitucionales de 1993 que se llevaron a cabo en la Comisión de Constitución, encargada de la propuesta del nuevo texto constitucional, se aprecia que el debate principal se dio en torno a si se mantenía o no la facultad de disolución, y no así a la denominación del instrumento ni a los alcances de la norma con la que durante el interregno legislaría el Poder Ejecutivo luego de la disolución.

Así, cabe mencionar que el constituyente Chirinos Soto mencionó que *“algún régimen jurídico tiene que haber entre el Congreso que se disuelve y el Congreso que se instala”*, mencionando posteriormente a los decretos urgentes”. A su vez,

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

la constituyente Flores Nano hizo referencia a las “normas de urgencia” y decretos de urgencia indistintamente en dicho debate. No obstante, las menciones más usuales eran de “decretos de urgencia”, especialmente por los constituyentes Chávez Cossío quien leía las fórmulas legales propuestas, y Cáceres Velásquez, entre otros. El texto en dicha Comisión quedó aprobado, efectivamente, como “decretos de urgencia”.

Por su parte, en el Diario de Debates del Congreso Constituyente Democrático, se encuentra la mención breve de “decretos” por el constituyente García Mundaca, y tras un debate de otros aspectos de las relaciones Ejecutivo - Legislativo, quedó aprobado el artículo 8. Esta solución fue útil y práctica para terminar con la discrepancia en dicho debate, pero no previeron los problemas que originaría la utilización del mismo nombre para la legislación del numeral 19 artículo 118 de la Constitución.

Estando a lo expuesto, queda claro que las normas expedidas por el Poder Ejecutivo en los dos momentos (Congreso de la República en funciones y el periodo de interregno) coinciden en su denominación, en el órgano titular de la facultad o atribución, y en las exigencias constitucionales formales para su emisión, es decir para el requisito del referendo, pero tienen naturaleza jurídica, presupuestos habilitantes, materia legible, límites y procedimiento de control diferentes.

4.3. Parámetros de control aplicables a los decretos de urgencia emitidos durante el interregno parlamentario

La normativa vigente y la jurisprudencia del Tribunal Constitucional no han establecido parámetros de control de los decretos de urgencia a que se refiere el artículo 135 de la Constitución Política del Perú. Entonces, resulta necesario revisar si los criterios de control definidos por el TC para los decretos de urgencia del numeral 19 del artículo 118 de la Constitución⁶ son aplicables para el control de los decretos de urgencia del interregno, por lo que con una visión crítica nos distanciamos de lo señalado en algunos informes de grupos de trabajo que fueron evaluados en la Comisión Permanente del Congreso disuelto, esto es, que consideraron plenamente aplicables los criterios de control de los decretos de urgencia de la normalidad constitucional.

Entonces, más allá de verificar los requisitos formales establecidos en la Constitución como el referendo del Presidente del Consejo de Ministros (establecido en el numeral 3 del artículo 123) y dación en cuenta a la Comisión

⁶ Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Exp. 008-2003-AI/TC.

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

Permanente de la emisión del decreto de urgencia (establecidos en el numeral 3 del artículo 123 y el artículo 135 de la Constitución Política), el objeto del análisis de este apartado es revisar si los criterios endógenos y exógenos de control aplicables para verificar los requisitos sustanciales son, en efecto, aplicables al decreto de urgencia materia de análisis.

Así pues, con relación al plazo para dar cuenta de los decretos de urgencia del interregno parlamentario, la Subcomisión de Control Político, modificando el criterio expresado por esta en informes anteriores, considera que no es aplicable el marco de referencia del plazo previsto en el artículo 91 del Reglamento del Congreso, establecido para el control de los decretos de urgencia del artículo 118, numeral 19, de la Constitución Política del Perú. Esto porque en el caso de los decretos de urgencia en materia económica y financiera nos encontramos ante casos de legislación de urgencia que, además, tienen una vocación transitoria, a diferencia de los decretos de urgencia del interregno que, si bien son necesarios y por ello se toma la decisión de emitirlos durante dicho periodo, cuentan con vocación de permanencia.

Los Decretos de Urgencia emitidos durante el interregno al amparo del artículo 135 de la Constitución Política son objeto de dación de cuenta a la Comisión Permanente para que esta los examine y los eleve al Congreso una vez que este se reinstale para ser dictaminados por las comisiones ordinarias competentes. Por tanto, el presidente de la República debe cumplir con dar cuenta a la Comisión Permanente del interregno que objetivamente funcionará por lo menos cuatro meses (tiempo previsto para realizar las elecciones del Congreso Extraordinario que completa el mandato). En tal sentido, el elemento formal a valorar es que se informe de su publicación a dicho órgano parlamentario en dicho periodo.

Sobre los **criterios endógenos**, es decir la materia del decreto de urgencia, vimos que en el caso de los decretos de urgencia del artículo 118 de la Constitución deben versar sobre materia económica y financiera; sin embargo, este criterio no es aplicable a los decretos de urgencia del artículo 135 de la Constitución.

En efecto, la lectura del artículo 135 de la Constitución nos permite advertir que el constituyente no habría consignado límite expreso para el ejercicio de esa facultad legislativa del Ejecutivo, situación que podría generar posiciones extremas que no son acordes con los principios democráticos; por ello, aplicando criterios de interpretación constitucional, específicamente, del principio de unidad de la Constitución, en cuyo ámbito las disposiciones constitucionales forman parte de un todo orgánico y sistemático dentro del cual debe interpretarse

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

armónicamente sin dejar vacíos o contradicciones, hay materias y atribuciones específicas que no pueden incorporarse en los decretos de urgencia emitidos al amparo del artículo 135 de la Constitución; entre ellas, las normas que no son delegables a la Comisión Permanente ni tampoco materia de delegación de facultades previstas en el numeral 4 del artículo 101 de la Constitución⁷, por su trascendencia en el ordenamiento jurídico, así como otras que tienen referencias explícitas a competencias del Congreso (reserva de ley), aprobación de tratados internacionales (artículo 56)⁸ o a procedimientos con mayorías especiales como el previsto en el artículo 79 de la Constitución, referidos a tratamientos tributarios especiales⁹, opinión que es coincidente con la expresada por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos¹⁰.

Respecto de los **criterios exógenos**, es decir los supuestos fácticos de emisión del decreto de urgencia previsto en el numeral 19 del artículo 118 de la Constitución, debemos señalar lo siguiente:

El criterio de excepcionalidad e imprevisibilidad, relacionado con la existencia de circunstancias anormales e imprevisibles, no dependientes de la voluntad del gobernante, es un criterio que consideramos inaplicable en el análisis de los decretos de urgencia del interregno, pues este criterio se refiere a las circunstancias sobre las cuales se legisla y no al mismo hecho de legislar. En tal sentido, no podría argumentarse como situación de excepcionalidad la anomalía constitucional derivada de la disolución del Congreso en la que el Poder Ejecutivo legisla, sino, más bien, los datos previos a la emisión de la norma que justifiquen su decisión para hacer una intervención legislativa, la misma que en su desarrollo reglamentario se refiere al riesgo inminente de que se extienda

⁷ No pueden delegarse a la Comisión Permanente materias relativas a la reforma constitucional, ni a la aprobación de tratados internacionales, leyes orgánicas, Ley de Presupuesto y Ley de la Cuenta General de la República.

⁸ **Constitución Política del Perú**
Artículo 56.- Aprobación de tratados

Los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:

1. Derechos Humanos.
2. Soberanía, dominio o integridad del Estado.
3. Defensa Nacional.
4. Obligaciones financieras del Estado.

También deben ser aprobados por el Congreso los tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución.

⁹ Sólo por ley expresa, aprobada por dos tercios de los congresistas, puede establecerse selectiva y temporalmente un tratamiento tributario especial para una determinada zona del país.

¹⁰ Informe Legal 389-2019-JUS/DGDNCR.

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

un peligro para la economía y las finanzas públicas, que resulta ser un criterio concordante con la materia de los decretos de urgencia del artículo 118 de la Constitución Política del Perú.

El criterio de necesidad, en cambio, vinculado con la adopción de medidas con la finalidad de evitar daños que pudiera ocasionar la espera del procedimiento parlamentario es una variable de evaluación plenamente aplicable, pues, durante el interregno parlamentario, la Comisión Permanente no legisla, y esperar la elección, conformación e instalación del nuevo Parlamento, puede generar un potencial daño que hace justificable la intervención legislativa en una materia habilitada.

El criterio de transitoriedad, referido a la vigencia temporal de la intervención legislativa, de tal manera que no demande su efectividad por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa, como vemos tiene relación con el criterio endógeno (materia) y el exógeno de excepcionalidad e imprevisibilidad, por lo que tampoco sería aplicable. En efecto, la lógica de habilitar al Poder Ejecutivo como legislador durante el interregno implica que este se convierta en el legislador ordinario y sus intervenciones legislativas sean con vocación de permanencia, pues su decisión no está orientada necesariamente a corregir una situación excepcional muy particular.

El criterio de conexidad, como señala el Tribunal Constitucional, está relacionado a la vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. Como vemos, nuevamente hace referencia a su relación con el criterio endógeno de la materia que se está regulando, por tanto no podría contener normas que no modifiquen de manera instantánea la situación jurídica extraordinaria que se pretende corregir; por lo que el criterio tampoco sería aplicable en el supuesto de los decretos de urgencia del interregno que tienen la habilitación para legislar sobre materia ordinaria.

Finalmente, con respecto al criterio de generalidad vinculado con el interés nacional que justifica su dación, consideramos que es un criterio esencial ya que tiene su correlato en la propia Constitución Política del Perú, cuando en el primer párrafo del artículo 103 regula que “pueden expedirse leyes especiales porque así lo exigen la naturaleza de las cosas pero no por razón de las diferencias de las personas”; por tanto, tratándose de una exigencia transversal a todas las normas de nuestro ordenamiento jurídico no puede decirse que es un criterio ad hoc del control de los decretos de urgencia del interregno.

Por ello, esta subcomisión considera que los criterios de evaluación de los decretos de urgencia del interregno parlamentario deben enfocarse, además de

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

los presupuestos formales, en la materia habilitada, la necesidad de su emisión y evidentemente su compatibilidad constitucional, como presupuestos sustanciales.

4.4. Sobre el Decreto de Urgencia 012-2019

El Decreto de Urgencia 012-2019 fue publicado el 15 de noviembre y, el 18 de noviembre de 2019, el presidente de la República dió cuenta de su promulgación a la Comisión Permanente del Congreso de la República; además, se advierte que la norma fue refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros, por lo que se cumple con los requisitos formales.

Atendiendo a lo señalado en el apartado anterior, en lo que respecta al control sustancial pasamos a determinar si el decreto de urgencia fue emitido dentro de los parámetros Constitucionales, es decir, si el mismo no versa sobre: (i) leyes orgánicas; (ii) limitación o eliminación de derechos fundamentales; (iii) materias que deban ser aprobadas por tratados o convenidos internacionales; (iv) autorización de viaje del Presidente de la República; (v) regímenes tributarios especiales para una determinada zona del país; (vi) nombramiento, ratificación o remoción de altos funcionarios que son de competencia del Congreso de la República; (vii) votación calificada como reformas constitucionales, reformas al Reglamento del Congreso, así como leyes interpretativas o modificación a reglas electorales; y (viii) autorización de ingreso de tropas al país con armas. Además, verificaremos si la intervención legislativa del Poder Ejecutivo era necesaria de acuerdo a la materia y los daños que buscaba evitar; así como la generalidad de la norma.

Al respecto, de la revisión del Decreto de Urgencia 012-2019, se advierte que 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. Así pues, de la revisión del contenido de la norma, se aprecia que la misma no se encuentra dentro de los supuestos vedados.

En cuanto a la necesidad de la intervención, la exposición de motivos justifica ampliamente la problemática existente y consistente en la precaria situación del servicio de transporte en el país; el cual se encuentra en un estado de deterioro tal que los servicios no cuentan hoy en día con las condiciones básicas de seguridad y salud; hecho que en los últimos años ha venido incrementando los accidentes de tránsito con consecuencias fatales, por lo que resultaba vital que

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

el Estado actúe inmediatamente con el objeto de coadyuvar a la atención de los usuarios de estos importantes medios de transportes.

En el sentido antes expuesto y, considerando los elevados índices de accidentabilidad en la operación de servicios de transporte terrestre de carga y pasajeros, la situación se había adquirido un carácter extraordinario, razón por la cual, un esquema de beneficios tributarios temporales al transporte se constituía como un instrumento de política que permitiría a los transportistas beneficiarios de los mismos el realizar de forma inmediata acciones dirigidas a fortalecer la seguridad en la prestación del servicio, con los consiguientes efectos positivos en la reducción de la siniestralidad.

En efecto, medidas como la propuesta en el Decreto de Urgencia 012-2019 reconocen que en el sector de transporte terrestre objeto del beneficio establecido en la norma, el combustible constituye el principal componente de sus costos con alrededor del 30%, por lo que al reducir el costo de este insumo fungible se liberarían recursos para afrontar los requisitos y condiciones mínimas de acceso establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Así pues, mediante las disposiciones contenidas en el Decreto de Urgencia 012-2019 se aseguraría que en la prestación del servicio de transporte terrestre de carga y pasajeros no se dejasen de realizar inversiones, o se realizasen a un nivel tan pequeño que se tradujesen en el uso de equipos inadecuados y retrasos en el mantenimiento, los cuales terminarían conduciendo 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.

Por otro lado, de la revisión del Decreto de Urgencia 012-2019 se observa que, se ha cumplido con el criterio de generalidad de la norma, dado que no se han establecido dispositivos normativos en razón de alguna persona, sino que los beneficios tributarios otorgados 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 se basan en criterios objetivos como el tener autorización vigente de la autoridad competente para prestar servicios, no contar con sanciones de transporte y tránsito, emitir comprobantes de pago electrónicos por la prestación de sus servicios y contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad que establezca el Reglamento.

V. CONCLUSIÓN

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

Por lo expuesto, la Subcomisión de Control Político, luego del análisis correspondiente, concluye que el Decreto de Urgencia 012-2019, Decreto de Urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, **CUMPLE** con lo dispuesto en los artículos 135 y 123, numeral 3, de la Constitución; y, por lo tanto, remite el presente informe a la Comisión de Constitución y Reglamento.

Lima, 21 de febrero de 2024.



Subcomisión de Control Político

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y
de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

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