Proyecto de Ley N° 2453/2021- PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
30 JUN. 2022
RECIBIDO
Firma ____ Hora 3:20p.

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 30 de junio de 2022

OFICIO Nº 184 -2022 -PR

Señora
MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República
Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107º de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que modifica el 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.

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

Atentamente,

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

MEF

Firmado Digitalmente por MELGAREJO CASTILLO Juan Carlos FAU 20131370645 soft
Fecha: 28/06/2022 12:48:22 COT
Motivo: Doy V° B°

Proyecto de Ley

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:37:56 COT
Motivo: Doy V° B°

MEF

Firmado Digitalmente por CONTRERAS MIRANDA Alex Alonso FAU 20131370645 soft
Fecha: 28/06/2022 16:01:20 COT
Motivo: Doy V° B°

LEY QUE MODIFICA EL 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

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar el Decreto de Urgencia N° 012-2019, Decreto de Urgencia que establece medidas para fortalecer la seguridad vial en la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y del transporte regular de personas de ámbito nacional, a fin de incorporar dentro de su ámbito de aplicación al servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional, flexibilizar los requisitos para acceder a la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo y ampliar el porcentaje de devolución.

Artículo 2. Del ámbito de aplicación del Decreto de Urgencia 012-2019

2.1 Inclúyase dentro del ámbito de aplicación del Decreto de Urgencia N° 012-2019 al servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional, conforme a las condiciones y requisitos dispuestos en dicho Decreto de Urgencia.

2.2 Para efecto de lo dispuesto en el numeral 1 del párrafo 2.3 del artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 012-2019 el transportista que presta el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional deberá contar con la autorización vigente para prestar dicho servicio otorgada por el Gobierno Regional.

Artículo 3. Del porcentaje de devolución

A partir del 1 de enero de 2023 el porcentaje a que se refiere el párrafo 2.1 del artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 012-2019 será de setenta por ciento (70%).

Artículo 4. De la prórroga del Decreto de Urgencia 012-2019

Prorrógase hasta el 31 de diciembre de 2025 el plazo establecido en el párrafo 2.1 del artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 012-2019.

EXI. 16365

MEF

Firmado Digitalmente por MELGAREJO CASTILLO Juan Carlos FAU 20131370645 soft
Fecha: 28/06/2022 12:48:26 COT
Motivo: Doy V° B°

Proyecto de Ley

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación de las normas reglamentarias

En un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, contados a partir de la publicación de la presente Ley, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Ministerio del Ambiente adecúan las normas reglamentarias del Decreto de Urgencia N° 012-2019 a lo dispuesto por la presente Ley.

SEGUNDA. Indicadores de desempeño

En concordancia con lo dispuesto por la Norma VII del Título Preliminar del Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado por el Decreto Supremo N° 133-2013-EF, para efecto de evaluar el impacto del beneficio regulado por el Decreto de Urgencia N°012-2019, se tomará el indicador siguiente:

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:38:09 COT
Motivo: Doy V° B°

0.95 * # de fallecidos en siniestros de tránsito donde haya participado un vehículo con autorización para el servicio de transporte de carga y de transporte regular de personas en el ámbito nacional y regional, registrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con periodicidad mensual. + 0.05 * # de heridos en siniestros de tránsito donde haya participado un vehículo con autorización para el servicio de transporte de carga y de transporte regular de personas en el ámbito nacional y regional, registrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con periodicidad mensual.

MEF

Firmado Digitalmente por CONTRERAS MIRANDA Alex Alonso FAU 20131370645 soft
Fecha: 28/06/2022 16:01:28 COT
Motivo: Doy V° B°

TERCERA. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de la publicación del decreto supremo a que se refiere su Primera Disposición Complementaria y Final.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación

Deróguese el numeral 2 del párrafo 2.3 del artículo 2 del Decreto de Urgencia 012-2019.

Comuníquese al señor presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **4** de **julio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2453/2021-PE** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE MODIFICA EL 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

I. FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA EMISIÓN DE LA LEY

Antecedentes

Mediante el Decreto de Urgencia N° 012-2019 se establecieron 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.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:31:48 COT
Motivo: Doy V° B°

A través del artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 012-2019 se otorga 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 Impuesto Selectivo al Consumo (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, adquirido de distribuidores mayoristas y/o minoristas o, establecimientos de venta al público de combustibles con comprobante de pago electrónico, por el plazo de tres (3) años, contados a partir del 1 de enero de 2020.

Para tales efectos se dispone que la devolución del ISC se efectúa en función de los galones de combustible diésel adquiridos por el transportista del distribuidor mayorista y/o minorista, o establecimiento de venta al público de combustibles. Siendo estos últimos generadores de rentas de tercera categoría para efecto del IR[1] y sujetos obligados al pago del IGV[2] y a emitir comprobantes de pago electrónicos (CPE). Adicionalmente, los proveedores de combustible deberán tener inscripción vigente en el Registro de Hidrocarburos.

Por su parte el transportista debe cumplir, entre otras condiciones, con: i) tener autorización vigente para prestar servicios otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), ii) no contar con sanciones de transporte y tránsito impuestas por las autoridades competentes, iii) emitir comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios[3], iv) contar con vehículos dentro de los márgenes de antigüedad. El transportista podrá solicitar a la SUNAT la devolución del ISC en la forma y plazos establecidos en el Reglamento, la que se efectúa mediante Notas de Crédito Negociables.

---

[1] Impuesto a la Renta.
[2] Impuesto General a las Ventas e Impuesto de Promoción Municipal.
[3] En tanto esté obligado.

De conformidad con ello, mediante Decreto Supremo N° 419-2019-EF, refrendado por el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se aprobó el Reglamento del Decreto de Urgencia Nº 012-2019, regulándose todos los aspectos antes mencionados.

Objetivo de la propuesta normativa

Con fecha 24.10.2021 el Poder Ejecutivo y los gremios de transportistas suscribieron el "Acta de reunión con Gremios CONTRAP-APOIP Y UNT PERÚ". A través de dicha Acta los gremios de transportistas se comprometieron a: i) desistir de la medida del paro nacional anunciado para el día 26.10.2021 y ii) seguir dialogando con el Poder Ejecutivo a través de los canales formales establecidos y a mantener la paz social; mientras que el Poder Ejecutivo se comprometió a implementar diversas medidas para la reactivación del sector transportes en beneficio de éstos y de los usuarios[4].

Adicionalmente, con fecha 26.06.2022 el Poder Ejecutivo y los gremios de ómnibus interprovinciales suscribieron el "Acta de reunión entre representantes del Poder Ejecutivo y los representantes de CONTRAP-APOIP", a través de la cual el Poder Ejecutivo se comprometió, entre otros a modificar el Decreto de Urgencia N° 012-2019[5], por su parte los gremios de transportistas de pasajeros se comprometieron a suspender su paralización y continuar dialogando con el Poder Ejecutivo para consensuar medidas para atender otros temas de interés nacional.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft Fecha: 27/06/2022 22:32:15 COT Motivo: Doy V° B°

En ese contexto, la propuesta normativa tiene por finalidad atender los compromisos asumidos vinculados a la devolución del ISC regulado por el Decreto de Urgencia N° 012-2019, incorporando dentro de su ámbito de aplicación al servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional, flexibilizar los requisitos para acceder a la devolución del ISC, incrementar a 70% el porcentaje de devolución del ISC y prorrogar la vigencia del citado Decreto de Urgencia, todo ello sin desvirtuar los objetivos que persigue dicha norma.

Alcances de la propuesta

1. Del Ámbito de Aplicación

Conforme a lo dispuesto por el Decreto de Urgencia N° 012-2019, se encuentran comprendidos dentro de su ámbito de aplicación las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y/o el servicio de transporte público terrestre de carga.

---

[4] Conforme al Acta, sobre la devolución del ISC del Decreto de Urgencia 012-2019 se establece, entre otros:

"2.4 Se extenderá la devolución a los transportistas del servicio de transporte regular de personas de ámbito regional.

2.5 Según lo informado por el MTC y los transportistas, el requisito de las multas no tendría un efecto positivo con el objetivo de reducción de la siniestralidad, por lo que se procederá a la eliminación del requisito, y se evaluarán las medidas necesarias para alcanzar dicho objetivo."

[5] Conforme al Acta, sobre la devolución del ISC del Decreto de Urgencia 012-2019 se establece lo siguiente:

"2.1 Elaboración de un Proyecto de Ley para modificar el DU 012-2019, sobre devolución del ISC con los siguientes puntos:

a. Incrementar de 53% a 70% la devolución del ISC.
b. No considerar las multas como requisito para acceder al beneficio
c. Se va a prorrogar hasta el año 2025 el beneficio.
d. Se amplía el beneficio al transporte interprovincial de pasajeros de ámbito regional".

El presente Proyecto de Ley tiene por objeto ampliar el ámbito de aplicación del citado Decreto de Urgencia incorporando dentro de sus alcances al servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional.

Al respecto, conforme a lo señalado por el MTC[6] el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional, tiene características similares en su prestación con el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional.

En efecto, desde el punto de vista de las condiciones técnicas del transporte, los servicios de transporte de personas terrestre regular de personas de ámbito nacional y regional tienen características similares, conforme se desprende de la Tabla 1.

Tabla 1

Comparativo de la prestación del servicio de transporte por ámbito de prestación

Características	Transporte de personas de ámbito nacional	Transporte de personas de ámbito regional
Categoría vehicular	M3	M3, excepcionalmente M2[7]
Características del servicio	- Pasajeros sentados. - Transporte de equipajes en bodega	- Pasajeros sentados. - Transporte de equipajes en bodega
Infraestructura complementaria	Terminales terrestres y estaciones de rutas	Terminales terrestres y estaciones de rutas
Régimen de entrada al mercado	Autorización del MTC al empresario privado	Autorización de la Gerencia Regional o equivalente al empresario privado

Elaboración: DPNTRA - MTC

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:32:29 COT
Motivo: Doy V° B°

La categoría vehicular a la que pertenecen las unidades que prestan el servicio es la denominada M3, esto quiere decir que el servicio se presta en buses de gran capacidad, donde existe una separación entre el área de pasajeros y el equipaje, y además no se permite el viaje de pasajeros de pie.

En ese orden de ideas, se puede identificar que el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y regional, requiere contar con recursos financieros similares para realizar sus actividades operativas, contratando infraestructura complementaria de mayor tamaño y capacidad que brinda la seguridad de sus usuarios, toda vez que las longitudes de rutas y tiempo de viaje son mucho mayores, por lo que se plantea que ambos servicios -el de ámbito nacional y el de ámbito regional- tengan un tratamiento similar en lo referente al otorgamiento de los beneficios establecidos en el Decreto de Urgencia N° 012-2019.

Se estima que la incorporación del servicio de transporte terrestre de personas de ámbito regional dentro de los alcances del Decreto de Urgencia N° 012-2019, incorporaría potencialmente a cerca de 17 mil vehículos; es decir, un 10% adicional. El detalle se presenta en la Tabla 2.

[6] Informe N° 0298-2022-MTC/18.01.

[7] Habilitar vehículos de la categoría vehicular M2 requiere de autorización excepcional emitida por el Gobierno Regional mediante Ordenanza Regional debidamente justificada, de acuerdo al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Tabla 2

Flota autorizada para el servicio regular de transporte de pasajeros y carga

Normativa	Servicio	Unidades vehiculares	TOTAL
DU 012-2019	Servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional	6 118 vehículos	168 553 vehículos
	Servicio de transporte de carga general nacional	162 435 vehículos	
Propuesta	Servicio de transporte regular de personas de ámbito regional	16 632 vehículos	16 632 vehículos (corresponde el 9,8% de potenciales beneficiados)

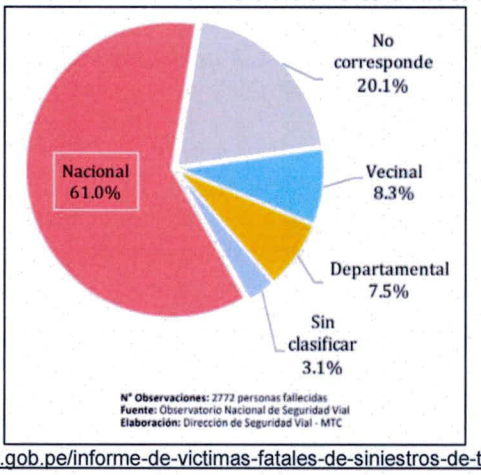
Elaboración: DPNTRA – MTC
Fuente: Estadísticas MTC.

MEF
Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:32:44 COT
Motivo: Doy V° B°

Un tema importante a resaltar y que va en línea con los objetivos que motivaron la dación del Decreto de Urgencia N° 012-2019 es la reducción de la siniestralidad. Sobre este aspecto, de acuerdo a lo señalado por el MTC, en el ámbito tanto nacional como regional se tienen las mismas causalidades e incidencias de muertes y lesiones graves; no discriminando por el tipo de servicio. En la Ilustración 1, se puede observar que del total de registros de víctimas fatales según la red de carreteras la siniestralidad se concentra en la red vial nacional, por tener el mayor volumen vehicular, seguida por la red vial departamental y vecinal.

Ilustración 1

Víctimas fatales de siniestros de tránsito a nivel nacional



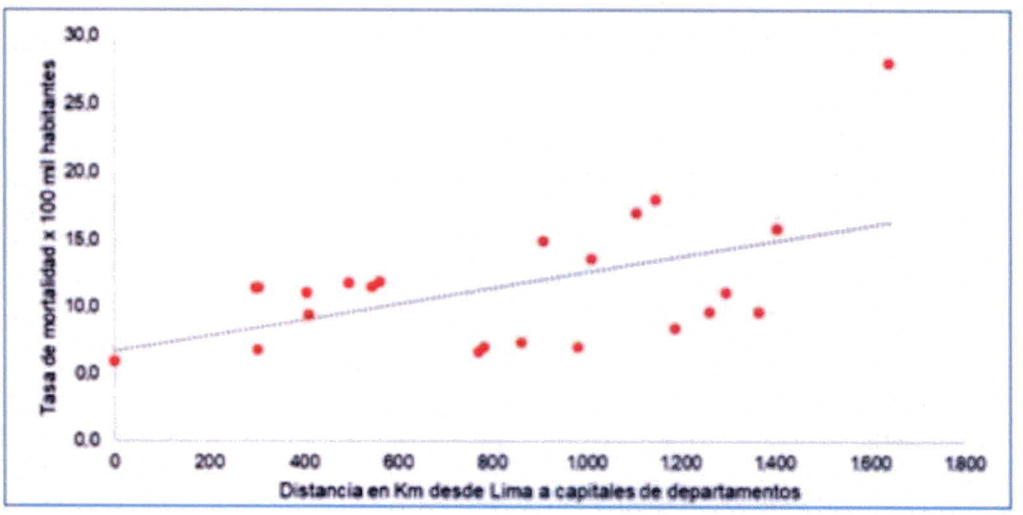
Tomado de https://www.onsv.gob.pe/informe-de-victimas-fatales-de-siniestros-de-transito-nivel-nacional-2021/

Las principales causas de la siniestralidad vial son exceso de velocidad, ebriedad del conductor e imprudencia; y esto se agrava con las condiciones de la vía y el vehículo. Considerando que la calidad de las vías carreteras en el ámbito regional es menor que la calidad de la red vial nacional, y considerando que las causas humanas identificadas no discriminan el tipo de servicio, se advierte que la siniestralidad vial y sus consecuencias son las mismas e incluso peores en ámbitos departamentales. Según un

artículo publicado[8] en la revista Carreteras N° 234 de la Asociación Española de Carreteras, en el Perú, a medida que nos alejamos de Lima, la siniestralidad vial se incrementa, tal como se aprecia en la Ilustración 2.

Ilustración 2

Relación entre siniestralidad vial y distancia desde la capital



Fuente: Revista Carreteras N° 234

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:32:58 COT
Motivo: Doy V° B°

2. De la eliminación de sanciones

De acuerdo al Decreto de Urgencia N° 012-2019, el transportista para acceder al beneficio de devolución del ISC, debe cumplir con las siguientes condiciones:

> *"**Artículo 2. Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) al combustible diésel***
> *(…)*
> *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. <u>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</u>.*
> *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.*
> *(…)"*
> *[El subrayado es nuestro]*

[8] Revisar en https://www.aecarretera.com/servicios/publicaciones/revista-carreteras/revista234/3191-los-retos-para-adaptar-e-implementar-el-sistema-seguro-en-peru

A través del presente Proyecto de Ley, en aras de hacer más asequible el goce del beneficio se propone eliminar como requisito para acceder a la devolución del ISC, el requisito de no contar con sanciones de transporte y tránsito impuestas por las autoridades competentes mediante actos administrativos firmes o que hayan agotado la vía administrativa. Cabe resaltar que esta flexibilización en las condiciones de acceso al beneficio, a fin de mantener la coherencia de la política, no implicará menguar los objetivos que persigue el Decreto de Urgencia N° 012-2019, como son fortalecer la seguridad vial y reducir la accidentabilidad en la prestación del servicio de transporte terrestre, ello debido a que el Poder Ejecutivo, a través del MTC, viene implementando medidas alternativas que persiguen dicho fin y que sustituirían la condición que se está eliminando en la norma.

En efecto el MTC, viene desarrollando obras, proyectos y medidas normativas que contribuyen a fortalecer la seguridad vial y a reducir la accidentabilidad, lo que justificaría la eliminación del requisito de no contar con sanciones de transporte y tránsito para acceder al beneficio de la devolución del ISC aplicable al combustible diésel.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:33:13 COT
Motivo: Doy V° B°

De acuerdo con dicho Sector, el exceso de velocidad es causante de un tercio de las muertes y lesiones en el país por siniestros de tránsito; es por ello que aquel viene implementando campañas de concientización y sensibilización en ese sentido (ver Ilustración 3) tanto en zonas urbanas, como en el paso de carreteras por zonas urbanas, que es donde se concentran más de la mitad de las muertes en la red vial interurbana. La probabilidad de muerte se reduce en 10% en los alcances planteados de reducción a 50 Km/h, y en hasta 74% en la reducción a 30 Km/h en atropello de peatones, que es el tipo de siniestro más frecuente en el paso de vehículos de carga y pasajeros en carreteras que cruzan centros poblados en el país.

Ilustración 3

Aviso de difusión para prevenir siniestros por exceso de velocidad

Fuente: https://twitter.com/onsvPE

Asimismo, el MTC se encuentra en la implementación de la Fase II del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, creado mediante Decreto Legislativo N° 1216), que permite el empoderamiento y posicionamiento del Observatorio Nacional, lo que mejorará la performance y el alcance de los aplicativos de la arquitectura tecnológica, entre ellos, el Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito.

En diciembre de 2021 se obtuvo la segunda versión del sistema, el cual optimiza el ingreso de datos, mejorando la experiencia del usuario. El sistema se encuentra en condiciones de su despliegue a nivel nacional, lo que permitirá a las 1 300 comisarías que existen en el país, reportar en línea los siniestros de tránsito que se almacenarán un base de datos centralizada y estandarizada.

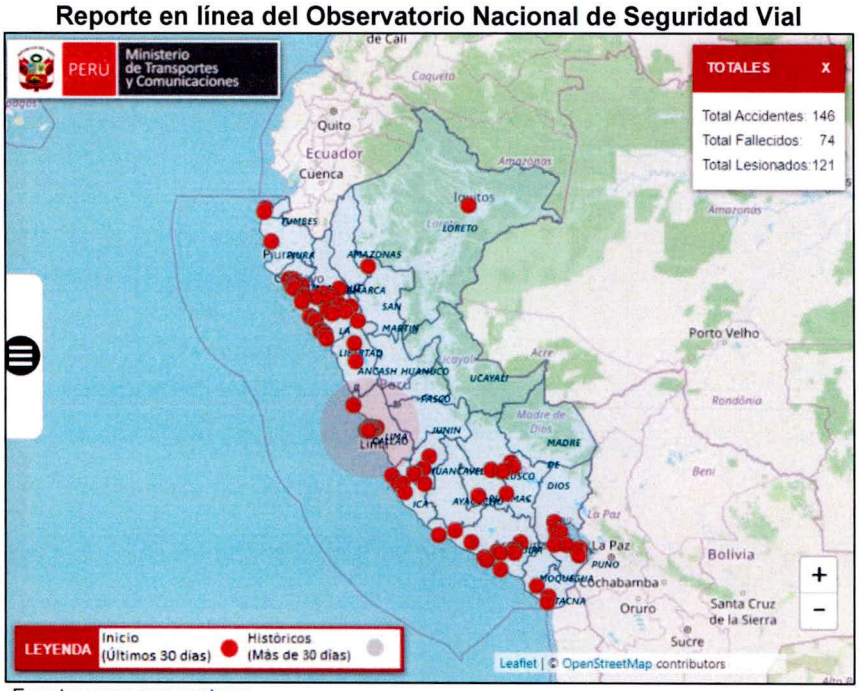
El MTC señala que la mejora de la gestión de la información permite identificar de manera precisa las condiciones, contexto, causas, consecuencias, características de las personas, vehículos y vías involucradas; de modo que representa un avance sustancial en la gestión de seguridad vial para reducir la siniestralidad. El impacto de esta medida es sustancial, considerando que por primera vez en el país se cuenta con información de más de 70 variables por cada accidente, pudiendo focalizar las intervenciones con mayor precisión. Así, la evaluación de la calidad de infraestructura se puede realizar en los tramos de vía de mayor siniestralidad, con la información de este observatorio. Toda esa información para la gestión está disponible en la web de dicho observatorio, como se muestra en la Ilustración 4.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:33:25 COT
Motivo: Doy V° B°

Ilustración 4

Reporte en línea del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



Fuente: www.onsv.gob.pe

En adición a lo señalado, el MTC viene ejecutando diversos proyectos de inversión en infraestructura vial, así como inversiones de optimización, de ampliación marginal, de rehabilitación y de reposición – IOARR, en carreteras y puentes, dirigidos a mejorar el nivel de servicio de las vías intervenidas, promoviendo la seguridad vial. En la Tabla 3 se presentan los proyectos de inversión cuya ejecución a diciembre del año 2021 supera el 95% con un valor actualizado superior a 50 millones de soles, así como proyectos IOARR con un avance superior al 90% a diciembre del año 2021.

Tabla 3

Inversiones en infraestructura por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Código Único	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Avance
2055260	PROYECTO	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCION DE LA CARRETERA REPOSO SARAMIRIZA, SECTOR: REPOSO DURAN DEL EJE VIAL N° 4 DE INTERCONEXION VIAL PERU ECUADOR	253,116,035.05	100.93%
2146291	PROYECTO	CONSTRUCCION DE LA AMPLIACION DE UNA SEGUNDA CALZADA DEL TRAMO DV. AEROPUERTO PUCALLPA-CEMENTERIO JARDIN DEL BUEN RECUERDO	226,811,776.51	99.91%
2090567	PROYECTO	CONSTRUCCION DEL TUNEL YANANGO Y ACCESOS	109,716,903.17	99.87%
2002604	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CASMA-YAUTAN-HUARAZ	424,285,885.37	99.34%
2230327	PROYECTO	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUANCARANI - PAUCARTAMBO PROVINCIA DE PAUCARTAMBO, DEPARTAMENTO DEL CUSCO	184,004,239.64	99.21%
2031797	PROYECTO	REHABILITACION DE LA CARRETERA CHANCHAMAYO-VILLA RICA, TRAMO: PTE. REITER-PTE PAUCARTAMBO-VILLA RICA	180,328,453.05	99.21%
2188747	PROYECTO	REHABILITACION DE LA CARRETERA PANAMERICANA NORTE TRAMO KM. 557+000 AL KM. 886+600	299,244,458.79	99.08%
2192514	PROYECTO	REEMPLAZO DE 12 PUENTES EN LOS CORREDORES VIALES NACIONALES SULLANA - AGUAS VERDES KM. 221+000 - KM. 273+800 Y SULLANA - EL ALAMOR KM. 0+000 - KM. 59+200	134,456,341.72	98.97%
2042771	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA AYACUCHO - ABANCAY	1,903,379,842.88	98.96%
2089761	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IMPERIAL-MAYOCC-AYACUCHO TRAMO MAYOCC-HUANTA	217,040,168.51	98.67%
2062374	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAÑETE - LUNAHUANA	172,758,872.78	98.63%
2058698	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CHONGOYAPE-COCHABAMBA-CAJAMARCA	1,737,277,531.04	98.44%
2134881	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA YAURI-NEGROMAYO-OSCOLLO-IMATA, TRAMO DV. IMATA-OSCOLLO-NEGROMAYO	279,773,712.45	98.16%
2043363	PROYECTO	MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA CARRETERA SULLANA - EL ALAMOR DEL EJE VIAL N° 2 DE INTERCONEXION VIAL PERU - ECUADOR	80,288,580.09	97.81%
2159402	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA IMPERIAL PAMPAS	275,908,244.68	97.74%
2106854	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ANDAHUAYLAS - PAMPACHIRI - NEGROMAYO	179,039,191.21	97.54%
2094971	PROYECTO	REHABILITACION DEL EJE VIAL N° 01 PIURA - GUAYAQUIL, PERU - ECUADOR, 21 INTERVENCIONES SECTOR PERU	337,971,429.80	97.53%
2305757	PROYECTO	REEMPLAZO DE 12 PUENTES EN EL CORREDOR VIAL NACIONAL RUTA PE-3N: CONOCOCHA - HUARAZ - PUENTE QUIROZ	96,719,995.18	97.44%
2028946	PROYECTO	REHABILITACION, MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCION DEL EJE VIAL N° 01 PIURA-GUAYAQUIL / PERU-ECUADOR	179,372,198.30	97.35%
[illegible]2937	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TRUJILLO - SHIRAN - HUAMACHUCO	382,842,153.28	97.28%
2[illegible]	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA JUANJUI - TOCACHE	1,028,873,541.22	97.12%
2028339	[illegible]TO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CAJAMARCA-CELENDIN-BALZAS	434,880,840.73	96.33%
2058733	PROYEC[illegible]	[illegible]ONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO CARRETERA CAMANA - DV.QUILCA - [illegible]RANI - ILO - TACNA	1,629,984,665.59	96.32%
2031693	PROYECTO	M[illegible]IENTO Y CONSTRUCCION DE LA CARRETERA RUTA 10 TRAMO: HUAM[illegible] - PUENTE PALLAR - JUANJUI, SECTOR: HUAMACHUCO - SACSACO[illegible]ENTE PALLAR	121,469,031.15	96.08%

MEF
Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:33:41 COT
Motivo: Doy V° B°

Código Único	Tipo inversión	Nombre de inversión	Costo actualizado (S/)	Avance
2026767	PROYECTO	REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA QUINUA-SAN FRANCISCO	1,001,422,347.92	96.00%
2466784	IOARR	CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; EN EL(LA) SECTOR CRITICO KM 261+742.8 AL KM 261+910 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR, PERÚ-BRASIL, TRAMO 3: INAMBARI - IÑAPARI, RUTA PE-30 C (OBRA ACCESORIA) DISTRITO DE INAMBARI, PROVINCIA TAMBOPATA, DEPARTAMENTO MADRE DE DIOS	2,606,255.11	97.89%
2466782	IOARR	CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; EN EL(LA) SECTOR CRITICO KM 318+000 AL KM 321+000 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR, PERÚ-BRASIL, TRAMO 3: INAMBARI - IÑAPARI, RUTA PE-30 C (OBRA ACCESORIA) DISTRITO DE INAMBARI, PROVINCIA TAMBOPATA, DEPARTAMENTO MADRE DE DIOS	33,693,505.00	96.75%
2430618	IOARR	CONSTRUCCIÓN DE CABINA DE PEAJE; EN EL(LA) RED VIAL N°4 A LA ALTURA DEL KM 402+760 DE LA CARRETERA PANAMERICANA NORTE (PEAJE TEMPORAL) DISTRITO DE CHIMBOTE, PROVINCIA SANTA, DEPARTAMENTO ANCASH	10,005,337.40	96.40%
2454336	IOARR	CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; EN EL(LA) SECTOR CRITICO KM 506+080 AL 506+190; KM 487+850 AL 487+950 DEL EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE - IIRSA NORTE, TRAMO 2: TARAPOTO-RIOJA, RUTA PE-5N (OBRAS ACCESORIAS). DISTRITO DE MOYOBAMBA, PROVINCIA MOYOBAMBA, DEPARTAMENTO SAN MARTIN	14,206,823.69	95.60%
2424721	IOARR	CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; EN EL(LA) CARRETERA PANAMERICANA NORTE, KM 204+000 DISTRITO DE PATIVILCA, PROVINCIA BARRANCA, DEPARTAMENTO LIMA	2,496,488.00	93.71%
2428269	IOARR	CONSTRUCCIÓN DE REDUCTOR DE VELOCIDAD MONTADO SOBRE EJE; EN EL(LA) CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR PERU-BRASIL, TRAMO N° 05 (SECTOR 7 SANTA LUCIA-JULIACA KM 274+900-KM 275+140) DISTRITO DE CABANA, PROVINCIA SAN ROMAN, DEPARTAMENTO PUNO	67,459.30	93.53%
2428268	IOARR	CONSTRUCCIÓN DE REDUCTOR DE VELOCIDAD MONTADO SOBRE EJE; EN EL(LA) CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR PERU-BRASIL, TRAMO N° 05 (CENTRO POBLADO DE ESQUEN-JULIACA, SECTOR 7 SANTA LUCIA-JULIACA KM 294+100-KM294+300) DISTRITO DE JULIACA, PROVINCIA SAN ROMAN, DEPARTAMENTO PUNO	66,113.38	93.51%
2398977	IOARR	CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN EL(LA) CARRETERA PANAMERICANA SUR PE-1S EN EL DISTRITO DE TACNA, PROVINCIA TACNA, DEPARTAMENTO TACNA	11,206,691.12	93.50%
2424717	IOARR	CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE; EN EL(LA) CARRETERA PANAMERICANA NORTE, KM 201+800 DISTRITO DE PATIVILCA, PROVINCIA BARRANCA, DEPARTAMENTO LIMA	5,724,105.00	90.57%
2516852	IOARR	CONSTRUCCION DE REDUCTOR DE VELOCIDAD; EN EL(LA) KM 461+00 AL KM 462+00 DE LA RUTA PE-1S PERTENECIENTE AL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ-BRASIL, TRAMO VIAL N° 1: SAN JUAN DE MARCONA - URCOS EN LA LOCALIDAD SAN LUIS DE PAJONAL, DISTRITO DE VISTA ALEGRE, PROVINCIA NASCA, DEPARTAMENTO ICA	121,953.47	90.03%

Elaboración: DGPRTM-MTC.
Fuente: OGPP-MTC.

MEF
Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:33:53 COT
Motivo: Doy V° B°

Complementariamente, desde el 2021 el MTC ha dispuesto medidas de corto plazo para promover la seguridad vial, las que se detallan, precisando su incidencia en el servicio de transporte regular de personas en los ámbitos nacional y regional en, la Tabla 4.

Tabla 4

Medidas normativas de corto plazo dirigidas a promover la seguridad vial del servicio de transporte regular de personas en los ámbitos nacional y regional

Norma	Descripción	Incidencia en la seguridad vial
Decreto Supremo N° 005-2021-MTC.	Aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo.	Las acciones dirigidas a reducir la cuantía de vehículos que generan externalidades negativas ambientales y de seguridad vial, es una estrategia que se viene desarrollando desde el sector.
Resolución Directoral	Aprueban inicio de operaciones del Sistema de	La implementación del sistema de Casillas

N° 006-2021-MTC/18	Casillas Electrónicas en materia de Transporte y Tránsito Terrestre para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Electrónicas permite reducir los tiempos de notificación en el caso de los procedimientos administrativos sancionadores, mejorando la efectividad de la fiscalización, y contribuyendo a la promoción de un transporte seguro.
Resolución Directoral N° 12-2021-MTC/18	Inclusión de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN al Sistema de Casillas Electrónicas. Aprobar el inicio de operaciones del Sistema de Casillas Electrónicas en materia de Transporte y Tránsito Terrestre, para la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN.	La implementación del sistema de Casillas Electrónicas en SUTRAN permite reducir los tiempos de notificación en el caso de los procedimientos administrativos sancionadores, mejorando la efectividad de la fiscalización, y contribuyendo a la promoción de un transporte seguro.
Decreto Supremo N° 016-2021-MTC	Aprueba el Reglamento que Establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares.	Las acciones dirigidas a reducir la cuantía de vehículos abandonados en los depósitos, cuyo remate y eventual vuelta a la circulación, generan externalidades negativas ambientales y de seguridad vial, es una estrategia que se viene desarrollando desde el sector.
Decreto Supremo N° 025-2021-MTC	Aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y establece otras disposiciones.	Las disposiciones destinadas a reducir las velocidades de circulación en calles, jirones y avenidas, así como reducir los límites máximos de velocidad en zonas comerciales, residenciales, y de escolares y hospitales tienen influencia en la seguridad vial, por cuanto en las zonas urbanas existe presencia de vehículos de transporte de carga que realizan la distribución urbana de mercancías, así como de vehículos que salen de los terminales ubicados en el centros de la ciudad para prestar servicios de transporte nacional y regional. Asimismo, se introduce una gradualidad en la sanción de los excesos de velocidad, castigando en mayor medida a los agentes que exceden los límites de velocidad en mayor medida. Ello tiene impacto en la reducción de la accidentabilidad, siendo que el exceso de la velocidad es uno de los principales factores que incrementa la gravedad de los siniestros de tránsito. Adicionalmente, se realiza una reestructuración del sistema de puntos aplicables al sistema de licencias de conducir, mejorando su efectividad disuasiva.
Resolución Directoral N° 02-2022-MTC/18	Restringir temporalmente el acceso y circulación de vehículos de las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de personas, en la Ruta Nacional PE-1NA (Serpentín de Pasamayo)	Debido a la incidencia de siniestros en el Serpentín de Pasamayo se dispuso que los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros discurran únicamente por la Variante de Pasamayo, lo que contribuye a mejorar la seguridad vial.
Resolución Ministerial N° 109-2022-MTC/01	Modificaciones a la Directiva N° 001-2013-MTC/02: "Régimen de Gestión del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT)", aprobada por Resolución Ministerial N° 789-2013-MTC/02	La actualización de los registros de transporte y tránsito terrestre permitirá habilitar la implementación de los programas de chatarreo a nivel nacional, promoviendo la reducción del número de vehículos que generan externalidades negativas ambientales y de seguridad vial.

Elaboración: DGPRTM-MTC.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:35:48 COT
Motivo: Doy V° B°

3. De las medidas complementarias para reducir la siniestralidad

Adicionalmente, a las medidas que viene implementando el MTC para fortalecer la seguridad vial y reducir la accidentabilidad en la prestación del servicio de transporte terrestre, es importante mencionar el trabajo que viene desarrollando el SUTRAN.

La SUTRAN, organismo ejecutor adscrito al MTC, viene implementando medidas que constituyen acciones operativas de campo dirigidas a mejorar la fiscalización de los servicios de transporte, los cuales se pueden visualizar dentro de sus objetivos estratégicos institucionales detallados en la Tabla 5.

Tabla 5

Objetivos Estratégicos Institucionales del PEI 2020-2024 de la SUTRAN

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	INDICADORES
OEI. 01	Incrementar el cumplimiento de la normatividad de los agentes fiscalizados por la SUTRAN.	Porcentaje de Cumplimiento normativo en materia de transporte y servicios complementarios
		Porcentaje de viajes del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional sin excesos de velocidad detectados mediante dispositivos electrónicos
OEI. 02	Modernizar la gestión institucional	Índice de efectividad de la modernización institucional
		Índice de Satisfacción de los usuarios internos y usuarios del transporte
OEI. 03	Implementar la Gestión de Riesgo de Desastres.	Porcentaje de trabajadores capacitados en prevención ante riesgos de desastres.

Fuente: Plan Estratégico Institucional 2020-2024, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° D000050-2020-SUTRAN-CD del 13 de octubre de 2020.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:36:03 COT
Motivo: Doy V° B°

En el 2021 el Perú alcanzó la cifra de 3 033 siniestros de tránsito. De este total, el 28% de los fallecimientos se suscitaron en las carreteras -según cifras de la Policía Nacional del Perú-, y el exceso de velocidad figura entre las principales causas de los lamentables hechos que enlutan a cientos de familias en el país cada año.

Para reducir y prevenir la ocurrencia de siniestros y promover el respeto a los límites máximos de velocidad en las vías nacionales, desde el 2020 la SUTRAN ha desplegado cinemómetros[9] en los tramos con mayor concentración de siniestros en carreteras, los cuales están ubicados en Lima y en otras regiones del país.

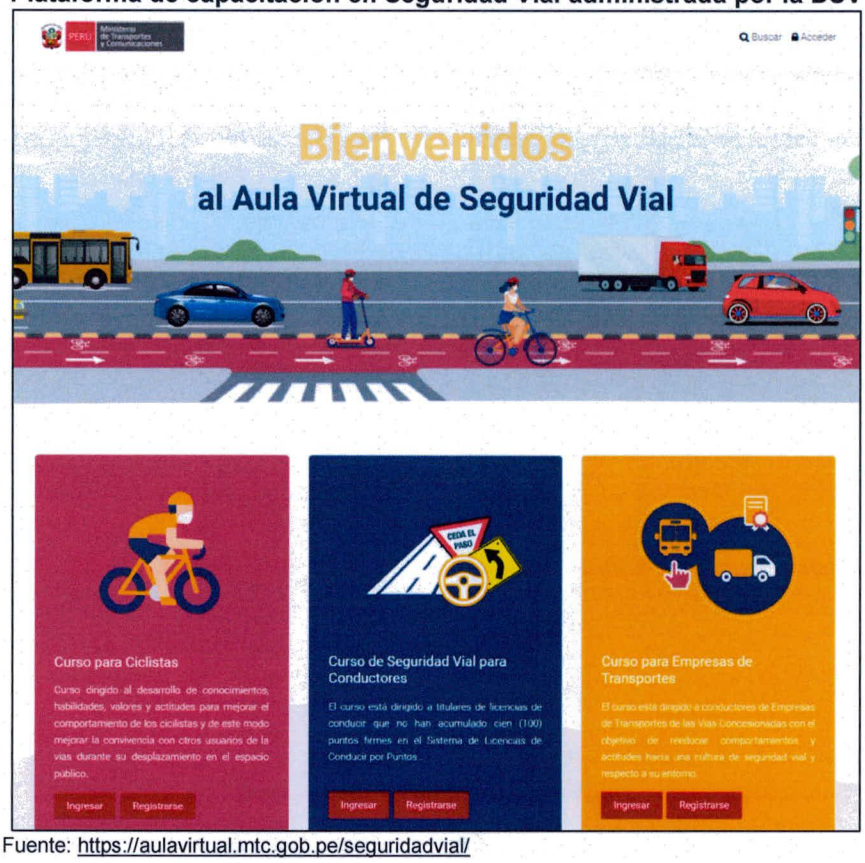
Los cinemómetros han sido desplegados en las vías nacionales que atraviesan las regiones de Lima, La Libertad, Junín, Arequipa y Puno, es decir, en las vías donde más siniestros se han reportado: un total de 2 845 siniestros y la muerte de 593 personas entre enero del 2018 y agosto del 2020.

[9] Los cinemómetros son instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de los vehículos a motor en las carreteras

Debe resaltarse la intensa labor de capacitación y sensibilización que se realiza desde el MTC y otras instituciones, lo cual incluye sistemas de capacitación a conductores de servicios de carga y de pasajeros que se realiza a nivel nacional. La Dirección de Seguridad Vial a partir del año 2022 ha puesto a disposición una moderna plataforma de capacitación gratuita para diferentes usuarios, además de disponer de toda una plataforma de sensibilización en redes sociales y actividades directas, que se muestra en la Ilustración 5.

Ilustración 5

Plataforma de capacitación en Seguridad Vial administrada por la DSV



Fuente: https://aulavirtual.mtc.gob.pe/seguridadvial/

MEF
Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:36:18 COT
Motivo: Doy V° B°

4. De los indicadores de desempeño

La transparencia de los beneficios tributarios es un aspecto recurrente en las recomendaciones internacionales sobre política tributaria. Según informe conjunto del FMI, de la OCDE, de la ONU y del Banco Mundial[10] concluyen que, con frecuencia, los incentivos fiscales son ineficaces e ineficientes, y están asociados al abuso y a la corrupción y por ello con frecuencia aconsejan a los países que los supriman o que mejoren su diseño, transparencia y administración.

[10] FMI, OCDE, ONU y Banco Mundial (2015). Opciones para el uso eficaz y eficiente de los incentivos fiscales a la inversión en países de ingreso bajo. Informe para el grupo de trabajo sobre el desarrollo del G-20. Página 7.

La transparencia por parte del Estado permite generar una mejor fiscalización y medición de logros por parte de este y de la sociedad civil. Ello a su vez coadyuva a mejorar las políticas nacionales y el uso de tiempo de los recursos públicos. La transparencia también genera la información necesaria para la evaluación y control ciudadano.

En esa línea que mediante el Decreto Legislativo N° 1521 se modificó la Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario[11], a fin de perfeccionar las reglas generales para la dación de exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios, conforme a las recomendaciones de la OCDE, la ONU y la OEA. Entre las modificaciones introducidas por dicha norma se ha establecido que la propuesta legislativa deberá señalar, entre otros, los indicadores, factores y/o aspectos que se emplearán para evaluar el impacto de la exoneración, incentivo o beneficio tributario.

En dicho contexto, a fin de medir la efectividad de las modificaciones que introduce la presente propuesta legislativa con los objetivos del Decreto de Urgencia N° 012-2019, se propone como indicador de resultado:

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:36:34 COT
Motivo: Doy V° B°

> 0,95 * # de fallecidos en siniestros de tránsito donde haya participado un vehículo con autorización para el servicio de transporte de carga y de transporte regular de personas en el ámbito nacional y regional, registrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con periodicidad mensual + 0,05 * # de heridos en siniestros de tránsito donde haya participado un vehículo con autorización para el servicio de transporte de carga y de transporte regular de personas en el ámbito nacional y regional, registrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con periodicidad mensual.

Cabe precisar que el indicador que se propone toma en cuenta el costo social de fallecimiento prematuro, el cual de acuerdo al MTC asciende a S/ 465 784,50[12], y el costo por herido de S/ 23 000,00 –basado en las coberturas máximas de SOAT por gastos médicos e invalidez temporal y permanente.

En tal sentido, asumiendo una reducción de las consecuencias por siniestros de tránsito a nivel nacional de alrededor del 5% por fallecidos y heridos, lo que representa alrededor de 143 personas fallecidas y 2 475 heridos al año, el costo evitado en fallecimientos prematuros y en prevención de lesiones podría ascender a más de 123 millones de soles anuales, superior al costo de la medida.[13]

Asimismo, el servicio de transporte es considerado como uno de los sectores clave en el Perú el cual es mencionado en el Marco Macroeconómico Multianual 2022-2025[14], documento más relevante que el Gobierno del Perú emite en materia económica, el cual

---

[11] Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado por el Decreto Supremo N° 133-2013-EF.

[12] La Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01, Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones del MEF, proporciona un parámetro respecto del valor estadístico de la vida, ascendiente a 465 784,50 soles. Cabe resaltar que el valor por fallecido es bastante conservador. Por ejemplo, el Department of Transportation de Estados Unidos establece un valor estadístico de la vida de aproximadamente USD 11.8 millones (USD 2.3 millones en nuestro país, realizando el ajuste por PBI per cápita PPP).
https://www.transportation.gov/office-policy/transportation-policy/revised-departmental-guidance-on-valuation-of-a-statistical-life-in-economic-analysis

[13] En el año 2021 registraron 2 858 fallecidos por siniestros de tránsito a nivel nacional y 49,519 lesionados.

[14] Aprobado en Sesión de Consejo de Ministros 25 de agosto de 2021.
https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/MMM_2022_2025.pdf

contiene proyecciones macroeconómicas elaboradas con un horizonte temporal de tres años.

Al respecto, se señala que el sector transporte es un sector clave con mayor encadenamiento productivo, ya que tiene la característica de requerir muchos insumos y sus productos son altamente demandados es así, que pueden dinamizar con mayor rapidez la actividad económica, aunado a ello, ha sido uno de los sectores más afectados por la pandemia 2020.

5. Del porcentaje de devolución

Conforme con el párrafo 2.1 del artículo 2 del Urgencia N° 012-2019, 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 gozan del beneficio de devolución del equivalente al 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.

A través de la presente propuesta legislativa y a fin de dar cumplimiento al acuerdo adoptado con el Poder Ejecutivo y el gremio de transportista se incrementa a partir del 01 de enero de 2023 el porcentaje de devolución de 53% a 70%.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:36:48 COT
Motivo: Doy V° B°

Debe señalarse que una devolución del 70% como la propuesta equivale para el transportista, contribuyente en el régimen general, una recuperación del 99,5% del ISC pagado dentro del precio del combustible. En efecto, los contribuyentes al adquirir combustible y declarar el valor de adquisición (que incluye el ISC) como costo, pueden deducirlo de su base imponible, lo que les permite reducir su pago de impuestos en un equivalente a 29,5%. Al respecto, resulta importante resaltar que no es posible devolver un monto mayor al 70%, ya que este excedería lo efectivamente recaudado por el Estado y lo gastado por la empresa en el ISC al combustible.

6. De la prórroga del Decreto de Urgencia N° 012-2019

De acuerdo a la Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario, se podrá aprobar, por única vez, la prórroga de la exoneración, incentivo o beneficio tributario por un período de hasta tres (3) años, contado a partir del término de la vigencia de la exoneración, incentivo o beneficio tributario a prorrogar.

En el caso del beneficio de devolución del ISC regulado por el Decreto de Urgencia N° 012-2019 este vence el 31 de diciembre de 2022, conforme a lo dispuesto en el párrafo 2.1 del artículo 2 del citado Decreto de Urgencia. Sin embargo, siendo que las modificaciones que se están introduciendo al Decreto de Urgencia implica la incorporación de nuevos actores a su ámbito de aplicación se considera conveniente ampliar el plazo de aplicación del mismo a fin que la medida regulada por este para fortalecer la seguridad vial y reducir la accidentabilidad en la prestación del servicio de transporte terrestre puedan ser aplicados por estos; por lo que se propone prorrogar la vigencia del citado Decreto de Urgencia hasta el 31 de diciembre de 2025.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El proyecto de Ley no colisiona con el marco constitucional vigente, siendo que el mismo tiene por objeto modificar el Decreto de Urgencia N° 012-2019 que prevé el beneficio de devolución del ISC a favor de los transportistas, incorporando dentro de su ámbito al servicio de transporte terrestre regular de pasajeros de ámbito regional y simplificando las condiciones de acceso al beneficio.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación del presente proyecto de ley permitirá viabilizar la devolución del ISC a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional. Asimismo, con el empleo de medidas administrativas y sancionadoras aplicadas por el Sector Transportes, destinadas a prevenir y reducir los accidentes de tránsito, se propone flexibilizar los requisitos para acceder a la devolución del ISC.

MEF

Firmado Digitalmente por CAMACHO SANDOVAL Marco Antonio FAU 20131370645 soft
Fecha: 27/06/2022 22:37:06 COT
Motivo: Doy V° B°

Se estima que el costo fiscal de este proyecto normativo es de S/ 115 millones anuales por concepto de la devolución del 70% del ISC, lo que es equivalente a una transferencia hacia los prestadores del servicio de carga y de transporte de personas de ámbito nacional y regional que se acojan al beneficio tributario.

Respecto a los beneficios de la medida, el MTC señala que asumiendo una reducción de las consecuencias por siniestros de tránsito a nivel nacional de alrededor del 5% por fallecidos y heridos, lo que representa alrededor de 143 personas fallecidas y 2 475 heridos al año[15], el costo evitado en fallecimientos prematuros y en prevención de lesiones podría ascender a más de S/ 123 millones anuales, superior al costo de la medida[16].

Entre los beneficios de la propuesta, se busca crear incentivos a la formalidad que tiene asociados menores niveles de accidentabilidad, dado su mayor cumplimiento de la normativa relevante.

El MTC también señala otros beneficios de incorporar el transporte regional y reducir los requisitos de acceso del tales como contribución a un mayor nivel de cumplimiento de las obligaciones de los transportistas por la emisión de comprobantes de pago electrónicos en sus operaciones, así como la exigencia en la emisión de dichos comprobantes por sus adquisiciones de combustibles. Al ser este un requisito para la obtención del beneficio. Además, el abono en cuenta incrementa la liquidez de las empresas que obtendrán el beneficio, contribuyendo a su reactivación.

Finalmente, resulta importante resaltar que la aprobación de la propuesta coadyuvará a evitar futuras movilizaciones por parte de los gremios de los transportistas, los cuales pueden provocar cuantiosas pérdidas a todo el país, por interrupciones en el flujo de personas y mercancías, el incremento de los precios de alimentos, entre otros.

---

[15] En el año 2021 registraron 2 858 fallecidos por siniestros de tránsito a nivel nacional y 49 519 lesionados.

[16] Estas estimaciones consideran el costo social de fallecimiento prematuro, el cual asciende a S/. 465,784.50 – parámetro de referencia de la Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01, Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones del MEF, y el costo por herido, de 23 mil soles – basado en las coberturas máximas de SOAT por gastos médicos e invalidez temporal y permanente.