Proyecto de Ley N° 5369/2022-CR

CONGRESO REPÚBLICA

SILVIA MARÍA MONTEZA FACHO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

PROYECTO DE LEY QUE PROMUEVE EL MICROEMPRENDIMIENTO CON LA ELECTROMOVILIDAD DE FORMA COOPERATIVA.

Los congresistas del grupo parlamentario ACCIÓN POPULAR que suscriben, a iniciativa de la Congresista de la República **SILVIA MARÍA MONTEZA FACHO,** ejerciendo el derecho que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22° - C, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente fórmula legal.

FÓRMULA LEGAL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
16 JUN. 2023
RECIBIDO
Firma _____ Hora 12:20

El Congreso de la República;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE PROMUEVE EL MICROEMPRENDIMIENTO CON LA ELECTROMOVILIDAD DE FORMA COOPERATIVA

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura necesaria para viabilizar la implementación de la electromovilidad como alternativa para los emprendedores con financiamiento cooperativo.

Artículo 2. Finalidad de la ley

La finalidad de la presente ley es reactivar la economía de los microempresarios a través del uso de la electromovilidad para la reducción de costos, para ello, es necesario viabilizar el financiamiento de la adquisición de esta nueva tecnología; asimismo, proteger el derecho de todo peruano que tiene a gozar de un ambiente equilibrado y libre de contaminación.

Artículo 3. Alcance

La presente ley se aplica a las cooperativas, microempresarios y empresas de transporte público y transporte de carga, para renovar su flota con vehículos eléctricos que empleen las tecnologías acotadas en el reglamento.

Artículo 4. Respaldo para el Financiamiento

Se faculta al Ministerio de Producción a priorizar el uso de las garantías del Fondo Crecer, para reducir las tasas de financiamiento para la adquisición de vehículos eléctricos contemplados en el reglamento para el transporte público y transporte de carga.

Se prioriza, el uso de las garantías del Fondo Crecer, para las empresas que implementen establecimientos para la recarga y mantenimiento de los vehículos eléctricos contemplados en el reglamento de la presente Ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

Única. Devolución del Impuesto General a las Ventas

Se faculta al Ministerio de Economía y Finanzas a disponer la devolución del Impuesto General a las Ventas para la adquisición de los vehículos eléctricos contemplados en el reglamento de la presente ley hasta el 31 de diciembre de 2033

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Reglamento

Se faculta a la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) a reglamentar la presente ley y adecuar los reglamentos vinculados en un plazo no mayor de 60 (sesenta) días calendario.

Por tanto:
Mando se publique y cumpla.

Lima, junio de 2023.

SILVIA MARÍA MONTEZA FACHO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Edwin Martinez T.

Wilson Soto Palacios

Luis Aragón C.

Juan C. Mori

CONG. ILICH FREDY LÓPEZ UREÑA
VOCERO ALTERNO
BANCADA DEL GRUPO PARLAMENTARIO
ACCIÓN POPULAR

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la publicación de OSINERGMIN referente a la Electromovilidad[1], la situación actual del parque automotor, amerita que se vaya realizando un cambio gradual de los vehículos de Diesel por vehículos que empleen tecnologías más amigables con el medio ambiente, como se cita a continuación:

> *El sector transporte presenta en nuestro país numerosos retos que deben ser abordados con urgencia. Uno de ellos es la informalidad y el nivel de contaminación, producto de la falta de organización en el sistema de transporte. En Lima y Callao, 81% de los viajes diarios se realizan en transporte público, pero apenas el 10% se hace mediante transporte masivo concesionado (Metropolitano, Metro o Corredores Viales). Además, debemos considerar que la flota de vehículos de transporte público es bastante antigua. Estos hechos explican, por ejemplo, que en los cinco puntos de medición en la ciudad de Lima, el nivel de material particulado PM2.5 (contaminante de alta penetración en las vías respiratorias), sea tres veces el nivel recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS).*
>
> *El transporte se ha convertido entonces en un problema ambiental y de salud, y el sector eléctrico tiene un rol claro para dar solución a estos inconvenientes. Si bien, durante décadas, el estándar tecnológico dominante en la industria automotriz fue el vehículo de motor de combustión interna, la preocupación por el desarrollo sostenible de las economías nos hace considerar a los vehículos eléctricos como una alternativa más respetuosa con el ambiente.*
>
> *Perú, a menor o mayor velocidad, será inevitablemente parte del proceso de transición tecnológica que en la actualidad ocurre en todo el mundo. Más aún, si se considera que poseemos características para aprovechar este cambio en la concepción del transporte. Por ejemplo, disponemos de amplio potencial solar (y en general, renovable) para la generación de energía eléctrica, el cual permitirá abastecer a futuros vehículos eléctricos que ingresen a la flota vehicular.*
>
> *Además, los recientes descubrimientos de litio en el sur del país nos permiten pensar que podremos articularnos en la cadena productiva de vehículos eléctricos mediante baterías de litio.*
>
> *Incluso, la reciente creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) contribuye a la posibilidad de introducir soluciones de transporte masivas y electrificadas por medio de un ente planificador.*

---

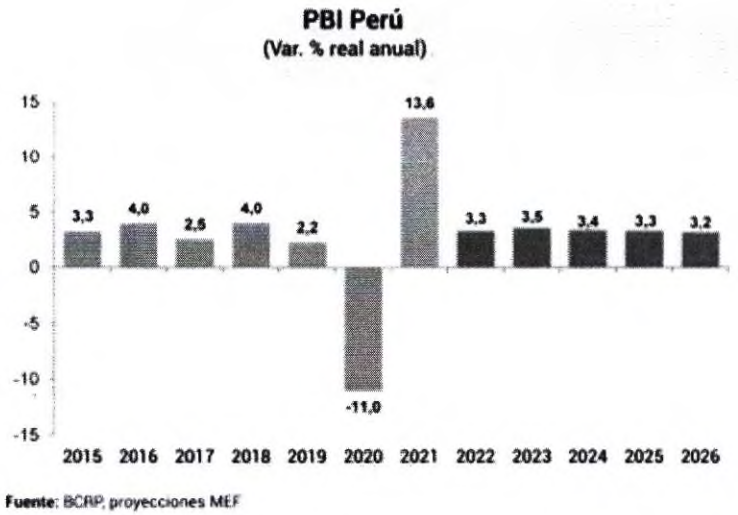
1 https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf

COYUNTURA ECONÓMICA

Para agosto de 2022, las expectativas de crecimiento en nuestro país eran más alentadoras, así lo reflejan las proyecciones de crecimiento que el MEF tenía para el 2023, como se cita en la siguiente nota de prensa[2]:

> *En el 2022 la economía peruana crecerá 3,3% según proyecciones del Marco Macroeconómico Multianual 2023-2026*
>
> *Lima, 25 de agosto de 2022.- El mayor consumo privado, impulso a la inversión pública y resiliencia de las exportaciones serán los principales factores que permitirán que la economía peruana cierre el 2022 con un crecimiento de 3,3%, informó el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) durante la presentación del Marco Macroeconómico Multianual (MMM) 2023-2026.*

Imagen 1

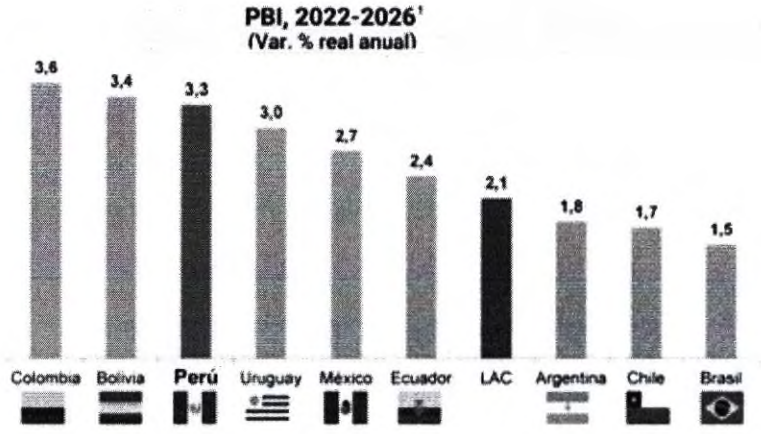


> *Entre 2022 y 2026, la economía alcanzaría una tasa de crecimiento promedio de 3,3% producto de i) la implementación de un conjunto de medidas que contribuirán a **impulsar el gasto privado y público** y brindar un entorno de mayor confianza a los agentes económicos; ii) recuperación y resiliencia de la demanda interna en un escenario de vacunación masiva, control de la pandemia, **reactivación del turismo** e impulso del gasto privado; iii) **mayor producción cuprífera que impulsará el volumen de las exportaciones**; iv) impulso a la competitividad y productividad, apuntalados por el Plan Nacional de Competitividad e Infraestructura y respuestas de acciones de política provenientes del trabajo en las mesas ejecutivas existentes o por crear; v) en la medida que se observe un incremento en la velocidad del*

[2] https://www.mef.gob.pe/en/?option=com_content&language=en-GB&Itemid=101108&view=article&catid=100&id=7487&lang=en-GB

crecimiento interno, con lo previsto en el MMM y el plan de reactivación, todo ello será funcional al logro de una mayor confianza de los consumidores y empresarios.

Imagen 2



1/ Para Perú se considera las proyecciones del MEF.
Fuente: BCRP, MEF y proyecciones MEF.

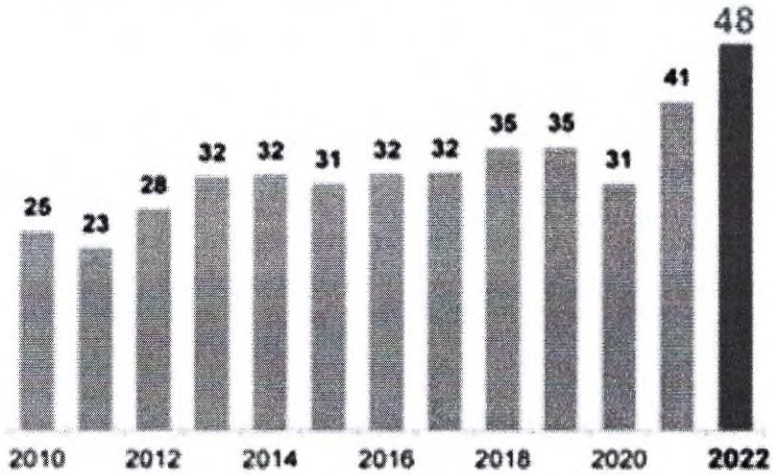
Consumo privado, exportaciones e inversión pública A pesar del contexto internacional adverso que ha afectado los precios de alimentos y combustibles, el consumo privado se ha mantenido resiliente ante la recuperación progresiva del empleo y los ingresos de los hogares en un contexto de mayor operatividad de las actividades económicas; sumado a ello, las medidas de apoyo por el Poder Ejecutivo a las familias más vulnerables durante el primer semestre del año, han permitido reducir el impacto del alza de precios.

Las exportaciones estarán sostenidas por el mayor impulso de la oferta primaria asociado a la mayor producción de Mina Justa y Quellaveco, y normalización de operaciones de Las Bambas tras superar las paralizaciones por conflictividad social; resiliencia de las exportaciones no tradicionales ante los mayores envíos de productos de agroexportación como frutas, legumbres, cereales, entre otros; además, las exportaciones de servicios continuarían recuperándose, fundamentalmente, por el gradual restablecimiento del flujo de pasajeros no residentes y las medidas internas de impulso al sector.

A su vez, la inversión pública mostró una aceleración durante el año, explicada por las acciones que se han adoptado para impulsar la ejecución, tales como las capacitaciones, el seguimiento de carteras de proyectos, y la asignación del presupuesto más elevado en los últimos años para importantes obras públicas: S/ 64 mil millones.

Imagen 3

Imagen 1: Inversión Pública (Miles de Millones de Soles)



Fuente: MEF

Déficit fiscal

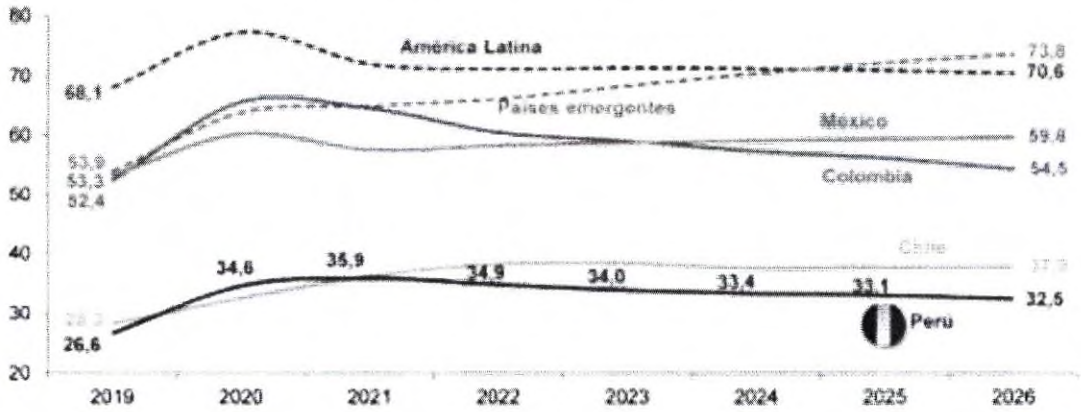
Para 2022, el déficit fiscal de Perú se ubicará en 2,5% del PBI, muy por debajo del límite previsto en la regla fiscal para este año (3,7% del PBI), y con ello se prevé que la deuda pública se ubique en 34,9% del PBI, nivel menor a lo registrado en 2021 (35,9% del PBI).

Para los siguientes años, se tendrá una reducción gradual del déficit fiscal y de la deuda pública orientado al cumplimiento de sus reglas fiscales de mediano plazo (1% del PBI y 30% del PBI, respectivamente). Así, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 31541, se tiene la siguiente trayectoria del déficit fiscal: 2,4% del PBI en 2023; 2,0% del PBI en 2024; 1,5% del PBI en 2025; y 1,0% del PBI de 2026 en adelante.

Con ello, la deuda pública continuaría con una tendencia decreciente (34,0% del PBI en 2023, 32,5% del PBI en 2026, 30,6% del PBI en 2030, 28,4% del PBI en 2035 y 26,6% del PBI en 2040). Dichos niveles de deuda pública son significativamente inferiores a la deuda pública promedio de países emergentes (cerca de 75% del PBI) y de América Latina (cerca de 70% del PBI) para 2026.

Imagen 4

Deuda Pública Bruta (% PBI)



Fuente: MEF

Cabe destacar que la trayectoria fiscal actual posiciona a Perú como uno de los primeros países en establecer reglas fiscales tras la COVID-19, lo cual conllevará a una importante recomposición del espacio fiscal y mantendrá la competitividad de las finanzas públicas del país. Además, mientras que los déficits fiscales de la región seguirán siendo mayores a los que tenían antes de la pandemia y sus niveles de deuda pública se mantendrán elevados, las finanzas públicas del país seguirán siendo diferenciadas y con bajos niveles de deuda. Ello permite que Perú tenga una mayor fortaleza fiscal y macroeconómica, en contraste a otras economías emergentes, frente a la materialización de riesgos relacionados al contexto internacional.

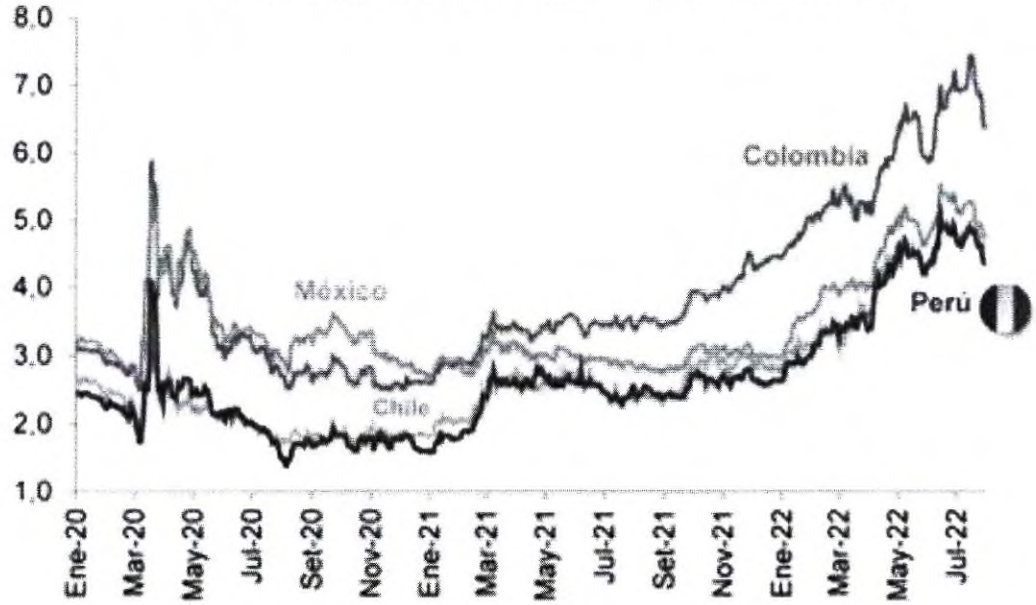
En cuanto a la previsión de los ingresos fiscales en el horizonte del presente MMM; en 2022 los ingresos crecerán 2,5% real en consistencia con el notable avance registrado en el primer semestre del año (+17,6% real) y con ello alcanzarían el 21,4% del PBI en 2022. En tanto, para 2023 se prevé que los ingresos fiscales disminuyan 1,0% real y se sitúen en 20,5% del PBI debido al efecto de menores precios de exportación (-5,8%); mientras que, los ingresos crecerían a un ritmo promedio de 3,3% real entre 2023-2026 y se ubicarían en 20,5% del PBI, ante la convergencia del crecimiento económico a sus niveles de largo plazo.

En cuanto al gasto público, este crecerá de manera ordenada en función a las reglas fiscales y los ingresos disponibles. Para 2022, el gasto no financiero del gobierno general ascenderá a S/ 211,6 mil millones (+1,1% real o 8,9% nominal) y será equivalente a 22,3% del PBI. Entre 2023 y 2026, el gasto transitará ordenadamente hacia niveles observados antes de la pandemia (2023: 21,4% del PBI, 2024: 21,0% del PBI, 2025: 20,5% del PBI y 2026: 20,0% del PBI). No obstante, entre 2019 y 2026, el gasto público se incrementará a un ritmo promedio anual de S/ 13 mil millones entre dicho periodo (promedio anual 2022-2026: S/ 8 mil millones). (…)

Asimismo, las finanzas públicas sostenibles permiten brindar soporte a la estabilidad macroeconómica del país, preservar una alta capacidad de respuesta fiscal frente a eventos adversos, y tener espacio para llevar a cabo reformas estructurales que permitan un mayor crecimiento y bienestar de los ciudadanos.

Imagen 5

Tasa de interés de bonos soberanos a 10 años en dólares (%)



Fuente: MEF

Como se puede ver, los principales supuestos con los que se asumía que el crecimiento del Perú fuera de 3.3%, no se han cumplido. La reactivación del turismo, a pesar de los esfuerzos sectoriales que se dieron con el FAE MYPE y TURISMO, se vieron afectados con los eventos desencadenados después del 7 de diciembre de 2022. Un día antes, el BBVA emitió un informe[3] donde señalaba que se esperaba que el crecimiento de la economía peruana, al cierre del 2022, fuera de 2.7.

En este nuevo contexto, se siguen confiando las expectativas de crecimiento en el fortalecimiento de las exportaciones, hay que tener cuidado de no exigir mucho de las exoneraciones tributarias, dado que uno de los supuestos más relevantes también es el de mantener una deuda pública bruta por debajo del 31% y las proyecciones de algunos expertos, a la luz de los hechos, indican que puede estar por el orden del 34%.

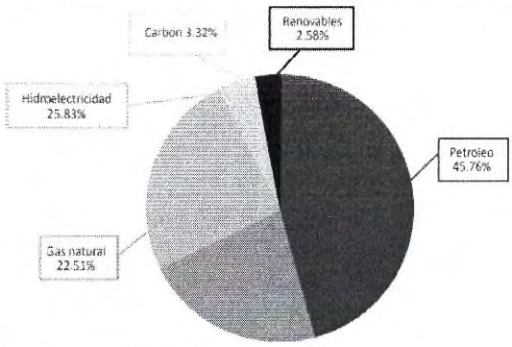
[3] https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/situacion-peru-diciembre-2022/#:~:text=La%20econom%C3%ADa%20crecer%C3%A1%202%2C7,y%20el%20turismo%20seguir%C3%A1%20normalizando.

Potencial del Transporte Público

De acuerdo con la investigación publicada por OSINERGMIN[4], el potencial del transporte público es fundamental para la adopción de esta nueva tecnología en el mercado peruano, como se cita a continuación:

> *Cerca de la mitad de la energía primaria consumida en nuestro país proviene del petróleo. Esto significa que un importante porcentaje de la actividad nacional se realiza con combustibles contaminantes y nos hace vulnerables a cambios en el precio internacional. En este escenario, la electrificación del transporte representa un instrumento para solucionar los problemas mencionados.*
> *El transporte público, ampliamente usado por los ciudadanos y con diversos problemas, es el medio adecuado para iniciar la expansión de la movilidad eléctrica.*
>
> *. Matriz de energía primaria en el Perú*
> *En 2018, el consumo de energía primaria en el Perú fue de 27.1 millones de toneladas de petróleo equivalente (TOE, por sus siglas en inglés), siendo el petróleo el recurso energético que más predominó, con una participación del 45.76% del total. A su vez, como se puede observar en el gráfico 11-2* [Imagen 6 en este documento], *hubo una relativa importancia de la hidroelectricidad y el gas natural, que presentan una participación del 25.83% y del 22.51%, respectivamente.*
> *Por otro lado, la energía renovable aún se encuentra incipiente dentro de la matriz de energía primaria dado que posee solo el 2.3%.*

Imagen 6: Matriz de Energía primaria en el Perú medida por consumo (2018)

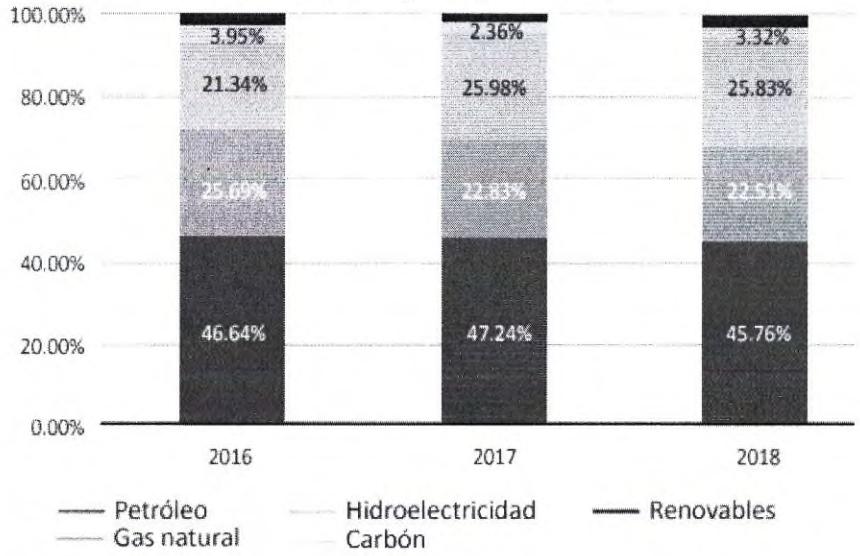


Fuente: BP plc (2019). Elaboración: GPAE-Osinergmin.

> *Cabe mencionar que dichas cifras se han mantenido más o menos estables en los últimos años, pues como se puede ver en el gráfico 11-2* [Imagen 7 en este documento], *la participación promedio del petróleo en el periodo 2016-2018 ha sido de 46.55%. Por otro lado, también en dicho periodo, el gas natural ha sido desplazado a un segundo lugar de la matriz de consumo de energía primaria por la electricidad.*

4 https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Libros/Osinergmin-Electromovilidad-conceptos-politicas-lecciones-aprendidas-para-el-Peru.pdf

Imagen 7: Evolución del consumo de energía primaria en el Perú según tipo de recursos energético (2016-2018)



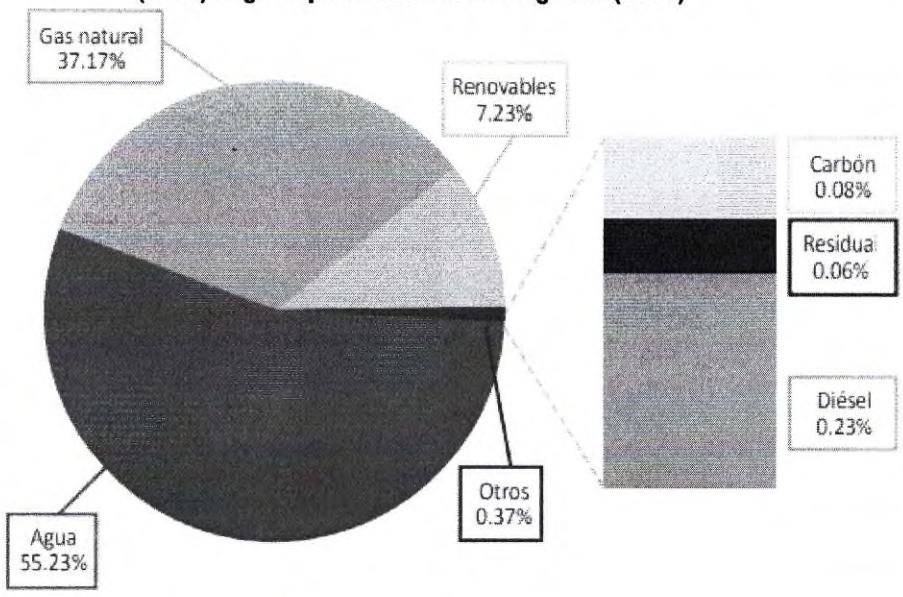
.

En suma, una gran parte de la actividad de nuestro país se basa en el petróleo, lo cual, además de exponernos a variaciones en su precio internacional, genera emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que contribuyen al cambio climático, y contaminantes locales que ocasionan graves problemas de salud a la población. En ese sentido, existe espacio para que crezca la electrificación del transporte a partir de energías renovables.

Matriz de generación eléctrica

Si bien la matriz de energía primaria ha mostrado ser casi en un 50% atribuible al petróleo y, por lo tanto, altamente contaminante, este no es el caso de la generación eléctrica. En el gráfico 11-3 [Imagen 8 en este documento], *se muestra la matriz de generación eléctrica del Sistema Eléctrico Interconectado Nacional (SEIN) según el tipo de recurso energético que se ha empleado en la producción. Se puede notar que gran parte de las centrales eléctricas en el Perú usan recursos hídricos y gas natural, con una participación del 55.23% y 37.17%, respectivamente. La producción de electricidad por medio de recursos renovables (energía solar, eólica y biomasa) fue del 7.23% del total de la producción. Mientras tanto, los derivados del petróleo (diésel y residual) y el carbón, representaron un 0.28% y 0.08% de participación, respectivamente.*

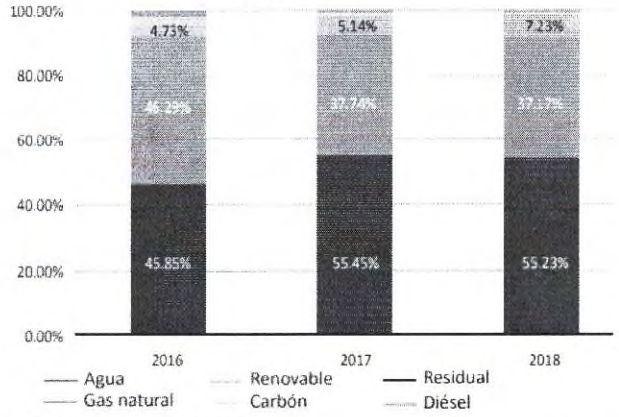
Imagen 8: Matriz de generación eléctrica en el Perú, medida por producción eléctrica (GWh) según tipo de recursos energético (2018)



Fuente: COES. Elaboración GPAE-Osinergmin.

Asimismo, como puede verse en el gráfico 11-4 [Imagen 9 en este documento], *en los últimos años, los recursos hídricos y los recursos energéticos renovables (RER) han ganado participación en la producción de electricidad. En el caso particular de los RER, su incremento se debe al marco legal que promueve la generación eléctrica mediante recursos renovables, como el Decreto Legislativo (DL) de Promoción de la Inversión para la Generación de Electricidad con el Uso de Energías Renovables N° 1002 y el Reglamento de la Generación de Electricidad con Energías Renovables Decreto Supremo (DS) N° 012-2011-EM, los cuales dieron origen a subastas cuyos proyectos se han ido materializando y poniendo en operación.*

Imagen 9: Evolución de la producción de electricidad del SEIN según tipo de recurso energético



Fuente: COES. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Así, dado el limitado nivel de contaminación que generan las plantas termoeléctricas que funcionan con gas natural, nuestra matriz de generación eléctrica resulta bastante limpia.

Por tal motivo, necesitamos preservar esta ventaja e inclusive profundizar la participación de energías renovables. En particular, debe tenerse en cuenta el potencial solar de nuestro país: el estudio más reciente es el "Atlas de Energía Solar del Perú", desarrollado por el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú (Senamhi) en 2003 (ver cuadro 11-1 e ilustración 11-1 [Imagen 10 en este documento],

Imagen 10: Estimación del Potencial solar en el Perú KWh/m²

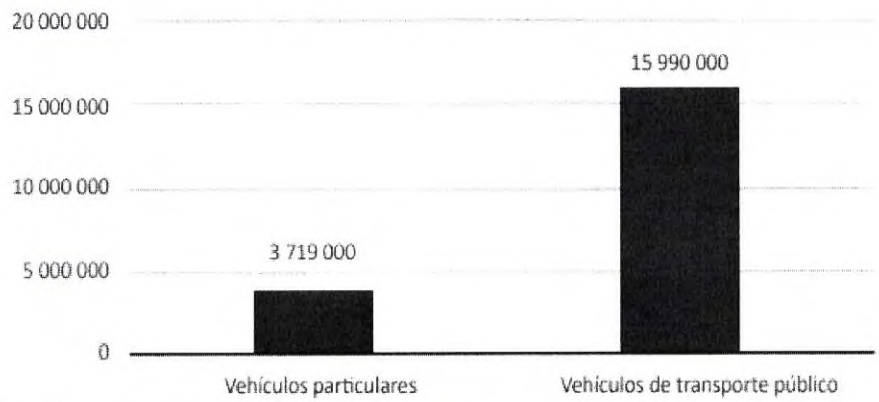
Territorio	Promedio anual (kWh/m²)
Costa Sur	6.0 - 6.5
Costa Norte	5.5 - 6.0
Sierra	5.5 - 6.0
Selva Sur	5.0 - 5.5
Selva Norte	4.5 - 5.0

Fuente: Tamayo (2011). Elaboración: GPAE-Osinergmin.

(...)

. Estado actual del transporte en Lima
Lima es la ciudad con la tasa más alta de vehículos por mil habitantes en nuestro país.
Como puede verse en el cuadro 11-6 [Imagen 11 en este documento], *de acuerdo con información del Minam, este indicador alcanzó 175.48 por cada mil habitantes. En segundo lugar y tercer lugar, encontramos a Arequipa y Tacna, con 144.42 y 142.72, respectivamente.*

Imagen 11: Viajes motorizados pro tipo de vehículo Lima y Callao



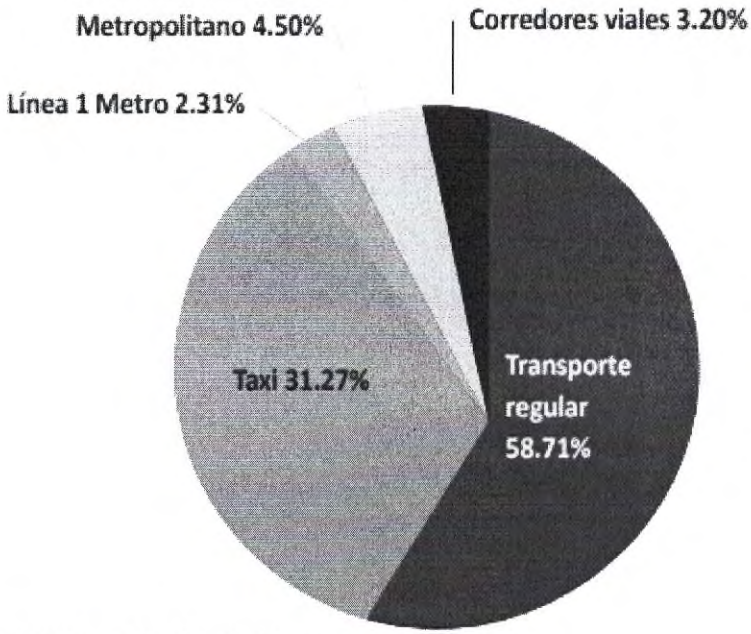
Fuente y elaboración: Fundación Transitemos (2018).

En Lima, el crecimiento del número de vehículos por mil habitantes ha sido de 42% en el periodo 2009-2016. Lima es la ciudad con mayor población del país. Junto con el Callao que, para efectos del transporte, forman una misma zona geográfica,

reunían un total de 10 479 889 de habitantes para 2017, según cifras del último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

11.4.1. Situación del transporte en Lima
En Lima, para movilizarse, las personas usan, sobre todo, transporte público. Así, como puede verse en el gráfico 11-7 [Imagen 12 en este documento], *el número de viajes efectuados en transporte público por la población de Lima y Callao es de 15 990 000 al día, mientras que los viajes diarios realizados con transporte privado ascienden a 3 709 000.*

Imagen 12: Distribución de los viajes diarios en Lima y Callao



Fuente y elaboración: Fundación Transitemos (2018).

Es decir, en Lima y Callao, según datos de la Fundación Transitemos, solo 19% de los ciudadanos utiliza sus automóviles particulares como medio de transporte. En contraste, el 81% de los ciudadanos usa algún tipo de transporte público, el cual incluye: transporte regular, taxis, la Línea 1 de Metro, Metropolitano y corredores complementarios. Según la Fundación Transitemos (2018), el número de viajes realizados en transporte público durante 2018 fue 15 990 000 por día. De esta cifra, un gran porcentaje pertenece a los realizados en transporte regular y taxi, con un 58.71% y 31.21%, respectivamente.

Esto genera problemas debido a las deficiencias de estos tipos de transporte, como la ausencia de paraderos establecidos y que no existe un sistema de precios. Asimismo, solo el 56% de los taxis cuenta con licencia. Por otro lado, los viajes realizados en la Línea 1 del Metro, el Metropolitano y los corredores viales, representan el 2.31%, 4.50% y el 3.20% del total, respectivamente.

Estas estadísticas revelan que la gran mayoría (81%) de los viajes en Lima y Callao se realizan mediante transporte público. A su vez, del total de viajes realizados, únicamente el 2.31% (el correspondiente al Metro de Lima) se encuentra

electrificado. Es decir, que existe una importante oportunidad para promover la electromovilidad por medio del transporte público, cuya planificación corresponde al Estado. En algunos casos, su implementación puede llevarse a cabo mediante modificaciones a las asociaciones público-privadas en marcha (Metropolitano o Corredores Complementarios), o la ejecución de la reforma del transporte regular, que actualmente representa la fuente principal del caos en el transporte de la capital.

Conclusiones

- El transporte es un gran problema de contaminación, sobre todo en Lima y Callao, donde los vehículos propulsados por Diesel son los que registran mayores niveles de emisión de carbono y gases de efecto invernadero.
- Introducir una nueva tecnología, implica desarrollar un nuevo ecosistema, con actore como empresas de abastecimiento de energía eléctrica, empresas que brinden el mantenimiento de los vehículos, personal calificado para realizar estas tareas, entre otros, en ese sentido, se asumen costos importantes, donde es fundamental asegurar una demanda predecible.
- El transporte público y el transporte de carga, además de ser los principales emisores de gases de efecto invernadero, pueden ser los pilares que sustenten la demanda predecible que la introducción de una nueva tecnología demanda. En ese sentido, se considera que el gobierno debe apoyar e impulsar la implementación de electromovilidad a través de estos dos segmentos de mercado.

II. ANÁLISIS COSTO — BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no genera ningún tipo de gasto adicional para el erario nacional.

ACTORES	COSTOS	BENEFICIOS
Gobierno Peruano	Devolución del IGV de la compra de vehículos eléctricos destinados a transporte público y de carga pesada.	Renovación del parque automotor aplicando inventivos tributarios para la demanda.
Cooperativas de Transporte Público	Los costos de renovar su flota, asumido por cada uno de sus miembros	Renovación de su flota por una que consume energía más económica
Cooperativas de Transporte de Carga	Los costos de renovar su flota, asumido por cada uno de sus miembros	Renovación de su flota por una que consume energía más económica
Ciudadanía	Ninguno	Reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no altera la legislación nacional, por el contrario, fortalece la legislación existente afianzando la institucionalidad de las políticas públicas con alcances en un sector representativo de la generación de empleo.

IV. RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

Esta iniciativa guarda relación con las Políticas de Estado:

- ✓ **Política de Estado 8.** Descentralización política económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral armónico y sostenido del Perú.
- ✓ **Política de Estado 10.** Reducción de la pobreza.
- ✓ **Política de Estado 11.** Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
- ✓ **Política de Estado 14.** Acceso al empleo pleno, digno y productivo.
- ✓ **Política de Estado 24.** Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

Lima, junio de 2023