



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".

COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2021-2022

Señora Presidenta:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera el siguiente proyecto de Ley:

- a) Proyecto de Ley 2453/2021-PE, presentado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, que propone la "*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*".

Luego de la exposición y debate en la Décimo Primera Sesión Extraordinaria, de fecha 11 de julio de 2022 se acordó por mayoría la aprobación del dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "*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*"; con diez (10) votos a favor, de los señores congresistas Silvia María Monteza Facho, Nivardo Edgar Tello Montes, Carlos Antonio Anderson Ramírez, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Pasión Neomías Dávila Atanacio, Carmen Patricia Juárez Gallegos, Rosio Torres Salinas, Sigrid Tesoro Bazán Narro, Álex Antonio Paredes Gonzáles y María del Pilar Cordero Jon Tay; y dos (02) abstenciones, de los señores congresistas Segundo Toribio Montalvo Cubas y Adriana Josefina Tudela Gutiérrez.

I. SITUACION PROCESAL DE LA PROPUESTA

1.1 El Proyecto de Ley 2453/2021-PE ingresó al Área de Trámite Documentario 30 de junio de 2022. El 04 de julio de 2022 fue decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera como única comisión dictaminadora.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley 2453/2021-PE, tiene por objeto modificar 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

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

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.

III. MARCO NORMATIVO

3.1 Constitución Política del Perú

3.2 Reglamento del Congreso de la República

3.3 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.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

Alcances de la propuesta

1. Del Ámbito de Aplicación¹

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.

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 MTC² 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.

¹ Portal del Congreso de la República. Por Poder Ejecutivo (Presidente de la República y PCM), ver en: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM3NDQ=/pdf/PL_2453

² Informe N° 0298-2022-1VITC/18.01.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

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 ³
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 - MTC³

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,

³ 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° 017-2009-1VITC

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

incorporaría potencialmente a cerca de 17 mil vehículos; es decir, un 10% adicional. El detalle se presenta en la Tabla 2.

Tabla 2

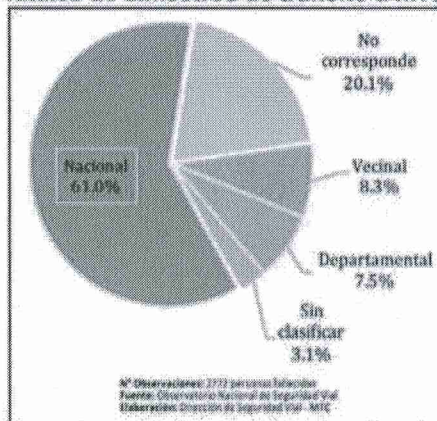
Flota autorizada para el servicio regular de transporte de pasajeros y carga			
Normativa	Servicio	Unidades vehiculares	TOTAL
DU 012-2019	Servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional	6 118 vehículos	168 553 vehículos
	Servicio de transporte de carga general nacional	162 435 vehículos	
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.

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

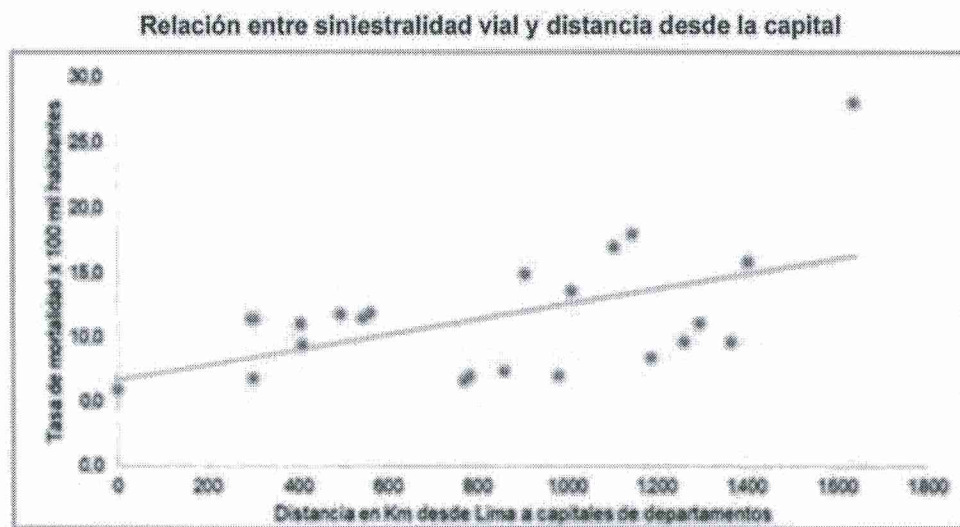


Tomado de <https://www.onsv.gob.pe/informe-de-victimas-fatales-de-siniestros-de-transito-nivel-nacional-2021/>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

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 publicado⁴ 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



Fuente: Revista Carreteras N° 234

De las medidas complementarias para reducir la siniestralidad⁵

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

⁴ Revisar en http://www.aecarretera.com/servicios/publicaciones/revista-carreteras/revista23413_191-los-retos-para-adaptar-e-implementar-el-sistema-seguro-en-peru

⁵ Portal del Congreso de la República. Por Poder Ejecutivo (Presidente de la República y PCM), ver en: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM3NDQ=/pdf/PL_2453

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

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.

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 cinemómetros⁶ en los tramos con mayor concentración de siniestros en carreteras, los cuales están ubicados en Lima y en otras regiones de 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.

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

⁶ Los cinemómetros son instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de los vehículos a motor en las carreteras

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

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.

De los indicadores de desempeño⁷

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 Mundial⁸ 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.

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 Tributario⁹, 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:

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

⁷ Portal del Congreso de la República. Por Poder Ejecutivo (Presidente de la República y PCM), ver en: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM3NDQ=/pdf/PL_2453

⁸ 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.

⁹ Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado por el Decreto Supremo N° 133-2013-EF.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

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 SI 465 784,50¹⁰, y el costo por herido de SI 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.¹¹

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 2022-2025¹², documento más relevante que el Gobierno del Perú emite en materia económica, el cual 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.

Del porcentaje de devolución¹³

¹⁰ 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). statistical-life-in-economic-analysis

¹¹ En el año 2021 registraron 2 858 fallecidos por siniestros de tránsito a nivel nacional y 49,519 lesionados.

¹² 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>

¹³ Portal del Congreso de la República. Por Poder Ejecutivo (Presidente de la República y PCM), ver en: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM3NDQ=/pdf/PL_2453

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".

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%.

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.

De la prórroga del Decreto de Urgencia 012-2019¹⁴

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.

¹⁴ Portal del Congreso de la República. Por Poder Ejecutivo (Presidente de la República y PCM), ver en: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MzM3NDQ=/pdf/PL_2453

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".

V. 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.

Se estima que el costo fiscal de este proyecto normativo es de SI 115 millones anuales por concepto de la devolución del 70% del ISC, lo que es equivalente a una transferencia MEF hacia los prestadores del servicio de carga y de transporte de personas de ámbito Firmado Digitalmente por 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 año¹⁵, el costo evitado en fallecimientos prematuros y en prevención de lesiones podría ascender a más de SI 123 millones anuales, superior al costo de la medida¹⁶.

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

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 SI. 465,78450 - 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.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".

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.

VI. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 2453/2021-PE, con el siguiente Texto Sustitutorio:

El Congreso de la República,
Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA EL DECRETO DE URGENCIA 012-2019, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL EN LA PRESTACIÓN DEL MEF 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 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. Ámbito de aplicación del Decreto de Urgencia 012-2019

2.1 Se incluye dentro del ámbito de aplicación del Decreto de Urgencia 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 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. Porcentaje de devolución

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".

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 012-2019 será de setenta por ciento (70%).

Artículo 4. Prórroga del Decreto de Urgencia 012-2019

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

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 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 133-2013-EF, para efecto de evaluar el impacto del beneficio regulado por el Decreto de Urgencia 012-2019, se tomará el indicador siguiente:

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

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

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



**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E
INTELIGENCIA FINANCIERA**

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

**Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
2453/2021-PE, que propone la "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".**

Salvo mejor parecer.
Dese cuenta.
Sala de la Comisión

Lima, 11 de julio de 2022



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/07/2022 08:23:24-0500



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/07/2022 16:56:44-0500



Firmado digitalmente por:
ANDERSON RAMIREZ Carlos
Antonio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/07/2022 10:11:41-0500

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

	Monteza Facho Silvia María Acción Popular	Presidenta	
	Tello Montes Ninardo Perú Libre	Vicepresidente	
	Anderson Ramírez Carlos Antonio Podemos Perú	Secretario	
	Acuña Peralta María Grimaneza Alianza para el Progreso	Titular	
	Barbarán Reyes Rosangella Andrea Fuerza Popular	Titular	
	Bazán Narro Sigrid Tesoro Juntos por el Perú	Titular	
	Dávila Atanacio Pasió Neomías Perú Libre	Titular	
	Herrera Medina Noelia Rossvith Renovación Popular	Titular	



Firmado digitalmente por:
DAVILA ATANACIO Pasion
Neomias FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/07/2022 18:00:25-0500

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".



Firmado digitalmente por:
JUAREZ GALLEGOS Carmen
Patricia FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/07/2022 12:48:46-0500

	Juárez Gallegos Carmen Patricia Fuerza Popular	Titular	
	Lizarzaburu Lizarzaburu Juan Carlos Martín Fuerza Popular	Titular	
	López Ureña Ilich Fredy Acción Popular	Titular	
	Luna Gálvez José León Podemos Perú	Titular	
	Montalvo Cubas Segundo Toribio Perú Libre	Titular	
	Montoya Manrique Jorge Carlos Renovación Popular	Titular	
	Morante Figari Jorge Alberto Fuerza Popular	Titular	
	Reyes Cam Abel Augusto Perú Libre	Titular	

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
2453/2021-PE, que propone la “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”.



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 13/07/2022 18:39:45-0500

	Tacuri Valdivia Germán Adolfo Perú Libre	Titular	
	Torres Salinas Rosio Alianza para el Progreso	Titular	
	Tudela Gutiérrez Adriana Josefina Avanza País	Titular	
	Alegría García Luis Arturo Fuerza Popular	Accesitario	
	Bellido Ugarte Guido Perú Libre	Accesitario	
	Castillo Rivas Eduardo Enrique Fuerza Popular	Accesitario	
	Cordero Jon Tay María Del Pilar Fuerza Popular	Accesitaria	
	Espinoza Vargas Jhaec Darwin Acción Popular	Accesitario	



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY Maria Del
Pilar FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/07/2022 22:33:17-0500

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la “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”.

	Flores Ruíz Víctor Seferino Fuerza Popular	Accesitario	
	Guerra García Campos Hernando Fuerza Popular	Accesitario	
	Jeri Oré José Enrique Somos Perú - Partido Morado	Accesitario	
	Luque Ibarra Ruth Juntos por el Perú	Accesitaria	
	Muñante Barrios Alejandro Renovación Popular	Accesitario	
	Padilla Romero Javier Rommel Renovación Popular	Accesitario	
	Paredes Gonzáles Álex Antonio Perú Libre	Accesitario	 Firmado digitalmente por: PAREDES GONZALES ALEX ANTONIO FIR 28299679 hard Motivo: Soy el autor del documento Fecha: 13/07/2022 15:38:10-0500

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".

	Ruíz Rodríguez Magaly Rosmery Alianza para el Progreso	Accesitaria	
	Vergara Mendoza Elvis Hernán Acción Popular	Accesitario	
	Zea Choquechambi Oscar Perú Libre	Accesitario	

**COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA
FINANCIERA (CEBFIF)**

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2021-2022

**ACTA DE LA DÉCIMO PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA
(SESIÓN SEMIPRESENCIAL)
LUNES, 11 DE JULIO DE 2022**

Siendo las 9 horas y 17 minutos del lunes 11 de julio de 2022, a través de la plataforma Microsoft Teams/ Hemiciclo Raúl Porras Barrenechea del Palacio Legislativo, se reunieron los miembros de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera (CEBFIF), para realizar la Décimo Primera Sesión Extraordinaria de la Comisión, bajo la presidencia de la Señora Congresista Silvia María Monteza Facho, quien dio la bienvenida a los señores congresistas y dispuso la verificación del quorum para iniciar la sesión.

Se encontraban presentes los señores congresistas miembros titulares Silvia María Monteza Facho, Nivardo Edgar Tello Montes, Carlos Antonio Anderson Ramírez, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Pasión Neomías Dávila Atanacio, Rosangella Andrea Barbarán Reyes, Juan Carlos Martín Lizarzaburu Lizarzaburu, Carmen Patricia Juárez Gallegos, Ilich Fredy López Ureña, Rosio Torres Salinas, María Grimaneza Acuña Peralta, Adriana Josefina Tudela Gutiérrez, Jorge Carlos Montoya Manrique, Noelia Rossvith Herrera Medina y Sigrid Tesoro Bazán Narro. Se encontraban presentes, asimismo, los señores congresistas miembros accesorios Álex Antonio Paredes Gonzáles y María del Pilar Cordero Jon Tay.

Justificaron su inasistencia los señores Congresistas Abel Augusto Reyes Cam, Jorge Alberto Morante Figari y José León Luna Gálvez.

Con el quorum de Reglamento se dio inicio a la sesión.

AMPLIACIÓN DE AGENDA

La Presidenta señaló que día sábado se había remitido por correo electrónico y por Whatsapp una ampliación de agenda para incorporar como último punto del Orden del Día el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 293/2021-CR, que propone la "Ley de Zonas Económicas Especiales para la promoción de la inversión".

Consultada la ampliación ésta fue aprobada.

ORDEN DEL DÍA

La Presidenta señaló que se encontraba programado como primer punto del Orden del Día el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 589/2021-CR, 2010/2021-CR y 2505/2021-CR, que propone la "Ley que modifica la Ley 31362, Ley de pago de facturas MYPE a treinta días"

La Presidenta señaló que se plantea que se realicen modificaciones a la Ley 31362 y al Decreto de Urgencia 013-2020 a fin de lograr una mejor regulación y coherencia entre las leyes existentes, para así, promover el acceso al financiamiento a través de la provisión de liquidez con facturas o recibos por honorarios. Señaló, asimismo, que la modificación del artículo 2 agrega la conformidad con la que deben contar las emisiones de las facturas y recibos por honorarios, y se considera, además, que el adquirente tiene un plazo de ocho días para otorgar la conformidad de la recepción del bien o servicio, tal como se establece en el Decreto de Urgencia 013-2020. Agregó que se modifica lo referente a las contrataciones con el Estado, excluyendo de los alcances de la Ley 31362 a las facturas que estén bajo el marco de las contrataciones del Estado, salvo que las normas contemplen plazos mayores a los establecidos en el artículo 3 de la Ley. Señaló también que el artículo 4 modifica el Decreto de Urgencia 013-2020 dando un plazo de cuatro días para poner a disposición de las plataformas establecidas por ley, la información necesaria para poder buscar financiamiento de forma transparente para los documentos emitidos por las micro y pequeñas empresas, así como los recibos por honorarios.

Puesto al voto el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 589/2021-CR, 2010/2021-CR y 2505/2021-CR, que propone la “Ley que modifica la Ley 31362, Ley de pago de facturas MYPE a treinta días”; fue aprobado por unanimidad, con diecisiete (17) votos a favor, de los señores congresistas Silvia María Monteza Facho, Nivardo Edgar Tello Montes, Carlos Antonio Anderson Ramírez, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Pasión Neomías Dávila Atanacio, Rosangella Andrea Barbarán Reyes, Juan Carlos Martín Lizarzaburu Lizarzaburu, Carmen Patricia Juárez Gallegos, Ilich Fredy López Ureña, Rosio Torres Salinas, María Grimaneza Acuña Peralta, Adriana Josefina Tudela Gutiérrez, Jorge Carlos Montoya Manrique, Noelia Rossvith Herrera Medina, Sigrid Tesoro Bazán Narro y Álex Antonio Paredes Gonzáles.

La Presidenta señaló que se encontraba programado como segundo punto del Orden del Día el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 085/2021-CR, que propone la “Ley que impulsa la contratación de jóvenes en proyectos de inversión pública contemplados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad”.

La Presidenta señaló que se busca que los sectores responsables de la ejecución de los proyectos de inversión contemplados en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad se vean obligados a asegurar que las empresas de régimen privado que sean seleccionadas para la ejecución de los referidos proyectos contraten a trabajadores jóvenes entre dieciocho (18) y veintiocho (28) años en un mínimo de 15% del total de trabajadores asignados a la obra del proyecto de inversión. Señaló, asimismo, que los empleadores que contraten formalmente jóvenes que cumplan con alguna de las condiciones establecidas en el artículo 2 de la norma tienen un crédito del cien por ciento (100%) respecto de las aportaciones regulares al Seguro Social de Salud correspondiente a dichos trabajadores. Agregó que los trabajadores contratados bajo los alcances de la norma tienen derecho a las mismas prestaciones que los asegurados regulares de Essalud, así como a los beneficios que corresponden al régimen laboral que resulte aplicable. Señaló también que el subsidio a la contratación laboral, especialmente de jóvenes, tiene un impacto neto sobre el empleo formal y por ello es importante para acelerar la reactivación económica.

El tema pasó a un cuarto intermedio.

La Presidenta señaló que se encontraba programado como tercer punto del Orden del Día el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1809/2021-CR y 2175/2021-CR, que propone la “Ley que promueve medidas para reactivar el transporte fluvial en la Región Loreto, en el marco de la emergencia por la pandemia del COVID-19 y la crisis económica actual”.

La Presidenta señaló que las propuestas iniciales demandan que se aplique un régimen especial de impuesto a la renta de 10% a los transportistas fluviales de la Región Loreto, debido al impacto que ha generado el Covid 19 y la crisis económica que viene atravesando el Perú y el mundo. Señaló que la norma se suma a otras iniciativas que buscan dar mayor eficiencia a las cadenas de abastecimiento, como ha sido el caso de reducción de impuestos a los combustibles, o reducción de la base imponible a partir de la eliminación de los precios de fletes y seguros en el caso de insumos importados, en el caso de los productos que se consumen en la Amazonía, recaen otros costos, dado que la cadena de abastecimiento se da a través de vías fluviales. Agregó que la medida se plantea de forma temporal por dos años, facultando al Ministerio de Economía y Finanzas, a extenderla, de ser necesario a través de Decreto Supremo, si los efectos de la crisis alimentaria siguen incidiendo en la canasta básica familiar. Señaló también que la medida es facultativa, por lo que no impone tasas más altas a los micro y pequeños empresarios dedicados al transporte de carga y pasajeros por vías fluviales. Señaló, finalmente, la medida genera un importante impacto en la población, puesto que se reducirán los costos de adquisición de alimentos en la Amazonía, previendo, como indica la investigación de Ojo Público, que se agudicen enfermedades como la anemia y la desnutrición.

Puesto al voto el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1809/2021-CR y 2175/2021-CR, que propone la “Ley que promueve medidas para reactivar el transporte fluvial en la Región Loreto, en el marco de la emergencia por la pandemia del COVID-19 y la crisis económica actual”; fue desaprobado. Votaron a favor cinco (05) señores congresistas: Silvia María Monteza Facho, Nivardo Edgar Tello Montes, Ilich Fredy López Urefia, Rosio Torres Salinas y Álex Antonio Paredes Gonzáles. Votaron en contra siete (07) señores congresistas: Carlos Antonio Anderson Ramírez, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Rosangella Andrea Barbarán Reyes, Juan Carlos Martín Lizarzaburu Lizarzaburu, Carmen Patricia Juárez Gallegos, Adriana Josefina Tudela Gutiérrez y Sigrid Tesoro Bazán Narro. Votaron en abstención cuatro (04) señores congresistas: Segundo Toribio Montalvo Cubas, Pasión Neomías Dávila Atanacio, Jorge Carlos Montoya Manrique y Noelia Rossvith Herrera Medina.

La Señora Congresista Rosio Torres Salinas presentó Reconsideración de la votación. La Presidenta dio cuenta de su presentación.

La Presidenta señaló que se encontraba programado como cuarto punto del Orden del Día el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 326/2021-CR y 1182/2021-CR, que propone la “Ley que incorpora el pago por incentivo laboral del Comité de Administración del Fondo de Asistencia y Estímulo – CAFAE, al monto único consolidado a favor de los servidores del régimen comprendido en el Decreto Legislativo 276”.

La Presidenta señaló que la norma es de aplicación para todo el personal administrativo del Decreto Legislativo 276, Ley de bases de la carrera administrativa y de remuneraciones del sector público, que percibe incentivo laboral del Comité de Administración del Fondo de Asistencia y Estímulo-CAFAE. Señaló, asimismo, que el monto que se otorga por incentivo laboral del Comité de Administración del Fondo de Asistencia y Estímulo-CAFAE, a los trabajadores administrativos del Decreto Legislativo 276 se incorpora al monto por concepto total de ingresos de forma mensual y es de naturaleza pensionable. Agregó que el financiamiento de la norma será con cargo a los presupuestos institucionales de las entidades involucradas del gobierno nacional, regional y/o local, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

La Señora Congresista Carmen Patricia Juárez Gallegos planteó una cuestión previa para que el tema sea revisado y mejor estudiado.

Puesta al voto la cuestión previa fue rechazada. Votaron a favor cinco (05) señores congresistas: Carlos Antonio Anderson Ramírez, Pasión Neomías Dávila Atanacio, Carmen Patricia Juárez Gallegos, María Grimaneza Acuña Peralta y Adriana Josefina

Tudela Gutiérrez. Votaron en contra siete (07) señores congresistas: Silvia María Monteza Facho, Nivardo Edgar Tello Montes, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Rosio Torres Salinas, Sigrid Tesoro Bazán Narro y Álex Antonio Paredes Gonzáles.

Rechazada la cuestión previa la Presidenta puso al voto el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 326/2021-CR y 1182/2021-CR, que propone la "Ley que incorpora el pago por incentivo laboral del Comité de Administración del Fondo de Asistencia y Estímulo-CAFAE, al monto único consolidado a favor de los servidores del régimen comprendido en el Decreto Legislativo 276"; siendo aprobado por mayoría, con ocho (08) votos a favor, de los señores congresistas Silvia María Monteza Facho, Nivardo Edgar Tello Montes, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Ilich Fredy López Ureña, Rosio Torres Salinas, Sigrid Tesoro Bazán Narro y Álex Antonio Paredes Gonzáles; cuatro (04) votos en contra, de los señores congresistas Carlos Antonio Anderson Ramírez, Rosangella Andrea Barbarán Reyes, Juan Carlos Martín Lizarzaburu Lizarzaburu y Carmen Patricia Juárez Gallegos y tres (03) abstenciones, de los señores congresistas Pasión Neomías Dávila Atanacio, María Grimaneza Acuña Peralta y Adriana Josefina Tudela Gutiérrez.

La Presidenta señaló que se encontraba programado como quinto punto del Orden del Día el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2405/2021-PE, que propone la "Ley que establece el régimen de reprogramación de pago de aportes previsionales a los fondos de pensiones del sistema privado de administración de fondos de pensiones adeudados por entidades pública (REPRO AFP III)".

La Presidenta señaló que la deuda real actualizada antes de la promulgación del DL 1275, derivada de los aportes retenidos al Sistema Privado de Pensiones (SPP) y no pagados hasta el devengue de diciembre de 2015, ascendía a S/14 mil 370 millones y que el componente nominal de esta deuda equivalía a S/ 327 millones. Señaló, asimismo, que a diciembre de 2017 se acogieron al REPRO AFP un total de 814 entidades (473 Gobiernos Locales, 341 Unidades Ejecutoras pertenecientes a 25 Gobiernos Regionales) y que dichas entidades a diciembre de 2015 tenían una deuda de S/ 8 382 millones, siendo el componente nominal de ésta equivalente a S/ 211 millones. Agregó que el acogimiento de las 814 entidades al REPRO AFP permitió la extinción de multas e intereses, reduciéndose la deuda de S/ 8 382 millones a S/ 1 054 millones; sin embargo, esta se elevó a S/ 1 489 millones al considerar el factor de actualización e intereses debido al fraccionamiento (hasta por 10 años). Señaló también que sobre el REPRO AFP II, para diciembre de 2018, existían 1 917 entidades públicas que mantenían una deuda real actualizada por aportes no efectuados al SPP, ascendente a S/ 975 millones. Señaló, finalmente, que, por otro lado, el 11 de marzo del 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) eleva la alerta por el COVID-19 a "nivel muy alto" en todo el mundo tras los casos de brote que se han detectado en más de 120 países" y que, asimismo, mediante Decreto Supremo 044-2020-PCM, se declaró el Estado de Emergencia Nacional por el plazo de 15 días calendario, y se dispuso el aislamiento social obligatorio (cuarentena), por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19.

Puesto al voto el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2405/2021-PE, que propone la "Ley que establece el régimen de reprogramación de pago de aportes previsionales a los fondos de pensiones del sistema privado de administración de fondos de pensiones adeudados por entidades pública (REPRO AFP III)"; fue aprobado por mayoría, con nueve (09) votos a favor, de los señores congresistas Silvia María Monteza Facho, Carlos Antonio Anderson Ramírez, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Pasión Neomías Dávila Atanacio, Carmen Patricia Juárez Gallegos, Rosio Torres Salinas, Sigrid Tesoro Bazán Narro y Álex Antonio Paredes Gonzáles; y una (01) abstención, de la Señora Congresista Adriana Josefina Tudela Gutiérrez.

La Presidenta señaló que se encontraba programado como sexto punto del Orden del Día el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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".

La Presidenta señaló 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 012-2019. Señaló, asimismo, que 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. Agregó que, la aprobación de la propuesta permitirá viabilizar la devolución del ISC a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito regional. Señaló también que, 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. Señaló, finalmente, que se estima que el costo fiscal de la propuesta es de S/ 115 millones anuales por concepto de la devolución del 70% del ISC, lo que es equivalente a una transferencia MEF hacia los prestadores del servicio de carga y de transporte de personas.

Puesto al voto el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2453/2021-PE, que propone la "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"; fue aprobado por mayoría, con diez (10) votos a favor, de los señores congresistas Silvia María Monteza Facho, Nivardo Edgar Tello Montes, Carlos Antonio Anderson Ramírez, Germán Adolfo Tacuri Valdivia, Pasión Neomías Dávila Atanacio, Carmen Patricia Juárez Gallegos, Rosio Torres Salinas, Sigrid Tesoro Bazán Narro, Álex Antonio Paredes Gonzáles y María del Pilar Cordero Jon Tay; y dos (02) abstenciones, de los señores congresistas Segundo Toribio Montalvo Cubas y Adriana Josefina Tudela Gutiérrez.

La Presidenta señaló que se encontraba programado como séptimo punto del Orden del Día el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 293/2021-CR, que propone la "Ley de Zonas Económicas Especiales para la promoción de la inversión".

La Presidenta señaló que el Ministerio de Economía y Finanzas establece los criterios de idoneidad para la ubicación de una Zona Económica Especial, teniendo en cuenta los siguientes criterios: a) Distancia con otras Zonas Económicas Especiales; b) Capacidad para un desarrollo urbano adecuado en zonas aledañas o cercanas; c) Debe contar con el acceso a servicios y vías de comunicación, de no contar con éstos, la oferta de inversión debe considerar la implementación de los servicios y vías de acceso, que podrán implementarse bajo el marco de Asociaciones Público Privadas; d) Ser continua y tener un área no inferior a veinte (20) hectáreas netas, la cual estará debidamente delimitada, excluidas las vías externas de acceso a la Zona Económica Especial, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27 de la presente Ley; e) Ser compatible con la respectiva zonificación municipal; f) Contar con un área adecuada para la instalación de las oficinas administrativas donde se instalarán las entidades de control y para el aforo o la inspección aduanera y la vigilancia de las actividades propias de la Zona Económica Especial; g) Cuando el área de terreno se encuentre separada por una vía pública, un accidente geográfico, construcción y/o espacio público podrá considerarse excepcionalmente continua por parte de Proinversión, siempre y cuando las áreas se encuentren en una



COMISIÓN DE ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

misma jurisdicción aduanera, se garantice el cercado perimetral de cada una de ellas y no exista una distancia mayor de un (01) kilómetro entre tales áreas; y, h) Otros criterios que establezca el reglamento de la presente Ley. Señaló, finalmente, que teniendo en cuenta las iniciativas que se vienen presentando para la apertura de nuevas zonas económicas especiales y zonas francas, esta Comisión encuentra oportuno que se establezca un marco para la creación de éstas, de manera que mantengan un criterio técnico para su implementación.

El tema pasó a un cuarto intermedio.

Finalmente, la Presidenta solicitó la dispensa del trámite de aprobación del Acta para ejecutar los acuerdos tratados en la sesión, siendo aprobada por unanimidad.

No habiendo más asuntos que tratar, siendo las 12 horas y 34 minutos, se levantó la sesión.

Se deja constancia de que se considera parte integrante de la presente Acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente Sesión.



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento

Silvia Maria Monteza Facho
Fecha: 12/07/2022 08:19:42-0500

Presidenta



Firmado digitalmente por:
ANDERSON RAMIREZ Carlos
Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento

Carlos Antonio Anderson Ramirez
Fecha: 12/07/2022 10:08:45-0500

Secretario