Proyecto de Ley N° 6701/2023-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
19 DIC. 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 16:29

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

Lima, 19 de diciembre de 2023

OFICIO Nº 402 -2023 -PR

Señor
ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del 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 establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de peronas, a través de la ampliación de la habilitación presupuestaria establecida por la Ley N° 31708, Ley que establece medidas complementarias para promover el Servicio de Tranporte Público Terrestre de Mercancías y el Servicio de Transporte Regular de Personas.

Mucho estimaremos que se sirva disponer su trámite con el carácter de URGENTE, según lo establecido por el artículo 105° de la Constitución Política del Perú.

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

Atentamente,

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

LUIS ALBERTO OTÁROLA PEÑARANDA
Presidente del Consejo de Ministros

Proyecto de Ley

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA PROMOVER EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y EL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS, A TRAVÉS DE LA AMPLIACIÓN DE LA HABILITACIÓN PRESUPUESTARIA ESTABLECIDA POR LA LEY N° 31708, LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA PROMOVER EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y EL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS

Artículo 1.- Objeto y finalidad

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas complementarias para garantizar la continuidad, durante el Año Fiscal 2023, del otorgamiento del subsidio económico aprobado mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022, Decreto de Urgencia que establece medidas para Promover el Servicio de Transporte Público Terrestre de Mercancías y el Servicio de Transporte Regular de Personas, con la finalidad de hacer efectiva la entrega del subsidio a favor de los transportistas beneficiarios.

Artículo 2.- Medidas presupuestarias para asegurar el otorgamiento del subsidio dispuesto mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022

Se amplía la autorización dispuesta en el numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley N° 31708, Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas, a efectos de habilitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático, hasta por la suma de S/ 2,490,153,00 (DOS MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA MIL CIENTO CINCUENTA Y TRES Y 00/100 SOLES), por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, para financiar el otorgamiento del subsidio económico dispuesto por el artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 021-2022 y normas complementarias. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo dispuesto en el numeral 9.8 del artículo 9 de la Ley N° 31638, Ley de Presupuesto del Sector Público para

EXP 27495

el Año Fiscal 2023, y las restricciones presupuestarias establecidas en los incisos 4 y 5 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Artículo 3.- Financiamiento

La implementación de lo dispuesto en la presente Ley se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 4.- Vigencia

La presente Ley tiene vigencia hasta el día 31 de diciembre del 2023.

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

En Lima, a los

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

LUIS ALBERTO OTÁROLA PEÑARANDA
Presidente del Consejo de Ministros

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA PROMOVER EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y EL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS A TRAVÉS DE LA AMPLIACIÓN DE LA HABILITACIÓN PRESUPUESTARIA ESTABLECIDA POR LA LEY N° 31708, LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA PROMOVER EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y EL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS

I. OBJETO

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022 "Decreto de Urgencia que establece medidas para Promover el Servicio de Transporte Público Terrestre de Mercancías y el Servicio de Transporte Regular de Personas" durante el Año Fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega del subsidio a favor de los transportistas beneficiarios.

II. FINALIDAD

Mediante la presente Ley se busca efectivizar la entrega del subsidio económico a favor de los transportistas beneficiarios cuyas solicitudes de otorgamiento de subsidio se presentaron en el Año Fiscal 2022 y en el Año Fiscal 2023 y no fueron devengadas, siendo que la medida promoverá la reactivación económica.

III. ANTECEDENTES

Mediante el artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 021-2022, Decreto de Urgencia que establece medidas para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas (en adelante el Decreto de Urgencia), se dispone otorgar a favor de los transportistas (personas naturales y/o jurídicas) que prestan el servicio de transporte público terrestre de mercancías[1] y el servicio de transporte regular de personas[2] un **subsidio económico** equivalente al cuarenta por ciento (40%) del monto pagado por peajes ubicados en el territorio nacional, por un periodo de cuatro (4) meses; para lo cual se toma como referencia el monto total mensual de las tarifas de peaje pagadas por el transportista.

El numeral 2.3 del artículo 2 del Decreto de Urgencia, establece las condiciones que deben cumplir los transportistas para acceder al beneficio del subsidio económico, así como las que establezcan las respectivas normas complementarias.

---

[1] El numeral 3.64 del artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, define al **Servicio de Transporte de Mercancías en General:** la Modalidad del servicio de transporte público de mercancías o carga en general, bajo cualquier modalidad.

[2] (Idem)
3.62 **Servicio de Transporte Regular de Personas:** Modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización. Se presta bajo las modalidades de Servicio Estándar y Servicio Diferenciado, en vehículos que cumplan con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Vehículos y el presente Reglamento.

Las condiciones señaladas en el Decreto de Urgencia son las siguientes:

a) Contar con títulos habilitantes vigentes a la entrada en vigencia del Decreto de Urgencia; precisando que también pueden acceder al subsidio quienes hayan obtenido el título habilitante con posterioridad a la vigencia del Decreto de Urgencia, siempre que hubieran presentado su solicitud hasta antes de dicha fecha.
b) Brindar el servicio de transporte a través de vehículos habilitados, cumpliendo los términos de la autorización otorgada.
c) Emitir comprobantes de pago electrónicos por la prestación del servicio de transporte público terrestre de mercancías y/o del servicio de transporte regular de personas, en tanto esté obligado, de acuerdo con las normas que emita la SUNAT. Se exime de esta condición al servicio de transporte regular de personas de ámbito provincial.
d) El contribuyente debe estar registrado con estado "activo" y en condición de habido en su Registro Único de Contribuyente (RUC).

Asimismo, el numeral 2.4 del artículo 2 del Decreto de Urgencia, establece los límites para el otorgamiento del beneficio del subsidio económico, aplicables a los vehículos habilitados del transportista:

a) Hasta quince (15) vehículos motorizados por cada transportista, en el caso del servicio de transporte público terrestre de mercancías.
b) Hasta cincuenta (50) vehículos motorizados por cada transportista, en el caso del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional y regional.
c) Hasta cincuenta (50) vehículos motorizados por cada ruta autorizada a los transportistas, en el caso del servicio de transporte regular de personas de ámbito provincial.

El numeral 2.5 del artículo 2 del Decreto de Urgencia dispone que el MTC y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) son los responsables de atender las solicitudes presentadas por los transportistas en la forma, plazo y condiciones precisadas en las respectivas normas complementarias; precisando que la ATU es responsable de atender las solicitudes respecto de los servicios prestados en el ámbito de su competencia.

Mediante Ley N° 31708, se establecen medidas complementarias para garantizar la continuidad del subsidio económico destinado al servicio de transporte público terrestre de mercancías y al servicio de transporte regular de personas durante el Año Fiscal 2023, conforme al Decreto de Urgencia 021-2022. Para ello, se autorizan modificaciones presupuestarias al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, hasta por la suma de S/ 46,614,486, para el financiamiento del otorgamiento del subsidio económico, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación.

IV. MARCO JURÍDICO Y LAS HABILITACIONES EN CUYO EJERCICIO SE DICTA EL PROYECTO DE LEY

El artículo 80 de la Constitución Política del Perú señala que las modificaciones presupuestarias que comprende a los créditos suplementarios, habilitaciones y transferencias de partidas se tramitan ante el Congreso de la República tal como la ley de presupuesto y que durante el receso parlamentario se tramitan ante la Comisión Permanente y su aprobación requiere los votos de los tres quintos del

número legal de sus miembros. Por otro lado, en el artículo 101 de la Constitución Política del Perú se precisa las atribuciones de la Comisión Permanente y dentro de ellas se considera: Aprobar los créditos suplementarios y las transferencias y habilitaciones del Presupuesto, durante el receso parlamentario. Asimismo, el artículo 105 establece que los proyectos de ley enviados por el Poder Ejecutivo tienen preferencia con carácter de urgencia.

El Decreto Legislativo N° 1440 desarrolla el tema de las modificaciones presupuestarias en los artículos 45, 46 y 47, considerando que los montos y las finalidades de los créditos presupuestarios contenidos en los Presupuestos del Sector Público solo podrán ser modificados durante el ejercicio presupuestario, dentro de los límites y con arreglo al procedimiento establecido en la presente norma, mediante: 1) Modificaciones en el Nivel Institucional, y 2) Modificaciones en el Nivel Funcional y Programático.

- **Modificaciones Presupuestarias en el Nivel Institucional**

  Las modificaciones presupuestarias en el nivel institucional: son los créditos suplementarios y las transferencias de partidas, los que son aprobados mediante Ley. En el caso de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, los créditos suplementarios de los fondos públicos administrados por dichos niveles de gobierno se aprueban en el marco del párrafo 50.4 del artículo 50 y del artículo 70 se aprueban por acuerdo de Consejo Regional o Concejo Municipal según sea el caso. La definición de estas modificaciones es la siguiente:

  - Los créditos suplementarios, constituyen incrementos en los créditos presupuestarios autorizados, provenientes de mayores recursos respecto de los montos establecidos en la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público; y,
  - Las transferencias de partidas, constituyen traslados de créditos presupuestarios entre Pliegos.

- **Modificaciones Presupuestarias en el Nivel Funcional y Programático**

  Las modificaciones presupuestarias en el nivel funcional y programático que se efectúan dentro del marco del Presupuesto Institucional vigente de cada Pliego, son las habilitaciones y las anulaciones que varían los créditos presupuestarios aprobados por el Presupuesto Institucional para los productos y proyectos, y que tienen implicancia en la estructura funcional y programática compuesta por las categorías presupuestarias que permiten visualizar los propósitos a lograr durante el año fiscal:

  - Las anulaciones: Constituyen la supresión total o parcial de los créditos presupuestarios de productos o proyectos.
  - Las habilitaciones: Constituyen el incremento de los créditos presupuestarios de productos y proyectos con cargo a anulaciones del mismo producto o proyecto, o de otros productos y proyectos.

Estas modificaciones presupuestarias son aprobadas mediante resolución del titular, a propuesta de la oficina de presupuesto o de la que haga sus veces en la entidad. El titular puede delegar dicha facultad de aprobación, a través de disposición expresa, la misma que debe ser publicada en el Diario Oficial El Peruano.

Entendiendo que la Administración Pública es la principal gestora del interés general y participa en las áreas de promoción de actividades prestacionales, a través de los servicios públicos en forma directa o por personas jurídicas, en este caso el servicio de transporte de mercancías constituye el medio principal para transportar diversos productos que integran a los diversos actores de la cadena de suministro, mientras que el servicio de transporte de personas está orientado a atender las necesidades de movilidad de la población, especialmente con motivos de trabajo, educativos y de salud.

El artículo 58 de la Constitución Política del Perú, establece que el Estado orienta el desarrollo del país y actúa, en otras áreas, en los servicios públicos, para lo cual, debe establecer mecanismos y facilidades para que todo ciudadano cuente con el servicio público de transporte de mercancías y de personas y, además, que los consumidores de los productos que son transportados obtengan menores precios por los productos. Asimismo, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala en su artículo 3 que el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

En el año 2020 se inició en nuestro país la pandemia producto de la COVID-19, que ha tenido un impacto severo en la economía global y en particular la peruana. En tal sentido, el país ha realizado esfuerzos destinados a la reactivación económica, destinando recursos y brindando incentivos con este objetivo. Asimismo, es necesario considerar los posibles riesgos de la ocurrencia del Fenómeno del Niño entre los años 2023 y 2024, que impactaría en todos los sectores de la economía.

En efecto, de acuerdo a los lineamientos de política contenidos en el Marco Macroeconómico Multianual 2024-2027 en lo que respecta a los servicios afectados:

> *En este contexto, el escenario de riesgo actual considera la ocurrencia del fenómeno El Niño de intensidad extraordinaria desde el 4T2023 hasta el verano de 2024 que impactaría en todos los sectores de la economía, principalmente en la oferta productiva de los sectores primarios como agropecuario, pesca y manufactura primaria. (…) Además, el FEN impactará negativamente en los sectores no primarios a través de los daños en la infraestructura como viviendas y carreteras; servicios básicos como agua, electricidad y saneamiento;* ***además de limitaciones en el transporte de pasajeros y carga-lo que dificulta el traslado de personal e insumos-****, e impacto negativo en la demanda de los hogares, entre otros. Así, se estima que el FEN extraordinario restaría 0,6 p.p. al crecimiento del PBI en 2023 y 1,7 p.p. en 2024 respecto al MMM. Hacia los próximos años, el efecto del FEN se disiparía. (pp. 61, subrayados propios)*

Al respecto, es preciso mencionar que el transporte es una actividad fundamental para la economía de un país, pues a través de esta se realiza casi toda actividad comercial, desplazando insumos, mercancías, consumidores y trabajadores. En particular, en el caso peruano el transporte vial es el principal medio de transporte tanto para personas como en el caso de las mercancías, constituyendo un elemento central de la actividad económica.

Desde el punto de vista de la producción económica, el transporte es un bien intermedio, no un bien de consumo final[3]. En tal sentido, mientras mayor sea el costo del transporte, menor es el margen de beneficios de las otras actividades económicas. La logística es un elemento crucial de la competitividad y el rendimiento; una logística eficaz facilita la producción y distribución de bienes (o servicios) a bajo costo y de manera fiable. De manera general, el costo del transporte representa el 31.8% de los costos logísticos[4]. En tal sentido, el transporte terrestre, como actividad económica, depende fuertemente del costo de los combustibles, siendo que el precio de estos se viene incrementando. Por ello, un incentivo económico que reduzca el costo de otros insumos para los transportistas, por ejemplo, un subsidio a los peajes, tendrá un impacto económico significativo.

Alineamiento del Proyecto de Ley con las Políticas del Estado

Es pertinente señalar que el Proyecto de Ley se encuentra alineado con las políticas del país y planes estratégicos relevantes para el sector. En particular se considera las Políticas de Estado definidas por el Acuerdo Nacional y la Política General de Gobierno.

Las Políticas de Estado definen lineamientos generales que orientan el accionar del Estado en el largo plazo a fin de lograr el bienestar de las personas y el desarrollo sostenible del país, como resultado de un consenso alcanzado en el Foro del Acuerdo Nacional en el año 2002 (sociedad civil, Estado y partidos políticos) y sus actualizaciones. Son en total 35 Políticas de Estado, las que han sido agrupadas en cuatro ejes temáticos: (i) Democracia y Estado de derecho; (ii) Equidad y justicia social; (iii) Competitividad del país; y (iv) Estado eficiente, transparente y descentralizado[5]. La **Tabla 1,** realiza el análisis de la consistencia del Proyecto de Ley con las prioridades nacionales establecidas en las Políticas de Estado.

Tabla 1. Consistencia del Proyecto de Ley con las prioridades nacionales establecidas en las Políticas de Estado.

Políticas de Estado	Consistencia del Proyecto de Ley
17. Afirmación de la economía social de mercado *"Nos comprometemos a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado, pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.* *Con este objetivo el Estado:(b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local ..."*	El Proyecto de Ley está alineado con los principios de la economía social de mercado y de libre mercado, pero siendo un Estado responsable y subsidiario. Como parte de sus mecanismos, lo dispuesto en el Proyecto de Ley busca promover el crecimiento económico a través del pago de las solicitudes de subsidio que no fueron devengadas mediante la habilitación presupuestaria de la Ley N° 31708.

Elaboración: DPNTRA.

[3] De Rus, Ginés; Campos, Javier y Gustavo Nombela (2003). Economía del transporte.

[4] Guasch José (2011) La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe. https://www.competecaribbean.org/wp-content/uploads/2013/06/JL_Guasch_final_Logistics-as-a-Driver-for-Competitiveness-spanish.pdf

[5] https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2019/02/35-POL%C3%8DTICAS-DE-ESTADO-actualizado-Feb.2019.pdf

La "Política General de Gobierno para el presente mandato presidencial", aprobada por Decreto Supremo N° 042-2023-PCM, reemplaza a la "Política General de Gobierno el periodo 2021-2026", aprobado por Decreto Supremo N° 164-2021-PCM, vigente al momento del desarrollo del Proyecto de Ley. La Política de Gobierno actualmente vigente cuenta con 9 ejes, cada uno con lineamientos y líneas de intervención que orientan las acciones de las distintas entidades públicas para el alcance de estos objetivos[6]. La consistencia del Proyecto de Ley N° 3599/2022-PE con las prioridades nacionales establecidas en la Política General de Gobierno se presenta en la **Tabla 2.**

Tabla 2. Consistencia del Proyecto de Ley con la Política General de Gobierno, aprobada mediante Decreto Supremo N° 042-2023-PCM.

Ejes, lineamientos y líneas de intervención	**Consistencia del Proyecto de Ley**
Eje 4: Reactivación económica 4.2 **Fomentar la inversión privada** y público privada nacional y extranjera **en un ambiente de estabilidad jurídica** y paz social. 4.4 **Brindar apoyo al desarrollo empresarial, con énfasis en las Mipyme**, a fin de aumentar su competitividad y productividad_en apoyo al crecimiento de la economía peruana. 4.5 **Implementar medidas de reactivación, con énfasis en los sectores** agricultura, producción, turismo, cultura, ambiente y **transportes** y comunicaciones. 4.9 **Impulsar el crecimiento del comercio, la inversión** y las exportaciones de bienes y servicios de manera sostenible, con énfasis en las agroexportaciones.	El Proyecto de Ley busca efectivizar la entrega del subsidio económico a favor de los transportistas beneficiarios cuyas solicitudes de otorgamiento de subsidio se presentaron en el Año Fiscal 2022 y en el Año Fiscal 2023 y no fueron devengadas, siendo que la medida promoverá la reactivación económica Cabe señalar que el servicio de transporte terrestre de mercancías es clave para el crecimiento del comercio y las exportaciones así como el transporte de personas que promueve el empleo y turismo.

Elaboración: DPNTRA.

Igualmente, la presente norma se encuentra alineada con la planificación estratégica del sector, en particular, con el Objetivo Estratégico Sectorial 1 "Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transporte" y en particular con su Acción Estratégica 01.02, "Incrementar la calidad de los servicios de transporte" del Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2026 – Sector Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 183-2022-MTC/01.

V. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

Identificación del problema público

El mundo y en particular América Latina enfrenta un incremento de precios en forma persistente en los últimos meses, como resultado de una serie de hechos que confluyen elevando la vulnerabilidad, principalmente de la población en extrema pobreza, en pobreza y la que no estando en dicha condición ve mermada su capacidad de compra real.

[6] https://www.gob.pe/institucion/pcm/informes-publicaciones/4033369-politica-general-de-gobierno-para-el-presente-mandato-presidencial

Uno de los sectores afectados directamente por el incremento de precios de insumos es el sector transporte terrestre de mercancías; situación que finalmente se traslada a mayores tarifas de fletes de transporte, principalmente de los alimentos y bienes de primera necesidad para los hogares y las industrias en el país. Por otra parte, el servicio de transporte regular de personas contribuye a la movilidad entre las ciudades de nuestro país, la misma que se realiza principalmente por motivos de trabajo, estudio y salud.

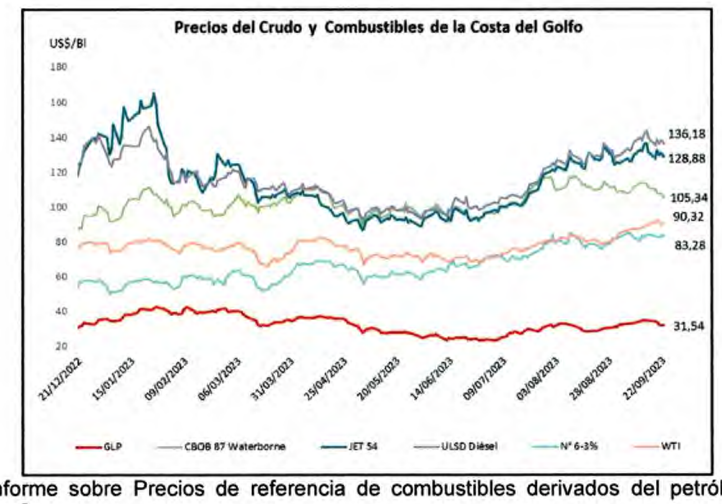
En ese contexto, el precio del combustible diésel, un insumo fundamental para la prestación del servicio de transporte, ha experimentado aumentos debido a la elevación general de los precios del petróleo. El petróleo crudo WTI, por ejemplo, ha aumentado sus precios desde alrededor de 80 USD por barril a fines del año 2022, manteniendo una estabilidad hasta principios de marzo de 2023.

Acerca de los precios del petróleo crudo y productos, especialmente del USL Diésel (diésel ultra bajo en sulfuros), mostraron una tendencia alcista y de alta volatilidad durante el primer semestre del año 2022; mientras que a partir del segundo semestre los precios se movieron dentro de una banda de menor amplitud, con una tendencia a la baja, en el caso del petróleo crudo WTI.

Nuevamente a partir de junio 2023, se observa una tendencia alcista, siendo que en las últimas semanas del mes de setiembre, el precio del crudo WTI se ubicó en 90.30 US$/barril y el USL Diésel 136.18 US$/barril. En la **Ilustración 1**, se muestra la evolución de los Precios del Petróleo Crudo y Combustibles de la Costa del Golfo y Mont Belvieu, en dólares por barril.

En este contexto, el nivel de actividad de los servicios de transporte no viene presentando una recuperación. Dicho factor, unido a la subida generalizada de los precios de los combustibles, pone en riesgo la sostenibilidad financiera de corto plazo de los prestadores del servicio de transporte. En efecto, a pesar de los programas de préstamos temporales garantizados por el Estado, como el Plan Reactiva Perú, se ha tenido conocimiento de disoluciones de empresas de transporte terrestre por problemas financieros.[7]

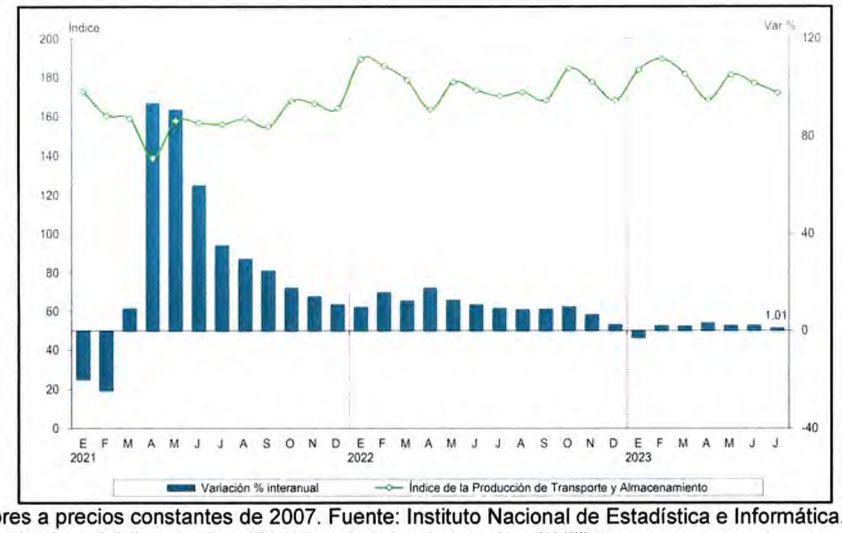
Ilustración 1: Precios del Petróleo Crudo y Combustibles en la Costa del Golfo de EE.UU. (US$/Bl)



Fuente: Informe sobre Precios de referencia de combustibles derivados del petróleo al12/09/2023, Osinergmin.[8]

[7] Por ejemplo, ver https://grupoverona.pe/polemica-empresas-que-se-disuelven-luego-de-acceder-a-reactiva-peru/.
[8] https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/institucional/Paginas/VisorPreciosReferencia.aspx?Codigo=2023

Ilustración 2: Índice de la producción de transporte y almacenamiento. Año base 2007. Índice y variaciones interanuales de enero del 2021 a julio del 2023[9]



Nota: Valores a precios constantes de 2007. Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática. https://m.inei.gob.pe/biblioteca-virtual/boletines/produccion-nacional/1/#lista

Si bien el sector de Transportes, Almacenamiento, Correo y Mensajería experimentó un impulso debido a la reanudación de las actividades económicas, mostró una disminución progresiva hasta fines de 2022. Como se puede observar en la **Ilustración 2**, los niveles de actividad económica del sector de Transporte y Almacenamiento crecen a un ritmo muy bajo y lento.

Estado actual de la situación fáctica que se pretende regular

El artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 021-2022 autorizó al Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante, MEF) para el 2022, realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional, hasta por la suma de ciento diez millones de soles (S/ 110,000,000) a favor de los pliegos MTC y ATU, para financiar el subsidio económico a que se refiere el artículo 2 del Decreto de Urgencia, así como para gastosoperativos y financieros que se requieran para su implementación, con cargo a los recursos de la Reserva de Contingencia del MEF, destinándose al MTC la suma de S/ 98,004,592 soles y a la ATU la suma de S/ 11,995,408 soles.

Asimismo, el numeral 3.5 del Decreto de Urgencia N° 021-2022 dispone que el MTC financia de manera complementaria el subsidio a que se refiere el artículo 2 del precitado Decreto de Urgencia, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, con cargo a los recursos disponibles de su presupuesto institucional, hasta por la suma de noventa y siete millones ochocientos veintiséis mil cincuenta y dos soles (S/ 97,826,052). En total, considerando también el monto transferido por el MEF, los recursos disponibles para la implementación del subsidio económico por parte del MTC ascienden al monto total de ciento noventa y cinco millones ochocientos treinta mil seiscientos cuarenta y cuatro soles (S/ 195,830,644).

A través de la Resolución Ministerial Nº 708-2022-MTC/01 se aprueba la desagregación de los recursos correspondientes a la Transferencia de Partidas autorizadas al MEF, conforme al numeral 3.1 del artículo 3 del Decreto de Urgencia Nº 021-2022, hasta por la suma de noventa y ocho millones cuatro mil quinientos noventa y dos soles (S/ 98,004,592), por la fuente de financiamiento

[9] https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe_produccion_jul2023.pdf

Recursos Ordinarios, en el Presupuesto Institucional del Pliego 036: MTC para el Año Fiscal 2022, en su calidad de Pliego Habilitado.

Posteriormente, mediante Resolución Ministerial N° 741-2022-MTC/01 se aprueban los "Lineamientos para la aplicación del Decreto de Urgencia N° 021-2022, que establece medidas para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas" (en adelante, los Lineamientos). Asimismo, mediante la Resolución Directoral N° 013-2022-MTC/18 de fecha 23.09.2022, se aprueba la Directiva N° 005-2022-MTC/18, denominada "Reglas del Negocio destinadas a evitar conductas fraudulentas en el proceso de otorgamiento del subsidio dispuesto mediante Decreto de Urgencia Nº 021-2022".

Finalmente, mediante Resolución Ministerial N° 1039-2022-MTC/01 se modificó la Resolución Ministerial N° 741-2022-MTC/01 en los siguientes términos:

- Se precisó la competencia de la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre para la evaluación de las solicitudes de subsidio.
- Se habilitó la presentación de la denominada "facturación en bloque", documento anexo al comprobante de pago emitido por la unidad de peaje que permite individualizar a los vehículos de la flota del transportista cuando el comprobante se emita para acreditar un servicio brindado de forma periódica.
- Se modificó el cronograma de entrega del subsidio, permitiendo que se pague el mes de setiembre con un cronograma similar al del mes de octubre.
- Se permitió a los transportistas presentar la solicitud de devolución hasta en dos (2) oportunidades.

Tabla 3: Cronograma de presentación de solicitudes de devolución del subsidio

Pagos de peaje realizados en los meses de:	Plazo de presentación de la solicitud de otorgamiento del subsidio:
Setiembre de 2022	Desde el 10 de octubre hasta el 10 de diciembre de 2022
Octubre de 2022	Desde el 10 de noviembre hasta el 10 de diciembre de 2022
Noviembre de 2022	Desde el 11 de diciembre de 2022 hasta el 10 de enero de 2023
Diciembre de 2022	Desde el 11 de enero hasta el 10 de febrero de 2023

Fuente: Resolución Ministerial N° 0741-2022-MTC/01, modificada con Resolución Ministerial N° 1039-2022-MTC/01.

La Ley N° 31708, promulgada con el propósito de impulsar el servicio de transporte público terrestre, tanto de mercancías como de personas, habilita presupuestariamente al MTC a financiar tanto el otorgamiento del subsidio económico como los gastos operativos y financieros relacionados con solicitudes no devengadas hasta diciembre de 2022 y las que se presenten durante el año fiscal 2023. En cumplimiento de esta Ley, la Resolución Secretarial N° 040-2023-MTC/04 aprobó una modificación presupuestaria de cuarenta y cinco millones novecientos cincuenta mil quinientos noventa soles (S/. 45,950,590), destinando la mayor parte de estos recursos, específicamente S/. 44,153,050, para otorgar subsidios.

No obstante, la evaluación realizada por la Dirección de Servicios de Transporte

Terrestre[10] revela que el promedio de devoluciones por solicitud aumentó, superando el presupuesto inicialmente estimado. De las 12,342 solicitudes de subsidio presentadas hasta febrero de 2023, se atendió un total de 11,258, agotando el presupuesto designado para el subsidio. En la actualidad, hay 674 solicitudes pendientes de pago que suman un total de dos millones cuatrocientos noventa mil ciento cincuenta y tres soles (S/. 2,490,153), [11] generando un déficit de recursos para completar la devolución del subsidio. Este monto adicional, según estima la misma dirección, permitiría resolver las solicitudes pendientes en un plazo aproximado de un mes.

Por lo tanto, se hace necesaria la ampliación de los recursos previstos en la Ley N° 31708, solicitando un aumento en la habilitación presupuestal por dos millones cuatrocientos noventa mil ciento cincuenta tres soles (S/ 2,490,153). Es crucial destacar que, con respecto a los gastos operativos y financieros de la implementación del subsidio, no se necesitan recursos adicionales, dado que el saldo restante es suficiente para atender las operaciones requeridas en el proceso.

En suma, el problema público identificado es la necesidad de atención de solicitudes de subsidio económico que no han podido ser pagadas, en el marco del Decreto de Urgencia N° 021-2022, cuyo financiamiento fue ampliado por la Ley N° 31708, en un contexto del alza constante del precio de los combustibles. En otras palabras, se ha generado una situación de pagos pendientes a dichas solicitudes por parte del MTC, en la medida en que dichos pagos no fueron proyectados en el presupuesto habilitado por la Ley N° 31708.

Necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta normativa

En ese sentido, en esta coyuntura, resulta necesario adoptar medidas que permitan a los transportistas que presentaron dentro del plazo sus solicitudes de subsidio obtener los recursos económicos suficientes a fin de que puedan continuar prestando el servicio de transporte público terrestre de mercancías y de personas, cumpliendo con las medidas sanitarias y de seguridad.

Se debe advertir que la falta de regulación por parte del Estado sobre el problema público deja al libre mercado ordenar la situación existente con la posible quiebra de las empresas de transporte terrestre que prestan el servicio público de transporte regular de personas, así como, de las empresas de transporte de mercancía que trasladan alimentos y bienes de primera necesidad de un mercado a otro. Siendo así, no constituye una alternativa óptima de solución la autorregulación del mercado ya que sus posibles beneficios son inexistentes y sus perjuicios son inminentes a corto plazo.

En cambio, se propone que, a través de un Proyecto de Ley, se establezcan medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022, durante el año fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega de los subsidios económicos a favor de los transportistas beneficiarios, que no han sido devengados y entregados a los transportistas al 31 de diciembre del año fiscal 2022. Si bien se prevé la disminución del presupuesto público del Estado, se considera que dicho perjuicio es mucho menor al beneficio de mantener competitivo el mercado de transporte terrestre.

[10] Informe N° 0440-2023-MTC/17.02 de la Dirección de Servicios en Transporte Terrestre.
[11] Se ha redondeado el monto original, equivalente a S/. 2,490,153.00 (DOS MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA MIL CIENTO CINCUENTA Y TRES CON 00/100 SOLES).

Asimismo, con la citada propuesta se busca la promoción de la reactivación económica a través de la inyección de liquidez de las empresas con el fin de evitar que pasen a la informalidad completa, siendo que las empresas de transporte informal, al no seguir ningún tipo de regulación vinculada a horas de manejo y velocidades máximas, tienen niveles de accidentabilidad más elevados.

De la misma forma, se busca la reducción de los costos logísticos en beneficio de la población a consecuencia del fomento de las actividades de transporte de mercancías y de personas, tiene impacto positivo en la economía del país, contribuyendo a la reducción de los precios de los bienes transportados, en particular de los alimentos, así como el incremento de la movilidad de la población.

Nuevo estado que genera la propuesta

Las solicitudes de otorgamiento de subsidio económico no devengadas presentadas por los transportistas durante el 2022 ni aquellas solicitudes presentadas en el Año Fiscal 2023 en base a los derechos generados por el Decreto de Urgencia N° 021-2022 no estarían cubiertas en su totalidad con el abono a las cuentas (pago) de los beneficiarios con el presupuesto habilitado para el Año Fiscal 2023, por lo que corresponde asegurar la continuidad de recursos para financiar el subsidio a que se refiere el artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 021-2022, durante el Año Fiscal 2023.

Es así que el presente Proyecto de Ley tiene por objeto establecer medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022 durante el año fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega de los subsidios a favor de los transportistas beneficiarios correspondientes al año 2022, no devengados hasta el 31 de diciembre del año fiscal 2022, así como aquellos que se presentaron en el año 2023 con derechos generados por el Decreto de Urgencia N° 021-2022.

En ese sentido, a través del artículo 2 del presente Proyecto de Ley se amplía la autorización establecida por la Ley N° 31708 durante el año fiscal 2023, a efectos de habilitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático, hasta por la suma de S/ 2,490,153,00 (DOS MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA MIL CIENTO CINCUENTA Y TRES Y 00/100 SOLES), por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, para financiar el otorgamiento del subsidio económico dispuesto por el artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 021-2022 y normas complementarias. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo dispuesto en el párrafo 9.8 del artículo 9 de la Ley 31638, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023, y las restricciones presupuestarias establecidas en los incisos 4 y 5 del párrafo 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

VI. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

Se estima que la medida de otorgamiento del subsidio económico tendrá impactos importantes sobre el nivel de costos de los agentes económicos que prestan el servicio de transporte terrestre público de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Según lo informado por la Dirección de Servicios en Transporte Terrestre[12], del pago brindado a las 4,398 empresas, las cuales forman un total de 11,865 solicitudes de subsidios por el pago de peajes con un monto asignado de cuarenta y cuatro millones ciento cincuenta y siete mil cincuenta soles (S/ 44,157,050) para el pago de los mismos, se informa que a la fecha se han generado 11, 258 requerimientos en atención a las solicitudes, generando un saldo de **607 solicitudes pendientes de atención, las cuales ya fueron revisadas y validadas** por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre en el marco del procedimiento de otorgamiento del subsidio. El otorgamiento del subsidio cuenta con 4 certificaciones según el siguiente cuadro detalle:

Tabla 4: Certificaciones para el otorgamiento del subsidio

Certificación	Monto	Saldo
06311	S/ 24,685,542.94	S/0.00
09969	S/ 8,000,000.00	S/297.47
10063	S/ 6,000,000.00	S/113.00
10066	S/ 5,471,507.06	S/210.86

Lo señalado demuestra que actualmente ya no se puede generar más requerimientos para la atención de lo restante, ya que no se cuenta con el presupuesto necesario.

- **Determinación del Monto**

De la revisión de las 607 solicitudes y de los montos solicitados en cada una de ellas, se generó el balance monetario, generando los siguientes resultados:
Tabla 5: Monto pendiente de devolución

Descripción	Cantidad	Monto	Monto cubierto	Monto sin cobertura
Requerimientos certificados	11,258	S/ 44,294,075.67	S/ 44,157,050	-S/ 137,025.68 (67 requerimientos)*
Requerimientos por certificar	607	S/ 2,353,126.93	S/.0.00	S/ 2,353,126.93
Total de requerimientos pendientes	674 (607 + 67)	S/ 2,490,152.61	S/.0.00	**S/ 2,490,152.61**

* (sobregiro)

Cabe destacar que el monto total de los requerimientos generados está acorde según la información brindada por OGTI, SIGA y la base de datos manejada por la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, cuyos datos concuerdan según la consolidación de información.

Los montos sin cobertura son aquellos que estarían faltando cubrir para la atención total de las solicitudes pendientes (674 expedientes), siendo este un total de 2,490,152.61 soles.

De acuerdo a lo coordinado con Finanzas, a la fecha tienen 730 expedientes pendientes de pago (que ya cuentan con certificación de pago), los que serán resueltos en un mes, siendo que las 674 solicitudes restantes que se trasladarán

[12] Informe N° 0440-2023-MTC/17.02 de la Dirección de Servicios en Transporte Terrestre que sustenta la ampliación de los recursos asignados mediante Ley N° 31708.

a la Oficina de Finanzas del MTC, una vez que se asigne el presupuesto, se atenderían en dos semanas, con 2 semanas adicionales para el cierre financiero.

Sobre la Disponibilidad Presupuestal del MTC en el Año Fiscal 2023

La Oficina de Presupuesto del MTC[13] sustenta mediante el Informe N° 0705-2023-MTC/09.03 la disponibilidad presupuestal del MTC en el año fiscal 2023, hasta por la suma de S/ 2 490 153,00 , con cargo a los recursos de la Unidad Ejecutora 001 MTC-Adm Gral, siendo que resulta necesario se autorice, en el año fiscal 2023, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático, por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, para el financiamiento del otorgamiento del subsidio económico, por lo que, se debe exceptuarse de lo dispuesto en el párrafo 9.8 del artículo 9 de la Ley N° 31638, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023, y las restricciones presupuestarias establecidas en los incisos 4 y 5 del párrafo 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

En particular, mediante el Informe N° 0440-2023-MTC/17.02, la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre solicita la ampliación de recursos por el monto de S/ 2 490 152,61, con la finalidad de cumplir con lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 021-2022. La distribución de los recursos habilitados mediante la Resolución Secretarial N° 040-2023-MTC/04, es como sigue:

Tabla 6: Distribución del presupuesto habilitado con Resolución Secretarial N° 040-2023-MTC/04 (S/ 45,950,590.00)

Concepto	Monto	Requerimientos certificados		Requerimientos porcertificar		Monto sin cobertura
		Cantidad	Monto (S/)	Cantidad	Monto (S/)	
Subsidio	44,157,050	11,258	44,294,076	607	2,353,127	-2,490,153
Total	45,950,590	11,258	44,294,076	607	2,353,127	-2,490,153

De la Tabla 6 se desprende que el déficit de recursos es para el pago del subsidio de los requerimientos por generar y en menor monto para el pago de los requerimientos de subsidios generados.

De otro lado, considerando que el proyecto normativo establece que para hacer modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático, es necesario exceptuarse de lo establecido en el párrafo 9.8 del artículo 9 de la Ley 31638, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023, y de las restricciones presupuestarias establecidas en los incisos 4 y 5 del párrafo 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público y de la revisión del presupuesto del Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se ha verificado que se cuenta con disponibilidad presupuestal para financiar los dos millones cuatrocientos noventa mil ciento cincuenta y tres soles (S/ 2,490,153.00) que se requieren para el pago de los subsidios en mención; en ese sentido, mediante el Informe Nº 0705-2023-MTC/09.03 la Oficina de Presupuesto del MTC considera viable proseguir con la aprobación del presente Proyecto de Ley, siendo que su aprobación habilitará los

[13] Memorando N° 2464-2023-MTC/09 de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC que remite opinión presupuestal respecto a la propuesta normativa que amplía el monto de la autorización establecida por la Ley N° 31708.

recursos necesarios para finalizar la ejecución del subsidio establecido por Decreto de Urgencia N° 021-2022. A continuación se presenta el detalle y monto de las cadenas funcionales programáticas, a fin de que se evidencie disponibilidad presupuestaria y la necesidad de exceptuar de las restricciones del numeral 9.8 de la Ley de Presupuesto 2023 y de los incisos 4 y 5 del numeral 48.1 del Decreto Legislativo 1440:

Tabla 7: Cadenas funcionales programáticas

ESTRUCTURA PROGRAMATICA
SALDO POR CERTIFICAR AL 03 DE NOVIEMBRE DE 2023
PLIEGO 036: MTC (En Soles)
FUENTE DE FINANCIAMIENTO: 1. RECURSOS ORDINARIOS

PROGRAMA PRESUPUESTAL	PRODUCTO	ACTIVIDAD	Detalle Sub-Genérica	PIM	Proyeccion de Certificación	Devengado al 03.11.2023	% Avance PIM / DEV	Saldo por Certificar
0138: REDUCCION DEL COSTO, TIEMPO E INSEGURIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE	3000131: CAMINO NACIONAL CON MANTENIMIENTO VIAL	5001439: CONSERVACION VIAL POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED CONCESIONADA	2.3.2.4	835,053,621	832,563,468	658,792,338	78.9	2,490,153

Fuente: Consulta Amigable del MEF, al 03.11.2023

Para realizar las modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático antes mencionadas, se requiere la exoneración del:

<u>Numeral 9.8 del artículo 9 de la Ley N° 31638:</u> corresponde a la prohibición efectuar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a las partidas de Gasto 2.3.1.6 "Repuestos y accesorios", 2.3.1.11 "Suministros para mantenimiento y reparación" y 2.3.2.4 "Servicio de mantenimiento, acondicionamiento y reparaciones", con el fin de habilitar a otras partidas, genéricas o específicas del gasto de sus presupuestos institucionales.

<u>Inciso 4 del numeral 48.1 del DL 1440:</u> corresponde a las restricciones a los créditos presupuestarios previstos en los Programas Presupuestales, para lo cual se contempla lo siguiente:

> "a) No se autorizan habilitaciones con cargo a recursos previstos en Programas Presupuestales, salvo que se hayan alcanzado las metas programadas de los indicadores de producción física de producto, debiendo reasignarse estos créditos presupuestarios en otras prioridades definidas dentro del programa o, en su defecto, en los productos de otros programas presupuestales con los que cuenten".

<u>Inciso 5 del numeral 48.1 del DL 1440:</u> corresponde a las siguientes restricciones:

> "5. No se pueden efectuar anulaciones presupuestarias con cargo a los recursos asignados para el cumplimiento del Pago Anual por Servicio (PAS), Pago Anual por Obra (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), comprometidos en los procesos de concesiones y Asociaciones Público Privadas (APP), salvo en el caso de incumplimiento del contrato o que las proyecciones al cierre del año fiscal muestren saldos presupuestales de libre disponibilidad, en cuyo caso, previa opinión favorable de la Oficina de Presupuesto del Pliego o la que haga sus veces, se puede habilitar recursos sólo para atender otras obligaciones establecidas en los Contratos de

Concesión y de Asociación Público Privadas".

Acerca de los saldos presupuestarios disponibles, corresponden a metas presupuestales de la Actividad 5001439: "Conservación Vial por Niveles de Servicio de la Red Concesionada", los cuales, de acuerdo a su programación de gastos, estarían cumpliendo su meta al cierre de ejercicio fiscal.

Cabe precisar que, de acuerdo a las proyecciones de gasto al cierre del ejercicio 2023, el MTC no requerirá demandas adicionales durante el año fiscal 2023 de los clasificadores de gastos que atenderán la presente medida.

Finalmente, la aplicación o ejecución del Proyecto de Ley no irrogará gastos adicionales al tesoro público, sino que se ejecutan con cargo al presupuesto institucional del MTC.

Beneficios potenciales de la medida de subsidio

La implementación del presente Proyecto de Ley brindará los siguientes beneficios:

1. **Ingresos y beneficios alternativos:** Como consecuencia de financiar las solicitudes de subsidio del 2022 no devengadas, y aquellas que se presenten durante el año 2023 con base a los derechos generados con el Decreto de Urgencia N° 021-2022, se espera:

   - Reactivación económica, por cuanto se estima contribuir a la reactivación económica del sector de transporte.
   - El uso del comprobante electrónico amplía la base tributaria y reduce la evasión y elusión tributaria, lo que incrementa los ingresos tributarios y reduce el déficit presupuestario.
   - Siendo que la formalidad fomentada por la presente norma reduce la posibilidad de accidentes de tránsito, su promoción tiene efectos en términos de la reducción de la mortalidad y lesiones por los referidos accidentes.

2. **Reducción de los costos logísticos de todas las actividades económicas**: La reducción de los costos para el transportista tendría un impacto en los costos logísticos de todas las actividades económicas que tienen lugar en el país; en especial aquellas que dependen del traslado de mercancías.

3. **Reducción de los costos de los hogares**: Como se indicó anteriormente, el costo de transporte tiene un fuerte impacto en los costos en que incurren los hogares, en especial en los más vulnerables, asimismo, la medida contribuirá con la reducción del costo de los pasajes.

VII. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El objeto del Proyecto de Ley es, establecer medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022 durante el año fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega de los subsidios a favor de los transportistas beneficiarios correspondientes al año 2022, no devengados al 31 de diciembre del año fiscal 2022.

La presente Ley no contraviene el marco jurídico vigente, sino que amplía los alcances de la Ley N° 31708, Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte terrestre regular de personas, se autoriza al MTC, durante el año fiscal 2023, para financiar el otorgamiento del subsidio económico así como los gastos operativos y financieros correspondientes a las solicitudes no devengadas hasta el 31 de diciembre de 2022 y a las solicitudes que se presentadas en el año fiscal 2023, en el marco de lo dispuesto por el artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 021-2022 y normas complementarias.

Sobre la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio

Finalmente, sobre la aplicación del AIR, cabe señalar que mediante Resolución de Secretaría de Gestión Pública Nº 008-2021-PCM-SGP se aprobó el Plan de Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para las entidades públicas del Poder Ejecutivo. Dicho Plan señala en el Cronograma de implementación del AIR Ex Ante y la Agenda Temprana en las entidades públicas del Poder Ejecutivo. De acuerdo a ello, resulta de aplicación obligatoria el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ente para el MTC a partir del 02 de enero de 2023.

De acuerdo con el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante aprobado por Decreto Supremo Nº 063-2021-PCM (en adelante, Reglamento de AIR) señala en el numeral 8 del artículo 3 que para efectos del presente Reglamento se define a las Disposiciones normativas de carácter general (en adelante regulaciones) como las normas de carácter general, independientemente del dispositivo normativo a través del cual se aprueban, de cuyo texto se derivan reglas o mandatos genéricos y obligatorios que abarca lo dispuesto en el numeral 10.1 del artículo 10 del presente Reglamento y están dirigidas a una colectividad indeterminada de sujetos, quienes se encuentran dentro del supuesto de hecho descrito en la norma.

Al respecto, la presente propuesta tiene como objeto establecer medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022 "Decreto de Urgencia que establece medidas para Promover el Servicio de Transporte Público Terrestre de Mercancías y el Servicio de Transporte Regular de Personas" durante el Año Fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega del subsidio a favor de los transportistas beneficiarios. Mediante la inyección de liquidez se evitará que los transportistas pasen a la informalidad completa.

En tal sentido, la propuesta no establece, incorpora o modifica reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en el cumplimiento del subsidio económico al transportista, si no que otorga derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuye al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

En esa línea, el pago del beneficio otorgado a las personas naturales y/o jurídicas que son seleccionadas bajo ciertos criterios tales como contar con títulos habilitantes vigentes, operar a través de vehículos habilitados, emitir comprobantes de pago electrónicos, RUC con estado activo y habido, entre otros que establece la norma, tiene la naturaleza operativa, pues consiste en derechos

generados sobre un saldo de 607 solicitudes pendientes de atención, las cuales ya fueron revisadas y validadas por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre, requieren de una transferencia financiera.

En tal sentido, la transferencia financiera requerida se encuentra comprendida dentro de las excepciones establecidas en el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, no correspondiendo ser consultados ni revisados por la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, según se señala en el numeral 1 del artículo 28.

> *28.1 No se encuentran comprendidos en el AIR Ex Ante, correspondiendo ser declarados improcedentes por la CMCR, de presentarse el caso, los siguientes supuestos:*
>
> 1. *Las disposiciones normativas emitidas para la designación de funcionarios o cualquier cargo de confianza, autorización o comisiones de viaje, creación y conformación de comisiones sectoriales o multisectoriales, grupos de trabajo, comisiones consultivas, oficialización de eventos, declaración de interés nacional que no generen efectos a terceros, otorgamiento de subvenciones, donaciones, <u>transferencias financieras</u>, realización de concursos o eventos, peticiones de gracia, indultos y conmutaciones de penas, extradiciones, reparaciones económicas, la fe de erratas y la prepublicación de proyectos regulatorios o cualquier disposición normativa de carácter particular.*

Lo señalado se sustenta en el Artículo 76 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, que señala lo siguiente:

> *Artículo 76. Transferencias Financieras*
>
> *76.1 Son <u>transferencias financieras</u> los traspasos de ingresos públicos sin contraprestación, a favor de Pliegos o de Entidades que no constituyen pliego presupuestario.*
>
> *76.2 Las transferencias financieras que se pueden efectuar durante la ejecución, se autorizan y regulan en las Leyes Anuales de Presupuesto del Sector Público.*

En dicha línea, la propuesta normativa expuesta se encuentra dentro del supuesto de excepción previsto en el numeral 1 del artículo 28 del Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, en tanto se exceptúa a las transferencias financieras.