



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

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



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022 – 2023

DICTAMEN



Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el Proyecto de Ley 3600/2022-PE, presentado por el Poder Ejecutivo, con el voto aprobatorio del Consejo de ministros, por el que se propone establecer medidas para promover la competencia en el servicio de transporte terrestre.

I. Situación procesal

Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 3600/2022-PE, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 21 de noviembre de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 24 de noviembre de 2022, como segunda comisión para su estudio y dictamen correspondiente.

El presente dictamen se **aprobó por unanimidad** de los congresistas presentes en la decimocuarta sesión ordinaria semipresencial de la comisión de Transportes y comunicaciones con el voto favorable de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Montalvo Cubas, Obando Morgan, Quispe Mamani, Revilla Villanueva, Ruíz Rodríguez, Vergara Mendoza, Wong Pujada y Zeballos Aponte. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

II. Contenido de la propuesta legislativa

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

El contenido de la propuesta legislativa consiste en crear el observatorio de Transporte Terrestre, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin de prevenir y mitigar las distorsiones que afecten el mercado formal en el transporte terrestre de mercancías y que a su vez promoverá la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías, para el desarrollo sostenible del mercado formal en condiciones de seguridad y salud de los usuarios de dicho servicio.

La fórmula legal originaria propuesta en el texto de la iniciativa legislativa es la siguiente:

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 1. -Objeto

La presente ley tiene por objeto promover la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías, para el desarrollo sostenible del mercado formal en condiciones de seguridad y salud de los usuarios de dicho servicio.

Artículo 2.- Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad prevenir y mitigar las distorsiones que afecten el mercado formal en el transporte terrestre de mercancías a través de la implementación de un observatorio que recopila, procesa, genera y presenta información para promover la competencia, siendo el mismo un instrumento para combatir prácticas ilegales, conductas anticompetitivas y de competencia desleal.

Artículo 3.- Observatorio de Transporte Terrestre

3.1 Créase el observatorio de transporte terrestre, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que tiene como base de datos primaria la información relevante de las diferentes entidades públicas y privadas de ámbito nacional, regional y local, así como la información generada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

3.2 La información de las tarifas, precios, fletes, modo y/o condición de la prestación del servicio de transporte terrestre nacional e internacional de mercancías es recopilada, procesada, generada y presentada por el Observatorio de Transporte Terrestre. Las entidades públicas que cuenten con la referida información la entregan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

3.3 Las disposiciones de las características y funcionamiento del Observatorio de Transporte Terrestre, son establecidas en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 4.- Determinación de costos eficientes para el transporte terrestre

El Observatorio de Transporte Terrestre contiene, como parte integrante de su plataforma virtual, un aplicativo técnico para consulta que permite calcular de forma actualizada el costo eficiente en determinados mercados del servicio de transporte terrestre de mercancías, con la finalidad de brindar información a ser utilizada como referencia en la determinación de las tarifas, precios y/o fletes.

Artículo 5.- Fiscalización y sanción

5.1 El Observatorio de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones identifica mercados relevantes en donde las tarifas, precios y/o fletes difieran de manera significativa durante un periodo determinado de los costos eficientes calculados, según se evidencie por información técnica y económica que lo sustente, con el fin de realizar acciones en el marco de su competencia y brindar información a las entidades competentes que correspondan.

5.2 El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual — INDECOPI, en el marco de sus acciones de monitoreo y supervisión de mercados, realiza investigaciones en el mercado de transporte terrestre de mercancías y sectores vinculados, cuando existan afectaciones a las condiciones de competencia en tales sectores, en virtud a la información generada por el Observatorio del Servicio de Transporte Terrestre, conforme lo establezca el reglamento de la presente Ley.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

5.3 En caso de identificarse distorsiones que afecten la competencia en el mercado del servicio de transporte terrestre corresponde al INDECOPI la ejecución de acciones de fiscalización y la aplicación de sanciones, en caso corresponda, en el marco de lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1034, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas y el Decreto Legislativo N° 1044, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de la Competencia Desleal, para lo cual puede requerir información complementaria del Observatorio de Transporte Terrestre.

5.4 La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías — SUTRAN, en el marco de lo establecido en la Ley N° 29380, prioriza acciones de fiscalización de la prestación del servicio de transporte terrestre en atención a la información generada por el Observatorio de Transporte Terrestre, a efectos de determinar la existencia de infracciones y aplicar las sanciones administrativas correspondientes.

Artículo 6.- Transmisión de información

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite información del Observatorio Terrestre a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, para ser incorporada como una de sus fuentes de información a ser utilizada en el ejercicio de sus facultades de recaudación, fiscalización y cobranza.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Reglamentación

El Poder Ejecutivo mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Ministerio de Economía y Finanzas - MEF y por la Presidencia del Consejo de ministros - PCM, aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación de la presente Ley.

SEGUNDA. - Financiamiento

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

La implementación de lo establecido en la presente Ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N°27181, Ley General de transporte y tránsito terrestre
- Ley N°29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Decreto Legislativo N° 1216 que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.
- Decreto Legislativo N° 1034, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.
- Decreto Legislativo N° 1044, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Represión de la Competencia Desleal.
- Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.
- Decreto Legislativo N° 1205, Decreto Legislativo que modifica el Decreto Legislativo N.º 1034, que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.
- Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que modifica la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada por Decreto Legislativo N.º 1034.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
- Decreto Supremo N° 020-2021- MTC, que aprueba la tabla de valores referenciales actualizada para la aplicación del sistema de pago de obligaciones tributarias en el servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

1. ANÁLISIS TÉCNICO – LEGAL

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

El objeto de esta propuesta legislativa es promover la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías, para el desarrollo sostenible del mercado formal en condiciones de seguridad y salud de los usuarios de dicho servicio.

Al respecto, según se desprende de la exposición de motivos de la presente iniciativa legislativa la pretensión de esta medida legislativa es transparentar los precios y costos de los servicios de transporte, a través de la creación de un observatorio de transporte terrestre, que permitirá una mayor coordinación entre los agentes económicos involucrados y una mayor eficiencia en el servicio.

Asimismo, se busca focalizar los esfuerzos de fiscalización en aquellos segmentos que puedan tener una mayor probabilidad de estar en una situación de irregularidad, ya que un desvío significativo de los costos eficientes puede implicar el incumplimiento de disposiciones mínimas para la prestación del servicio de transporte que generan conductas anticompetitivas sancionables.

En ese sentido, corresponde evaluar en esta instancia los parámetros constitucionales y técnicos bajo los siguientes presupuestos de trabajo:

1.1. EL MARCO DE CONSTITUCIONALIDAD DE LA INICIATIVA PLANTEADA

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú establece que “La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”. En relación a ello, el Tribunal Constitucional ha señalado que “la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento”. Es deber del Estado adoptar las acciones necesarias para la defensa y promoción de los derechos fundamentales de la persona en los diversos ámbitos en los que se desenvuelve, lo que incluye al servicio transporte y al tránsito terrestre, toda vez que, de no adoptarse las medidas de seguridad y salud necesarias, se puede terminar por afectar la integridad y la vida de las personas.

El inciso 5) del artículo 2° de la Constitución reconoce el derecho de acceso a la información pública. El derecho a la información es un derecho humano por el cual toda persona puede acceder a cualquier información que sea de su interés sin interferencia por parte del Estado. Todo ciudadano tiene el

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

derecho de recibir cualquier información de los medios de comunicación públicos y privados, sin censura por parte del Estado.

Al respecto, el tribunal Constitucional ha señalado en su jurisprudencia sobre acceso a la información pública “El contenido constitucionalmente garantizado por el derecho de acceso a la información pública no sólo comprende la mera posibilidad de acceder a la información solicitada y, correlativamente, la obligación de dispensarla de parte de los organismos públicos”. “En su faz positiva el derecho de acceso a la información impone a los órganos de la Administración pública el deber de informar; y, en su faz negativa, exige que la información que se proporcione no sea falsa, incompleta, fragmentaria, indiciaria o confusa¹”

Por otro parte, se ha sostenido que la titularidad de derechos fundamentales de las personas jurídicas se deriva del artículo 2º numeral 17 y del artículo 3º de la Constitución. Así, también, ha sostenido que las personas jurídicas son titulares del derecho al acceso de la información pública, en tanto que les permite dos cosas, por un lado, acceder a información pública que les sea necesaria para la consecución de sus objetivos, y por otro, al ser un derecho relacional, les permite el ejercicio de otros derechos fundamentales con la misma intensidad que a las personas naturales (FJ 2 y3).

Todas las entidades privadas o públicas que manejen información de carácter pública tienen la obligación de otorgarla a cualquier individuo, salvo, en los supuestos excepcionales de seguridad nacional, afectación a la intimidad personal o en aquellos establecidos por ley (FJ 5).

El derecho al acceso a la información pública, desde una perspectiva colectiva, es consustancial al orden democrático, puesto que representa una garantía para todos los individuos de recibir la información necesaria y oportuna, para que pueda formarse una opinión pública, libre e informada (FJ 11).

En el derecho de acceso a la información pública hay una exigencia a la Administración de brindar información veraz, sin alterar ni ocultar la realidad de los hechos (FJ 9).

El artículo 44 de la constitución señala que son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

¹ <http://tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/01797-2002-HD.pdf>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

Asimismo, conforme a lo establecido por el artículo 58° de la Constitución política del Perú, la iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

El artículo 59 señala que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria, precisando que, el ejercicio de las referidas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública.

El Artículo 61 de la Constitución Política del Perú, establece que el Estado facilita y vigila la libre competencia. En efecto, el modelo económico constitucional vigente en el Perú es el de economía social de mercado, en el cual el derecho a libertad de empresa, junto con los derechos a libre iniciativa privada, a la libertad de comercio, a la libertad de industria y la libre competencia, son considerados como base del desarrollo económico y social del país, y como garantía de una sociedad democrática y pluralista.

El Tribunal Constitucional ha conceptualizado en primer lugar la libre competencia, a la cual entiende como un aspecto fundamental de una economía social de mercado y una consecuencia principal de la libertad de acceso al mercado es la existencia de la libre competencia, sin la cual quedaría vacío de contenido el derecho a la libertad de empresa².

El Tribunal Constitucional, partiendo de la definición de libre competencia como la potestad de coexistencia de una pluralidad de ofertas en el campo de la producción, servicios o comercialización de productos de la misma especie por parte de un número indeterminado de agentes económicos, señala que esta facultad económica plantea el libre juego de la oferta y la demanda, y presupone la presencia tres requisitos:

1. La autodeterminación de iniciativas o de acceso empresarial a la actividad económica.
2. La autodeterminación para elegir las circunstancias, modos y formas de ejecutar la actividad económica (calidad, modelo, volumen de producción, etc.).
3. La igualdad de los competidores ante la ley (la no discriminación)³

² STC Exp. No 00018-2003-AI/TC

³ STC Exp. No 00018-2003-AI/TC

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

El Tribunal además señala que el concepto de libre competencia al referido en la Constitución Política del Perú en tanto que se adscribe al cuadro más amplio de la libertad económica supone dos aspectos esenciales:

1. La libertad de acceso al mercado por parte de los diversos agentes económicos.
2. La libertad de iniciativa o actuación dentro del mercado⁴.

Asimismo, el Tribunal Constitucional luego de especificar los aspectos esenciales del derecho a la libre competencia, precisa que, si bien la libre competencia aparecería, en principio, como una libertad presuntamente ilimitada en tanto fenómeno de la realidad, ello no significa que no existan o no puedan darse desde el Derecho elementales criterios de limitación. No obstante, el Derecho no debe intervenir con el objeto de alterar las reglas propias del mercado, sino más bien, sino con el objeto de garantizar que este funcione de la manera más correcta y efectiva y que a su vez ofrezca la garantía de que las propias condiciones de libre competencia que la Constitución presupone estén siendo realmente cumplidas. De manera que, intervenciones en el ámbito de la autodeterminación dentro del mercado pueden darse, cuando tras la puesta en movimiento de las propias reglas que lo caracterizan, se generen situaciones distorsionantes de la libre competencia, como sucede con los monopolios o las prácticas dominantes⁵.

Finalmente, el Tribunal Constitucional delimita la función reguladora del Estado en el marco de la Economía Social de Mercado. En dicho pronunciamiento, establece que, el Estado tiene una función supervisora y reguladora de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 58 de la Constitución, en donde si bien tiene una actuación subsidiaria, eso no quita que tenga que estar presente para resguardar los procesos económicos⁶.

De esa manera, delimita en tres aspectos las características de la función orientadora del Estado, en primer lugar, se tiene que el Estado puede formular indicaciones, siempre que estén directamente relacionadas con la promoción del desarrollo del país; en segundo lugar, se debe respetar la libertad de los agentes económicos de escoger las vías y los medios para alcanzar los fines dados por el Estado; y, por último, el Estado tiene que estimular y promover la actuación de los agentes económicos.

El primer punto implica que quien tiene la capacidad de producir un bien o prestar un servicio, debe acceder al mercado en condiciones auto

⁴ STC Exp. No3315-2004-AA/TC

⁵ STC. No3315-2004-AA/TC

⁶ STC No 7320-2005-PA/TC

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

determinativas y sin que nadie (ni el Estado ni el resto de los agentes económicos) pueda impedir o restringir dicha participación.

El segundo punto supone que tras haberse accedido al mercado, se debe gozar de la suficiente capacidad de autodeterminación para competir conforme a las propias condiciones y variables económicas impuestas por la llamada ley de la oferta y la demanda.

El Estado debe establecer las normas, condiciones y procedimientos en los que la libre competencia pueda desarrollarse de la mejor manera. Al mismo tiempo, ejerce vigilancia para que las reglas funcionen y para que los actores del mercado se conformen a ellas. Esto supone que pueda forzar a cumplir las normas y que sancione las trasgresiones

De otra parte en el ámbito de la ley, la Ley General de Transporte Terrestre indica en su artículo 11, que la competencia normativa en materia de transporte y tránsito terrestre consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El literal a) del artículo 16 de la LGTTT, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente; entre otros, para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la referida Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

La Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que dicho Ministerio es competente de manera exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional; y, de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.

El Decreto Supremo N° 155-2004-EF, se aprobó el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 940 que regula el Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias, siendo que el funcionamiento del referido Sistema fue modificado por las Leyes Nos. 28605 y 29173 y los Decretos Legislativos Nos. 1110 y 1395.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

Asimismo, a través de la Ley N° 28605, se introdujeron diversas modificaciones al Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias, entre ellas la incorporación del inciso d) al numeral 4.1 del artículo 4 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 940, a efectos de establecer, como método de determinación del monto de depósito, tratándose del servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre, la aplicación de un porcentaje sobre el importe de la operación o sobre el monto señalado en la tabla de valores referenciales que es aprobada mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el que resulte mayor, la misma que puede ser actualizada periódicamente siguiendo el mismo procedimiento establecido para su aprobación.

Mediante Decreto Supremo N° 010-2006-MTC, modificado por Decreto Supremo N° 033-2006-MTC, se aprobó la tabla de valores referenciales, actualizada a diciembre del 2005, para la aplicación del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias en el servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre, la misma que constituye la base para la determinación de los depósitos con fines tributarios a realizarse en el marco del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias. Posteriormente, y dado que la tabla de valores referenciales para la aplicación del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias en el servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre se encontraba desactualizada, mediante el Decreto Supremo N° 020-2021-MTC, entre otros, se aprobó las tablas de valores referenciales para las detracciones en el servicio de transporte, las mismas que actualizan los valores establecidos en el Decreto Supremo N° 033-2006-MTC que vienen siendo de uso por la SUNAT a efectos de calcular la detracción en el caso de las operaciones de transporte de bienes por vía terrestre.

Asimismo, se aprobó una tabla de equivalencias respecto de las configuraciones vehiculares a efectos de ajustar la carga útil mínima que se declarará por parte del transportista en la operación del servicio de transporte.

Finalmente se consideran los numerales 4.1 y 4.2 del artículo 4 de la ley 27181, que establece que el Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, así como focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia.

1.2 LA PROBLEMÁTICA ACTUAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

Mediante Decreto Supremo N° 010-2006-MTC, modificado por Decreto Supremo N° 033-2006-MTC, se aprobó la tabla de valores referenciales, actualizada a diciembre del 2005, para la aplicación del Sistema de Pago de

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

Obligaciones Tributarias en el servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre, la misma que constituía la base para la determinación de los depósitos con fines tributarios a realizarse en el marco del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias

El Decreto Supremo N° 020-2021-MTC, aprueba la tabla de valores referenciales actualizada para la aplicación del sistema de pago de obligaciones tributarias en el servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre fue establecido como una medida para mitigar la informalidad en el servicio del transporte terrestre de mercancías e incrementar la eficiencia del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias en dicho servicio, al hacer que independientemente de sí el monto cobrado por el transportista es muy bajo, para fines tributarios se pague el mayor valor entre la tabla de valores referenciales y el monto efectivamente facturado.

Actualmente existe una seria afectación a la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías debido a prácticas ilegales, anticompetitivas o desleales como es el cobro realizado por algunos transportistas de servicios por debajo de los costos referenciales establecidos.

En efecto, de acuerdo con lo expuesto existen transportistas que vienen operando por debajo de los costos referenciales establecidos en el citado Decreto Supremo N° 020-2021-MTC, lo que genera distorsiones en el mercado vinculado a los precios de los servicios.

Si bien, los precios de los diferentes servicios de transporte terrestre de mercancía se fijan en el mercado por el libre juego de la oferta y la demanda; no obstante, existe un escenario adverso donde se presentan distorsiones en el mercado, que afectan directamente el mercado formal, las condiciones de seguridad y la salud de los usuarios de dicho servicio.

Estas conductas están vinculadas al incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia dadas para la prestación de los servicios de transporte terrestre. La comisión de otras conductas sancionables, como la evasión o elusión tributaria generan el incumplimiento por parte de las empresas de transporte de la normativa tanto sectorial como tributaria, que les permite "abaratarse costos", pudiendo ubicar sus tarifas por debajo de otros operadores que puedan cumplir con todo lo dispuesto. Así como la comisión de distintas conductas anticompetitivas y prácticas ilegales de competencia desleal en las que incurrir algunos transportistas afectando los mercados lo cual se ve reflejado en distorsiones del propio mercado.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

Un precio por debajo de lo esperado puede ser producto del incumplimiento de obligaciones tributarias o vinculadas a las condiciones para la correcta prestación del servicio de transporte terrestre de mercancías, mientras que un precio por encima de lo esperado puede ser resultado de abuso de posición de dominio o prácticas monopólicas.

El cobro sistemático de tarifas por debajo del costo eficiente es un incentivo perverso e indicativo de que se están realizando gastos a expensas de la calidad o seguridad del servicio. La adquisición de insumos y repuestos fuera de la formalidad puede acarrear deficiencias en los vehículos que prestan el servicio de transporte de mercancías, con posibles implicancias en la seguridad y salud de los usuarios.

Las medidas normativas del sector transportes a la fecha no han corregido estas conductas anticompetitivas y prácticas ilegales de competencia desleal que se vienen produciendo en el mencionado servicio afectando y distorsionando el mercado formal del transporte terrestre de mercancías.

1.3 LA INTERVENCION ESTATAL EN LAS DISTORCIONES DEL MERCADO.

Las distorsiones en el mercado impiden la eficiencia económica, debido a la existencia de precios predatorios, por lo que corresponde a los órganos estatales dictar medidas que desincentiven estas prácticas y garanticen el restablecimiento de la competencia bajo el régimen de economía social de mercado y promoviendo una óptima competencia en el servicio de transporte terrestre; toda vez que el desvío significativo de los costos eficientes puede implicar el incumplimiento de disposiciones mínimas para la prestación del servicio de transporte incentivando conductas anticompetitivas sancionables.

Es preciso afirmar que en países como el Perú cuyo mercado de transporte de mercancías se caracteriza por causas transversales como la informalidad que en el servicio de transporte de mercancías es notorio por los costos relativamente bajos para ingresar a prestar servicios en dicha actividad, lo que facilita la existencia de numerosos operadores favoreciendo un exceso de oferta.

Además de existir poca regulación, los operadores más pequeños, ante la competencia, llegan a operar con precios no retributivos cayendo en la informalidad realizando sobrecargas u otras prácticas que atentan contra la calidad y seguridad del servicio. La mayor parte de contratos en el transporte de carga se establecen por viaje individual (no extendida en el tiempo) y no

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

contemplan la calidad del servicio; siendo entonces que la competencia se suele basar en el precio⁷.

Según señala un estudio⁸ en el que se realizó una encuesta en el 2008 a empresas usuarias de servicios de transporte de mercancía, solo el 39% de los encuestados declara firmar contratos en más del 90% de los casos. El mismo estudio indica que en el año 2002 se contaba con entre 7 mil y 8 mil vehículos de carga inscritos para prestar dicho servicio, de un parque automotor estimado en 100 mil vehículos de mercancía. En la actualidad, una investigación encuentra que solo el 32.9% de los transportistas de mercancía encuestados sustenta todas sus compras con factura y solo el 35.5% emite factura por todos sus ingresos.⁹ Por otro lado, se evidencia que cerca del 66% del empleo en el transporte de mercancía es informal (47% del empleo bajo informalidad de organización y de empleo y 19% únicamente bajo informalidad de empleo) según se puede obtener de los datos de la Encuesta Nacional de Hogares.

Según un documento del Banco Mundial⁹, la informalidad es causa y consecuencia de la falta de desarrollo económico e institucional, y suele involucrar la falta de protección y servicios por parte del Estado para las unidades productivas informales, así como deficientes condiciones laborales y acceso restringido a la seguridad social para los trabajadores informales; estando entre las propuestas para combatir la informalidad el establecimiento de un marco regulatorio favorable para la competencia en el mercado y el uso de las tecnologías de la información.

En el caso del transporte¹⁰, la informalidad en estos servicios suele implicar multitud de operadores con un solo vehículo, usualmente antiguos y de pobre desempeño, que mantienen márgenes de pocas o nulas ganancias para sobrevivir; mientras que en pocas ocasiones se forman "cooperativas" que fijan precios y servicios en mercados cautivos donde evaden la competencia formando carteles para incrementar las ganancias.

Otro factor con el que contribuye estas externalidades del transporte terrestre de mercancías, resulta los altos índices de accidentalidad o siniestralidad, de acuerdo con el análisis realizado en el Informe N° 354-2017-MTC/15.01, los

⁷ Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística Pablo Guerrero y Julieta Abad. Editores Banco Interamericano de Desarrollo 2013- Departamento de Transporte y Medio Ambiente NOTA TÉCNICA # IDB-NT-508

⁸ Extraído de la exposición de motivos del P.L. N° 3600/2022-PE. Bonifaz, José (2008) Los costos mínimos para el transporte terrestre de carga en el Perú: ¿solución a la informalidad. En: Estudios de caso sobre regulación en infraestructura y servicios públicos en el Perú. Fondo Editorial de la Universidad del Pacífico.

⁹ Extraído de la exposición de motivos del P.L. N° 3600/2022-PE Loayza, Norman (2018) Informality: ¿Why Is It So Widespread and How Can It Be Reduced? World Bank Group. Research and Policy Brief N° 20.

¹⁰ Extraído de la exposición de motivos del P.L. N° 3600/2022-PE Cervero, Robert; Golub, Aaron (2007) Informal transport: A global perspective. Transport Policy 14, pp. 445-457.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

vehículos informales de transporte de mercancía, los mismos que no cuentan con autorización del MTC para la prestación del servicio de transporte de mercancía, tienen niveles de accidentabilidad en promedio 50% más elevados que los vehículos formales.

Ante este escenario si bien, el Estado prohíbe y sanciona las conductas anticompetitivas y prácticas desleales, así como promueve la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores, conforme se regula en el Decreto Legislativo N° 1034, que aprueba la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, en materia de libre competencia, modificado por el Decreto Legislativo N° 1396 y el Decreto Legislativo N° 1044, que aprueba la Ley de Represión de la Competencia Desleal, sin embargo, ésta política sancionadora contra la informalidad resulta insuficiente para revertir de manera directa la actual situación de, por ejemplo, las distorsiones en el mercado del servicio de transporte terrestre de mercancía, siendo un efecto transversal para las diversas economías de mercado.

En esa línea represora del Estado a través de sus órganos competentes SUNAT en el aspecto de evasión y elusión tributaria, SUTRAN en los aspectos de regulación del transporte e INDECOPÍ en la lucha contra conductas anticompetitivas y prácticas ilegales de competencia desleal, también promueven operativos que permiten la identificación de dicho incumplimiento, sin embargo, estos se realizan de forma dispersa, muchas veces, sin ninguna coordinación interinstitucional con insuficiente número de inspectores y medidas que permitan el uso más eficiente de dicho personal. En ese sentido el Informe Defensorial N° 108 denominado: "Pasajeros en riesgo: la seguridad en el transporte interprovincial", es necesario que exista un trabajo coordinado en la supervisión y detección, y eventual sanción, entre distintas instancias del gobierno, así como la gestión compartida de la información y la educación a los transportistas, conductores y usuarios¹¹.

Sumado a estas falencias de la intervención estatal para solucionar esta problemática, el Estado en la actualidad tampoco ofrece suficiente información con la que puedan disponer los usuarios del servicio respecto de precios y tarifas de servicios prestados. Por tanto, ante la ausencia de un sistema de información que unifique la disponibilidad de los mismos, y que permita, conocer cuál sería los costos mínimos que enfrenta un operador para determinado tramo, o cual es la tarifa aplicada para rutas de similares características, a partir del cual se pueda negociar un precio;

¹¹ <https://www.gob.pe/institucion/defensoria/informes-publicaciones/1056116-informe-defensorial-n-108>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

Por consiguiente, resulta razonable, necesario e idóneo aprobar un marco regulatorio a fin de transparentar los precios y costos de los servicios de transporte, con la creación de un observatorio de transporte terrestre de mercancías que permitan una mayor coordinación y transparencia entre los agentes económicos involucrados así como una mayor eficiencia, focalizando además los esfuerzos de fortalecer la fiscalización en aquellos segmentos que puedan tener una situación de irregularidad.

1.4 LOS OBSERVATORIOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS.

El transporte de cargas y las actividades logísticas han experimentado en los últimos años un incremento sustancial en su nivel de actividad, tanto a nivel global como en América Latina y el Caribe. La creciente importancia que ha ido ganando el sector, debido a sus impactos positivos y también a sus relevantes efectos negativos, ha profundizado la necesidad de disponer de datos, tanto por parte de los actores privados que procuran mejorar sus estrategias comerciales como por parte de las autoridades e instituciones interesadas en elaborar políticas públicas en la materia.

La necesidad de información se contrapone con la debilidad que muestran las estadísticas y análisis del sector. La asimetría entre las necesidades de información y la escasez de datos disponibles ha llevado a explorar la figura de un observatorio como un modelo de organización para satisfacerla.

La experiencia internacional en materia de observatorios de transporte de carga muestra que el núcleo de su acción es la generación de datos y de productos del conocimiento¹². Se han identificado observatorios de diversa índole en cuanto a su alcance geográfico (un país, parte de él, una región), a su foco temático (uno o todos los modos de transporte), al tipo de requerimiento que pretenden atender (datos, información y productos de conocimiento, o portales sobre las condiciones de los

¹² <https://blogs.iadb.org/transporte/es/logistica-y-transporte-algunos-aportes-al-conocimiento/>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

mercados en tiempo real), y a su accesibilidad (acceso público y libre, o acceso restringido y/o remunerado)¹³.

Una revisión de diversos casos analizados ha permitido identificar las funciones que generalmente cumplen los observatorios, que pueden resumirse en: i) generación y disseminación de información; ii) cooperación interinstitucional y articulación público-privada; iii) atracción y desarrollo de conocimiento experto; iv) definición, armonización y generación de indicadores; v) elaboración de estudios y contribución al conocimiento; y vi) apoyo al funcionamiento de los mercados. Si bien la escasez y diversidad de observatorios dificulta el reconocimiento de las mejores prácticas en este tipo de entidad, la revisión de los casos analizados puede permitir identificar algunos factores que contribuyen a su éxito: la capacidad de dar respuestas a las demandas de los usuarios, la calidad del trabajo y el consiguiente prestigio que logren consolidar, y la estabilidad del financiamiento que permita la continuidad de las tareas¹⁴.

La creciente importancia del sector ha profundizado la necesidad de disponer de datos, tanto por parte de los actores privados que procuran mejorar sus estrategias comerciales, como de las autoridades e instituciones interesadas en elaborar políticas públicas en la materia. La práctica y la conceptualización del transporte de cargas han ido migrando hacia una perspectiva más amplia, integrándose dentro del enfoque de las cadenas de abastecimiento y la logística. Los actores directamente involucrados en las actividades logísticas requieren de información para el diseño estratégico de sus actividades y para la gestión de sus operaciones, sean tanto las firmas que despachan bienes (porque los producen o comercializan) como aquellas que les brindan servicios logísticos (transportistas, agentes de carga). Y también la requieren los gobiernos, ya que la eficiencia en el desempeño logístico condiciona la competitividad y productividad de su economía.

¹³ Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente NOTA TÉCNICA# IDB-TN-509 Diseño e implementación de observatorios nacionales de transporte de carga y logística. Fases y consideraciones estratégicas Diseño e implementación de observatorios nacionales de transporte de carga y logística. Fases y consideraciones estratégicas Banco Interamericano de Desarrollo Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente NOTA TÉCNICA# IDB-TN-509 marzo, 2013

¹⁴ Angulo Marcial, Noel ¿Qué son los observatorios y cuáles son sus funciones? Innovación Educativa, vol. 9, núm. 47, abril-junio, 2009, pp. 5-17 Instituto Politécnico Nacional Distrito Federal, México

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

La necesidad de información se contrapone con la debilidad que muestran las estadísticas del sector y los análisis de muchos de sus temas clave. Las carencias de información del transporte –incluyendo cargas y pasajeros– son más pronunciadas en los países en desarrollo que en los países desarrollados, y se concentran en algunos modos, particularmente el transporte automotor y el transporte no-motorizado. Asimismo, algunos atributos del sector están mejor registrados que otros; la información sobre redes de infraestructura y flotas, por ejemplo, suelen presentar una mayor disponibilidad y confiabilidad que la referida a flujos de transporte y al desempeño operacional (vehículos-kilómetro, toneladas km, coeficientes de ocupación de las bodegas, etc.).

1.5 EL CONCEPTO DE OBSERVATORIO¹⁵.

Desde hace algunos años la figura del observatorio surge para analizar diversos temas o problemas de la realidad social con diversidad de métodos, técnicas de recolección y análisis de datos, por ejemplo: la inmigración, la innovación, la violencia intrafamiliar, la delincuencia, el transporte entre otros.

El término también es empleado para referirse a un portal o un sitio web, un instrumento de análisis, un espacio de observación y, en algunos casos, a fin de dar notoriedad se asigna a cualquier actividad apoyada en las tecnologías de información y comunicación (TIC), como el seguimiento y evaluación (Phelan, 2007; Gegorio, 2007).

La misión de un observatorio es vigilar y detectar lo que ocurre en su ámbito de actuación, y su valor agregado se sustenta en: 1) buscar la información, 2) discernir su relevancia, 3) organizarla de modo coherente y 4) presentarla de forma clara (Gobierno Vasco, 2008).

Aunque no se logra el consenso sobre la definición sí existe una comprensión tácita del término que designa al conjunto de actividades y procedimientos destinados a identificar y evaluar aquella información que

¹⁵Angulo Marcial, Noel ¿Qué son los observatorios y cuáles son sus funciones? Innovación Educativa, vol. 9, núm. 47, abril-junio, 2009, pp. 5-17 Instituto Politécnico Nacional Distrito Federal, México

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

se produce en un contexto, como mecanismo para generar evidencia útil para la toma de decisiones en un ámbito de competencia.

Para algunos teóricos se identifica tres tipos de observatorios, con distintos matices correspondientes a la evolución en el tiempo:

- Centro de documentación. Es el concepto de origen, desde esta óptica el observatorio es una biblioteca dedicada a una temática específica, su misión se basa en almacenar y clasificar información y documentación.
- Centro de análisis de datos. Considera al observatorio como una herramienta de ayuda en la toma de decisiones. Su misión principal es: a) recoger, procesar y proporcionar información, y b) conocer mejor y comprender la temática en cuestión mediante estudios con la participación de expertos.
- Espacio de información, intercambio y colaboración. Corresponde al concepto actual de observatorio ya que se adapta a las ventajas de las TIC, y su misión es: a) recopilar, tratar y difundir la información, b) conocer mejor la temática en cuestión, y c) promover la reflexión y el intercambio del conocimiento en red¹⁶

1.6 FUNCIONES DEL OBSERVATORIO.

Todo observatorio busca dos propósitos elementales: investigar —revisar, describir, caracterizar, evaluar, discutir, cuestionar, sugerir— los contenidos que aparecen en el espacio de observación pertinente a su área de interés; e informar a la comunidad los hallazgos que ocurren en ese proceso. A menudo, ofrecen espacios abiertos para los aportes de otros interesados a fin de conocer el tema que se está trabajando y al mismo tiempo publicarlo en la red. Los observatorios, entonces, se constituyen en lugar de encuentro entre personas que comparten su interés por un determinado tema; con frecuencia se conforman como

¹⁶ Husillos, Jesús, 2006, “La organización municipal y la adaptación de los servicios públicos. Círculo para la calidad de los servicios públicos de l'Hospitalet”, Inmigración y gobierno local. Experiencias y retos. IV Seminario, Barcelona, España, 14-15 de diciembre 2006, www.cidob.org/es/content/download/6422/.../14_husillos_cast.pdf

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

versión acotada y especializada de las comunidades y foros virtuales. Los observatorios de internet son también un espacio de difusión¹⁷.

Los observatorios están destinados a captar, organizar, evaluar y procesar información para poder difundir conocimientos. Generar información es el compromiso de muchos y distintos actores y no necesariamente la función de un observatorio.

Los productos de un observatorio pueden servir, al menos, para: a) Caracterizar una situación o momento. b) Apoyar la toma de decisiones coyunturales. c). Formular escenarios a futuro.

Las organizaciones actuales deben desarrollar sus habilidades de observación y percepción de las señales que indican cambios significativos en el entorno. Para lograrlo, requieren de sistemas formalizados de vigilancia destinados a la captación, análisis, utilización, difusión e incorporación al flujo interno de información a fin de conocer las transformaciones del entorno y coadyuvar en la toma de decisiones estratégicas¹⁸.

El sistema de vigilancia engloba la información referida, la estrategia y el entorno como un sistema de alarma temprana, como un radar que rastrea, ubica y organiza los acontecimientos relevantes para la organización. Por ello, una de las fuentes principales en la generación de conocimiento es, precisamente, la vigilancia que puede tener identidad y vida propia en la organización, pero bajo la óptica de la gestión del conocimiento¹⁹.

¹⁷ Op. Cit.

Prieto, Rodrigo, 2003, "Observatorios en internet", Servicio de observación sobre internet, boletín semanal, núm. 240, www.observatorioidigital.net/bol240.htm#observatorio Rey Beltrán, Germán, Ver desde la ciudadanía: observatorios y veedurías de medios de comunicación en América Latina, Buenos Aires, 2003, FES/Promefes.

¹⁸ Op. Cit.

Ganzarain, Jaione e Iñaki Lakarra, 2007, Esquema conceptual vigilancia/ inteligencia y su aplicación en estrategia e innovación empresarial www.mondragon.edu/telematika/documentos/Publicaciones/2007.10.VISIO.Eschema%20conceptual%20vigilanciainteligencia%20y%20su%20aplicaci%C3%B3n%20en%20estrategia%20e%20innovaci%C3%B3n%20empresarial/esquema-conceptual-visiol.pdf

Arroyo, Muñoz, Ana, Esther Martínez Somolinos e Izaskun Álvarez Meaza, 2006, "La vigilancia tecnológica fuente de generación de conocimiento", Revista Vigilancia Tecnológica, www.robotiker.com/revista/articulo.do; jsessionid method detalle 42

¹⁹ Op. Cit.

Conclusiones del primer taller "El observatorio como Herramienta para la Gestión de la Información y del Conocimiento, organizado por el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA, 2006, s/p), en coordinación con otras instituciones organizado—en Caracas, Venezuela, en noviembre de 2006.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

1.7. EL CONOCIMIENTO DE LA INFORMACIÓN PARA LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

Conforme se ha advertido las funciones que se asocian al observatorio son tan amplias como la capacidad de imaginación, pero muchas de esas funciones, en realidad, hacen referencia a la conversión de datos e información en conocimiento útil²⁰.

Si bien las organizaciones emplean la información —que generan internamente o la que obtienen de su entorno— para apoyar la toma de decisiones y la definición de políticas, para transformar esa información en conocimiento —aprovechando el verdadero valor de sus recursos y tecnologías informativas— necesitan utilizar la información de manera estratégica.²¹

Para la obtención de la información se debe trabajar un sistema de monitoreo que es un sistema de seguimiento continuo que recoge la información de manera permanente. En la evaluación de la información se elige un momento en el tiempo y se compara con otra situación en el pasado. Los requerimientos de información, metodología y uso de la información serán diferentes en cada caso. El monitoreo y la evaluación aportan, a los responsables de diseñar las políticas públicas, los elementos de juicio para la toma de decisiones acerca de continuar, reducir, aumentar o eliminar determinadas intervenciones.

La disponibilidad de esta información posibilita asignar recursos de manera más eficiente, rediseñar las intervenciones cuando no han alcanzado los objetivos esperados, o ampliar la cobertura de las que han demostrado ser efectivas. El monitoreo puede conducir a la reformulación de actividades, proyectos o tareas e incluso al cambio en las prioridades, lineamientos u objetivos. La evaluación busca determinar de manera más precisa y objetiva la eficacia, eficiencia y efectividad de las acciones a la

²⁰ Op, Cit

²¹ Op. Cit.

Sánchez González, Cesar Augusto, 2005, “Creación de conocimiento en las organizaciones y las tecnologías de información como herramienta para alcanzarlo”, Observatorio para la Ciber Sociedad, www.cibersociedad.net/archivo/articulo

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

luz de sus objetivos. Aunque la evaluación suele ser retrospectiva, su objetivo es esencialmente de planeamiento a futuro²².

1.8 LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL DE LOS OBSERVATORIOS DE TRANSPORTE DE CARGA.

La necesidad de mejorar la información sobre el transporte de cargas y la logística han sugerido la posibilidad de explorar la figura de un observatorio como un modelo de organización para satisfacerla.

El tipo de tarea necesario parece adecuado para constituirse en la misión de una entidad de ese tipo, que permite articular la participación de diversos sectores. La experiencia internacional en materia de observatorios de transporte de carga muestra que el núcleo de su acción es la generación de datos y el trabajo analítico.

La figura de observatorio generalmente se asocia a un ámbito dirigido a generar datos y conocimiento. Se trata de un tipo de institución relativamente nueva, de la que los ejemplos no son muy abundantes. Los observatorios referidos al transporte de cargas generalmente incluyen la logística, acompañando la tendencia a la integración de ambas agendas. En algunos casos se denomina "observatorio" a organismos públicos que han sido rediseñados, orientados a recolectar.

Algunos observatorios se concentran específicamente en la actividad de un modo de transporte, como el Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera de España. Está auspiciado por el Ministerio de Fomento, y lo gestionan un grupo en entidades públicas y privadas.

Este observatorio produce informes periódicos, generalmente tres o cuatro por año. Su principal foco está en el transporte carretero de cargas: demanda, oferta, costos, precios y nivel de actividad. Uno de sus productos es un modelo que estima los costos del transporte carretero,

²² Op.Cit.

Ministerio de Educación, 2007, Orientaciones para el monitoreo y evaluación de los planes operativos de las DRE y unidades de gestión educativa local, dependientes de los gobiernos regionales
http://www.minedu.gob.pe/normatividad/reglamentos/instructivo_monitoreo_evaluacion.pdf

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

contando con una intensa participación de actores privados del sector. El modelo elaborado es accesible a través del sitio web del observatorio.

Varios países de la región ya han mostrado interés en desarrollar un observatorio nacional de logística y transporte de cargas, y están dando pasos para implementarlo. En el caso de Uruguay, se ha creado el Instituto Nacional de Logística, INALOG en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con apoyo del Banco. Colombia, de acuerdo con el CONPES 3547 de octubre de 2008, se ha propuesto crear un observatorio nacional de transporte de cargas y logística, que probablemente constituya una condición en el marco de un préstamo de políticas en proceso de preparación. Perú y Chile también han manifestado su interés en organizar un ON. En todos los casos la participación del BID ha sido muy relevante²³.

V) ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativa **es necesaria**, porque permitirá corregir las distorsiones del mercado que existen actualmente en el servicio de transporte de mercancías además contribuirá proporcionando información útil al trabajo desplegado por las distintas agencias estatales especializadas como el INDECOPI encargado del control y represión en el mercado de conductas anticompetitivas y prácticas de competencia desleal. La SUNAT encargada del control y el combate de la evasión y elusión tributaria y la SUTRAN órgano especializado de fiscalización y sanción del sector transportes encargado de verificar el cumplimiento de la normativa tanto por parte de los vehículos de transporte de carga y mercancías, como de sus servicios complementarios.

La presente iniciativa legislativa **es viable**, porque la propuesta en estudio reúne los elementos de constitucionalidad suficientes el Derecho no debe intervenir con el objeto de alterar las reglas propias del mercado, sino más bien, sino con el objeto de garantizar que este funcione de la manera más correcta y efectiva y que a su vez ofrezca la garantía de que las propias

²³ Angulo Marcial, Noel ¿Qué son los observatorios y cuáles son sus funciones? Innovación Educativa, vol. 9, núm. 47, abril-junio, 2009, pp. 5-17 Instituto Politécnico Nacional Distrito Federal, México

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

condiciones de libre competencia que la Constitución presupone estén siendo realmente cumplidas. De manera que, intervenciones en el ámbito de la autodeterminación dentro del mercado pueden darse, cuando tras la puesta en movimiento de las propias reglas que lo caracterizan, se generen situaciones distorsionantes de la libre competencia, como sucede con los monopolios o las prácticas dominantes

La presente iniciativa legislativa **es oportuna**, porque dada la abundante experiencia recogida sobre la crítica realidad del servicio en el mercado del transporte terrestre de mercancías es indispensable la intervención estatal mediante una norma legislativa que procure corregir la distorsión existente y se retome un cauce de garantizar la leal competencia entre los operadores en el sistema,

VI ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado por la normatividad antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, y ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

La iniciativa legislativa contenida en el presente documento tiene como **efectos inmediatos** regularizar el fujo de la competencia, reduciendo las distorsiones por las asimetrías de información en el mercado en donde los usuarios puedan competir en igualdad de condiciones mediante una determinación referencial de precios, fletes y tarifas en el mercado de transporte que impidan que los precios se disparen por arriba de la demanda habitual o por debajo de ella.

Asimismo, permitirá un uso eficiente de los recursos de fiscalización que ayudará a reducir el incumplimiento de la normativa vinculada a la libre competencia, el transporte terrestre de mercancía y la administración tributaria.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

VII OPINIONES SOLICITADAS Y RECIBIDAS

➤ Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio Solicitando opinión	Fecha	Oficio de Respuesta
Consejo Directivo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual INDECOPI	OFICIO N° 0730-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	25 de noviembre de 2022	OFICIO N° 000108-2023-GEG/INDECOPI
Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público OSITRAN	OFICIO N° 0729-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	25 de noviembre de 2022	Oficio N° 0344-2022-PD-OSITRAN
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN	OFICIO N° 0725-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	25 de noviembre de 2022	
Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	OFICIO N° 0727-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	25 de noviembre de 2022	
Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 0724-2022-	25 de noviembre de 2022	

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

MEF	2023-CTC-DC-DGP/CR		
Coordinadora Nacional de Alianza Nacional de Gremios de Carga del Perú	OFICIO N° 0726-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	25 de noviembre de 2022	
Superintendente Nacional de Aduanas y Administración Tributaria SUNAT	OFICIO N° 0728-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	25 de noviembre de 2022	OFICIO N.° 000001-2023-SUNAT/100000

➤ Opiniones recibidas

Entidad emisora	N° de documento	Fecha	Resumen de la opinión recibida
Consejo Directivo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual INDECOPI	OFICIO N° 000108-2023-GEG/INDECOPI	24 de febrero del 2023	-Opinión de Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor (DPC) El Proyecto de Ley no guarda relación con el acceso ni las características y condiciones mínimas del servicio en aras de velar por la permanencia de su idoneidad y

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

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

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

			por la transparencia de la información que se brinda a las y los consumidores, aspectos cuya supervisión han sido atribuidos al Indecopi, no corresponde a esta Dirección pronunciarse sobre su viabilidad. - Opinión de la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia. La DLC recomienda que en la fórmula normativa del artículo 5.2, sobre las acciones de monitoreo y supervisión de mercados en virtud de la información generada por el Observatorio del Servicio de
--	--	--	--

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

			Transporte Terrestre, se elimine la referencia «conforme lo establezca el reglamento de la presente Ley. - La Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal (CCD) La CCD no es competente para realizar acciones de supervisión sobre tarifas, precios y/o fletes, siendo que solo se encuentra facultada para supervisar que las empresas de transporte cuenten con los títulos habilitantes correspondientes para realizar sus actividades. En virtud de ello, de verificarse presuntos indicios de actos de competencia desleal en la modalidad de
--	--	--	--

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

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

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

			violación de normas, la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal y su Secretaría Técnica iniciarían las investigaciones preliminares correspondientes a efectos de determinar el cumplimiento de lo establecido en la Ley de Represión de la Competencia Desleal.
Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público OSITRAN	Oficio N° 0344-2022-PD-OSITRAN	21 de diciembre de 2022	El Proyecto no comprende materia que se encuentren dentro del ámbito de competencia del OSITRAN, al versar respecto a la promoción de la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías, creándose para tal fin un Observatorio de

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

			Transporte Terrestre, a cargo del MTC, a modo de instrumento para combatir prácticas ilegales, conductas anticompetitivas y de competencia desleal, siendo así que dichas competencias atañen ser analizadas por otras entidades relacionadas con dicha materia.
Superintendente Nacional de Aduanas y Administración Tributaria SUNAT	OFICIO N.º 000001-2023- SUNAT/100000	5 de enero de 2023	Uno de los principales beneficios de la medida es transparentar los precios y costos de los servicios de transporte, permitiendo una mayor coordinación entre los agentes económicos involucrados y una mayor eficiencia. Por otro lado, se lograría focalizar

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

			los esfuerzos de fiscalización en aquellos segmentos que puedan tener mayor probabilidad de estar en una situación de irregularidad. El Observatorio tiene como base de datos primaria la información relevante de las diferentes entidades públicas y privadas de ámbito nacional, regional y local, así como la información generada por el MTC, respetando la reserva tributaria de los contribuyentes entre otros vinculados (derecho a la intimidad).
--	--	--	---

VIII ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente documento permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de la iniciativa de ley contenida en el mismo; en

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

ese sentido, se presenta el análisis costo – beneficio frente a los actores sociales que se supondría cause efecto la aprobación de la presente iniciativa legislativa:

Actores	Beneficios	Costos
Población en general y usuarios del servicio	• Incremento de la seguridad vial por las mejoras de la calidad del servicio. • Mayor transparencia y predictividad en los precios y tarifas cobradas por dichos servicios. • Certeza sobre un estándar mínimo de calidad del servicio (basado en las consideraciones de los costos eficientes) • Mayor transparencia y capacidad de negociación para definir los precios y tarifas. • Información disponible de cuáles son los gastos que deberían realizar y la proporción de estos en la estructura de costos (a partir de la revisión de los costos eficientes). • Reducción de accidentes y mayor estándar de servicio al poder realizar los gastos destinados a mantenimiento, adquisición de repuestos, entre otros que garanticen un mejor estado de los vehículos.	
Estado	• Contar con mayor información sobre los servicios de transporte terrestre de mercancías, lo que permite una mejor toma de decisiones y generar mejores políticas de Estado en el sector.	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

	• Contar con información para focalizar mejor los esfuerzos de fiscalización.	
--	---	--

IX VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

Vinculación de la norma propuesta con el acuerdo nacional: La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Política del Acuerdo Nacional N° 17: Afirmación de la economía social de mercado, que aspira 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. Para ello se garantizará la estabilidad de las instituciones y las reglas de juego; se promoverá la competitividad del país, se estimulará la inversión privada evitará el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia y propiciará la participación de organizaciones de consumidores en todo el territorio.

Además, tiene vinculación con la Política del Acuerdo Nacional N° 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica propiciando incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado. Para ello garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios.

VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2021 – 2023

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Agenda Legislativa Período Anual de Sesiones 2022 – 2023, en las políticas de Estado N°17,

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

promoción de la libre competencia y N° 18, medidas para promover la formalización.

CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del Proyecto de Ley 3600/2022-PE, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE PROMUEVE LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto promover la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías para el desarrollo sostenible del mercado formal en condiciones de seguridad y salud que favorezca a los usuarios

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad prevenir y combatir conductas anticompetitivas y prácticas ilegales de competencia desleal que distorsionen el mercado formal del transporte terrestre de mercancías.

Artículo 3. Observatorio Nacional de Transporte Terrestre

- 3.1. Se crea el Observatorio Nacional de Transporte Terrestre, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como una plataforma virtual de consulta y referencia que cuenta con una base de datos primaria de información relevante que entregan las diferentes entidades públicas y privadas de ámbito nacional, regional y local, así como la información generada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 3.2. La información actualizada sobre tarifas, precios, fletes y condición de la prestación del servicio de transporte terrestre nacional e internacional de mercancías es recopilada, procesada, generada, presentada y publicada en la página web del Observatorio Nacional de Transporte Terrestre.
- 3.3. La plataforma virtual de información del transporte terrestre es de carácter público y accesible para cualquier usuario del servicio de transporte de

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

mercancías. La información relevante que se obtenga de las entidades se recopila respetando la reserva tributaria de los contribuyentes y el derecho a la intimidad.

- 3.4. Las disposiciones que regulan las características y el funcionamiento del Observatorio Nacional de Transporte Terrestre son establecidas en el reglamento de la presente ley.

Artículo 4. Determinación de costos eficientes para el transporte terrestre

La plataforma virtual del Observatorio Nacional de Transporte Terrestre contiene un aplicativo técnico de consulta que permite realizar el cálculo de forma actualizada de los costos eficientes en determinados mercados del servicio de transporte terrestre de mercancías, con la finalidad de brindar información utilizada referencialmente en la determinación de las tarifas, precios o fletes.

Artículo 5. Fiscalización y sanción

- 5.1. El Observatorio Nacional de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones identifica los mercados relevantes en donde los precios, tarifas, fletes y condiciones de la prestación del servicio de transporte terrestre de mercancías difieran de manera significativa durante un periodo determinado de los costos eficientes calculados, según se evidencie por información técnica y económica que lo sustente, a fin de realizar acciones en el marco de su competencia brindando información a las entidades competentes que correspondan.
- 5.2. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi), en el marco de sus acciones de monitoreo y supervisión de mercados, realiza investigaciones en el mercado de transporte terrestre de mercancías y sectores vinculados cuando existan afectaciones a las condiciones de competencia en tales sectores, en virtud de la información generada por el Observatorio del Servicio de Transporte Terrestre.
- 5.3. En caso de identificarse distorsiones que afecten la competencia en el mercado del servicio de transporte terrestre de mercancías, corresponde al Indecopi la ejecución de acciones de fiscalización y la aplicación de sanciones, en el marco de lo establecido por el Decreto Legislativo 1034, que aprueba la ley de represión de conductas anticompetitivas, y el Decreto Legislativo 1044, que aprueba la ley de represión de la competencia desleal, para lo cual puede requerir información complementaria del Observatorio Nacional de Transporte Terrestre.
- 5.4. La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, en el marco de lo establecido en la Ley 29380, Ley de creación

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE

de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, prioriza acciones de fiscalización de la prestación del servicio de transporte terrestre de mercancías a efectos de determinar la existencia de infracciones y aplicar las sanciones administrativas correspondientes, en atención a la información generada por el Observatorio Nacional de Transporte Terrestre.

Artículo 6. Transferencia de información

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones transfiere información del Observatorio Nacional de Transporte Terrestre a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) para ser incorporada como una de sus fuentes de información que es utilizada en el ejercicio de sus facultades de recaudación, fiscalización y cobranza.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas y por la Presidencia del Consejo de Ministros, aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de noventa días hábiles contados desde el día siguiente de su publicación.

SEGUNDA. Financiamiento

La implementación de lo establecido en la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.

Lima, 08 de marzo de 2023.

MIEMBROS TITULARES

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

 “Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

 “Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
 DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
 MEDIDAS PARA PROMOVER LA
 COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
 TRANSPORTE TERRESTRE



Firmado digitalmente por:
 OLIVOS MARTINEZ Leslie
 Vivian FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 10/04/2023 16:58:58-0500



Firmado digitalmente por:
 ARAGON CARREÑO Luis Angel
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 11/04/2023 10:19:44-0500



Firmado digitalmente por:
 SALHUANA CAVIDES Eduardo
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 03/04/2023 11:44:58-0500



1. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
 Presidente
 (Acción Popular)



2. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
 Vicepresidente
 (Alianza para el Progreso)



3. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
 Secretaria
 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
 AMURUZ DULANTO Yessica
 Roselli FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 03/04/2023 16:17:09-0500



4. AMURUZ DULANTO, YESSICA ROSSELLI
 (Avanza País - Partido de Integración Social)



5. BELLIDO UGARTE, GUIDO
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 BELLIDO UGARTE Guido
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 30/03/2023 16:25:51-0500



6. CERRÓN ROJAS, WALDEMAR JOSÉ
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 CERRON ROJAS Waldemar
 Jose FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 04/04/2023 12:14:10-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

 “Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

 “Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO

 DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE

 MEDIDAS PARA PROMOVER LA

 COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE

 TRANSPORTE TERRESTRE



7. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO

 (Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



Firmado digitalmente por:

 JIMENEZ HEREDIA David

 Julio FAU 20161740126 soft

 Motivo: Soy el autor del

 documento

 Fecha: 04/04/2023 13:04:31-0500



8. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO

 (Fuerza Popular)



9. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO

 (Somos Perú)



Firmado digitalmente por:

 MONTALVO CUBAS SEGUNDO

 TORIBIO FIR 10655831 hard

 Motivo: Soy el autor del

 documento

 Fecha: 31/03/2023 11:59:26-0500



10. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO

 (Perú Libre)



11. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA

 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:

 OBANDO MORGAN Auristela

 Ana FAU 20161740126 soft

 Motivo: Soy el autor del

 documento

 Fecha: 04/04/2023 10:03:35-0500

12. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL

 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:

 QUISPE MAMANI Wilson

 Rusbel FAU 20161740126 soft

 Motivo: Soy el autor del

 documento

 Fecha: 05/04/2023 11:24:31-0500



13. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL

 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:

 REVILLA VILLANUEVA CESAR

 MANUEL FIR 44275599 hard

 Motivo: Soy el autor del

 documento

 Fecha: 04/04/2023 16:34:55-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
 DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
 MEDIDAS PARA PROMOVER LA
 COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
 TRANSPORTE TERRESTRE



14. RUIZ RODRÍGUEZ, MAGALY ROSMERY

(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
 RUIZ RODRIGUEZ Magaly
 Rosmery FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 05/04/2023 11:32:49-0500



15. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR

(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



16. VERGARA MENDOZA ELVIS HERNÁN

(Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 VERGARA MENDOZA Evis
 Hernan FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 05/04/2023 12:07:22-0500



17. WONG PUJADA, ENRIQUE

(Podemos Perú)



18. ZEBALLOS APONTE JORGE ARTURO

(Renovación Popular)



Firmado digitalmente por:
 ZEBALLOS APONTE Jorge
 Arturo FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 11/04/2023 16:18:51-0500



Firmado digitalmente por:
 ZEBALLOS APONTE Jorge
 Arturo FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 11/04/2023 16:18:51-0500

MIEMBROS ACCESITARIOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE



1. AGUINAGA RECUENCO, ALEJANDRO AURELIO

(Fuerza Popular)



2. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO

(Fuerza Popular)



3. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE

(Fuerza Popular)



4. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR

(Fuerza Popular)



5. CHACÓN TRUJILLO NILZA MERLY

(Fuerza Popular)



6. GONZA CASTILLO AMÉRICO

(Perú Libre)



7. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO

(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE



8. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
(Renovación Popular)



9. JUAREZ GALLEGOS, CARMEN PATRICIA
(Fuerza Popular)



10. QUIROZ BARBOZA, SEGUNDO TEODOMIRO
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



11. QUITO SARMIENTO, BERNARDO JAIME
(Perú Libre)



12. RIVAS CHACARA JANET MILAGROS
(Perú Libre)



13. SOTO PALACIOS, WILSON
(Acción Popular)



14. TORRES SALINAS, ROSIO
(Alianza para el Progreso)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO
DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE
MEDIDAS PARA PROMOVER LA
COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE TERRESTRE



15. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL

(Alianza para el Progreso)



16. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA

(Fuerza Popular)

Lima, 03 de Abril de 2023

RU: 1109466

Oficio N° 1052-2021-2026-PSGT-CR

Señor:

Congresista Luis Ángel Aragón Carreño

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Presente. -

ASUNTO: Solicito ADHESIÓN a dictamen.

De mi mayor consideración,

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo manifestarle que debido a problemas técnicos con mi firma digital, me permito precisar mi **ADHESIÓN** a los siguientes dictámenes:

- DICTAMEN DE ALLANAMIENTO RECAÍDO EN LA OBSERVACIÓN A LA AUTÓGRAFA DEL PROYECTO DE LEY 1149/2021-CR, QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1338, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD CIUDADANA
- DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3600/2022-PE, QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA COMPETENCIA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Sin otro particular, hago propicia esta oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima personal.

Muy Atentamente,



Paúl Silvio Gutiérrez Ticona
Congresista de la República

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2022- 2023
Primera Legislatura Ordinaria

ACTA DE LA DÉCIMO CUARTA SESIÓN ORDINARIA SEMIPRESENCIAL

Miércoles 08 de marzo de 2023

En Lima, siendo las 15 horas con 26 minutos del día miércoles, 08 de marzo de 2023, en la Sala 1 Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y Plataforma Virtual Microsoft TEAMS, bajo la presidencia del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, dio inicio a la Décimo Cuarta Sesión Ordinaria Semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC) con la asistencia de los congresistas titulares: Eduardo Salhuana Cavides, Yessica Amuruz Dulanto, Waldemar Cerrón Rojas, Guido Bellido Ugarte, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Segundo Montalvo Cubas, Wilson Quispe Mamani, Auristela Obando Morgan, César Revilla Villanueva, Magaly Ruiz Rodríguez, Elvis Vergara Mendoza, Enrique Wong Pujada, Jorge Zeballos Aponte y Cheryl Trigozo Reátegui.

Con licencia: Esdras Medina Minaya y Edgar Tello Montes. Con dispensa: Leslie Vivian Olivos Martínez.

El Señor Presidente: Antes de iniciar la sesión quiero expresar, en mi calidad de Presidente de la Comisión de Transportes, mi más cordial y sincero saludo a todas las mujeres del Perú y en especial a las mujeres presentes como parlamentaria integrantes de la comisión de transportes y comunicaciones y a las señoras funcionarias que nos acompañan en esta sesión ordinaria semi presencial, por conmemorarse el día de hoy 08 de marzo de 2023, el día internacional de la mujer, y el compromiso de la comisión de trabajar con todas ustedes para tener un país sin discriminación con igualdad de derechos y oportunidades entre mujeres y varones.

1. APROBACIÓN DE ACTA

Se **aprobaron** las siguientes Actas de la comisión: La décima tercera sesión ordinaria semipresencial, Acta de la tercera sesión extraordinaria semipresencial, Acta de la cuarta sesión extraordinaria virtual y Acta de la Segunda sesión extraordinaria descentralizada semipresencial celebradas los días 25 de enero, en la Sala 5 del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, el día 06 de febrero, el día 10 de febrero y el día 17 de febrero del presente año, celebrada en la sesión descentralizada en la Region San Martín y a través de la Plataforma Microsoft Teams.

2. DESPACHO

Por vía electrónica hemos hecho llegar a sus despachos la relación de los documentos ingresados y remitidos a la Comisión, desde el 24 de enero al 06 de marzo del presente año.

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

Han ingresado a nuestra comisión los Proyectos de Ley: 4043, 4106, 4143, 4148, 4155, 4164, 4218 y 4272/2022-CR cuya sumilla figura en la agenda que se ha entregado oportunamente, vía correo

electrónico a todos los despachos de los miembros de esta comisión.

Pasen, los referidos proyectos de ley a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

3. INFORMES

Informe del señor presidente

Esta presidencia informa que el martes 14 de marzo se llevará a cabo en el departamento de Cajamarca la Cuarta Audiencia Descentralizada y el día 15 de marzo se llevará a cabo la Tercera Sesión Extraordinaria Descentralizada Semipresencial, en la provincia de Contumazá Region Cajamarca, cuyos temas serán: Infraestructura vial, telecomunicaciones y aeropuertos en esa región.

Informes de los Congresistas

El Señor Presidente: Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas que deseen realizar algún informe. No hubo informes en esta sesión.

4. PEDIDOS

El Señor Presidente: Se ofrece el uso de la palabra a los señores congresistas que deseen realizar algún pedido, para que sea visto en esta sesión. No hubo pedidos en esta sesión.

5. ORDEN DEL DÍA

El Señor Presidente: Como primer punto en la agenda tendremos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 3600/2021-PE, presentado por el Poder Ejecutivo, por el que se propone establecer medidas para promover la competencia en el servicio de transporte terrestre.

El Señor Presidente: Señaló que el presente dictamen tiene como objetivo prevenir y promover la competencia en el servicio de transporte terrestre de mercancías, para el desarrollo sostenible del mercado formal en condiciones de seguridad y salud de los usuarios de dicho servicio; existiendo actualmente transportistas que cobran por debajo de los costos referenciales establecidos por el Decreto Supremo N° 020-2021-MTC, norma que fija la tabla de valores referenciales actualizada para la aplicación del sistema de pago de obligaciones tributarias en el servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre.

A través de la implementación de un observatorio de transporte terrestre a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se integrara y articulara información de las entidades públicas y privadas competentes sobre el transporte de carga a nivel nacional.

Esta medida legislativa permitirá; en primer lugar, transparentar los precios y costos de los servicios de transporte, permitiendo una mayor coordinación entre los agentes económicos involucrados y una mayor eficiencia. Y, en segundo lugar, la información que fluya del observatorio permitirá focalizar los esfuerzos de fiscalización de las siguientes instituciones: la SUNAT, el INDECOPI y la SUTRAN.

El Señor Presidente, Por tal motivo, se presenta el presente dictamen para promover la

competencia en el servicio de transporte terrestre que lleva el número 3600/2021-PE. Si algún Congresista desea hacer uso de la palabra se procederá a votar...

El proyecto de ley 3600/2021-PE, ha sido APROBADO POR UNANIMIDAD. Con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Montalvo Cubas, Obando Morgan, Quispe Mamani, Revilla Villanueva, Ruíz Rodríguez, Vergara Mendoza, Wong Pujada y Zevallos Aponte. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

El Señor Presidente: Como siguiente punto en el orden del día, tenemos la exposición sobre el estado actual del Proyecto de la Línea 2 del Metro de Lima, (Etapa 1-A).

El Señor Presidente: señaló que, este Proyecto Línea 2 del Metro de Lima figura dentro de los más grandes proyectos de inversión del Estado Peruano, tiene previsto ser el primer sistema de transporte masivo subterráneo totalmente automático del Perú, y que unirá el distrito de Ate con la provincia constitucional del Callao en 45 minutos. Asimismo, éste sistema de transporte contara con 35 estaciones y hará posible el servicio de transporte público de más de un millón doscientos mil pasajeros por día aproximadamente.

El Señor Presidente: Tenemos como invitados, para exponer el estado actual del Proyecto de la Línea 2 del Metro de Lima, (etapa 1-A), al señor **Alberto Ñecco Tello**, Viceministro de Transportes (MTC) a la señora **María Jara Risco**, (Presidenta Ejecutiva de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU). a la señora **Verónica Zambrano Copello**, (Presidenta del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran).

Señor Ñecco Tello, Viceministro de Transportes. Indicó que se trata de unos de los proyectos más importante de la carpeta de transportes y mas complejos de ejecución de infraestructura que se tiene hoy en día en el Perú, recorre 35 kilometros en 35 estaciones y 42 trenes que tendrá la capacidad de transportar 660 mil pasajeros por día.

Los que participan en la administración contractual de este proyecto, son el MTC, a través de la dirección general de programas y proyectos, la ATU como órgano técnico del proyecto, OSITRAN como supervisor de la inversión del proyecto y el concesionario encargado de realizar el diseño, construcción y operación.

Señora María Jara Risco, (Presidenta Ejecutiva de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU). Indicó que, la ATU es un organismo independiente que cumple funciones por encargo del MTC y esta tarea se basa en 2 instrumentos, un convenio por encargo de gestión celebrado entre el ministro del MTC y la presidencia ejecutiva de la ATU en el año 2020, en el mes febrero y un Decreto Supremo que precisa algunas tareas que se encarga, como revisar y aprobar los estudios definitivos de ingeniería (EDI) previa opinión favorable del OSITRAN, realizar las labores de adquisición, expropiación y transferencia inmobiliaria estatal de los predios que conforman las áreas de la concesión, la liberación de interferencias en las áreas de concesión y emitir opinión respecto a las pruebas de puesta en marcha y de puesta en operación comercial.

Quisiera darle el uso de la palabra al Dr. **Luis Vilela** que es director de la dirección de integración y regulación de la ATU para que nos explique los detalles de esta parte del proyecto.

El Señor Presidente, tiene el uso de la palabra el Dr. Luis Vilela y luego la Señora Verónica Zambrano Copello, Presidenta del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran.

Dr. Luis Vilela. (Director de la dirección de integración y regulación de la ATU) Preguntó De que consta el sistema de control de pasajeros, es el conjunto de equipos e instalaciones que se presentan en las estaciones de pasajeros; primero el ingreso de los pasajeros, segundo la validación, tercero adquisición de tarjetas, cuarto control para prevenir el fraude y la evasión y Quinto la información que se va a recabar para optimizar los servicios que se pueda brindar.

Señora María Jara Risco, finalmente se puedan tomar las mejores decisiones para la implementación del sistema de control de pasajeros, que lo realice el concesionario o el MTC a través de las áreas del ministerio.

Señora Verónica Zambrano Copello, (Presidenta del Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran).señaló que tiene como rol de supervisar toda la obra, en cuanto al Consorcio Supervisor Internacional Línea 2 que presta servicios para OSITRAN, está integrado por empresas extranjeras (chinas y coreanas) por que se va a construir un ferrocarril que va a ser subterráneo y se requiere de ingeniería y conocimiento muy especializado.

Señor Presidente: Si algún congresista quiere realizar alguna pregunta puede hacer el uso de la palabra.

Congresista Enrique Wong, señaló que lo importante es el expediente técnico para poder determinar donde se va a comprar el terreno

Señor Presidente, Preguntó cuando se inicia este proyecto de la línea 2 del metro se señaló también que este proyecto contaría inicialmente con una estación, que conecte con el aeropuerto Jorge Chavez, recientemente se ha revelado que esto no sería así, que los pasajeros que quieran acceder al terminal aéreo lo harán por el puente Santa Rosa, que sucedió ahí.

En segundo lugar para OSITRAN una vez terminado el proyecto y puesto en operación, se tiene una estructura de costos de las tarifas para los usuarios, de ser el caso, si se tiene previsto la implementación de algún tipo de subsidios para este sistema de transporte.

Para los señores de ATU, según algunas información o reportes periodísticos la concesionaria informo una incompatibilidad en la sesión vial de la etapa 1A, esto podría repercutir en mayores retrasos, se ha logrado levantar las observaciones pertinentes.

Para los del MTC respecto al año 2022, la línea 2 del metro ha ejecutado solo 4 por ciento de avance de obra, según lo programado por la empresa concesionaria. Cuales serían las razones por la que no se ha ejecutado la inversión proyectada, cuales son los porcentajes de inversión programada.

Señor Nécco Tello, Viceministro de Transportes, contestó que, en el año 2014 cuando se adjudica el proyecto se contemplaba la existencia de una estación que se denominaba aeropuerto, pero por el desfase de los proyectos ha llevado que no exista esa estación, estamos buscando solucionar por lo menos temporalmente una conexión vía bus.

Sobre el tema de la demora en la ejecución de la obra, una cosa es lo que está en el expediente cuando se define, se diseña las aéreas y otra es la práctica, ahí se genera las objeciones del concesionario a recibir los terrenos.

Congresista Enrique Wong, preguntó si ese cambio fue posterior cuando ya estaba establecida las líneas del metro o sería también responsabilidad de LAP

Señor Ñecco Tello, Viceministro de Transportes, señaló que el aeropuerto Jorge Chavez su contrato original contemplaba la construcción de un nuevo terminal, pero hay un momento que el proyecto se paraliza casi 10 años sin que avanzara

Señor Presidente Dijo que OSITRAN, manifestó que no advierte, no hay un cronograma para terminar la construcción del mega proyecto, eso dificulta la supervisión, incluso la tercera Adenda que ya había sido solicitada por la empresa concesionaria.

Señora Verónica Zambrano Copello, expresó que si hay cronograma, lo que pasa está desfasado, por lo que hay que hacer un nuevo cronograma, una tercera Adenda.

Dr. Luis Vilela, para conectar con el aeropuerto internacional con puntos estratégicos de la ciudad que puede ser la zona norte, zona sur, conexiones con la línea 2 del metro con el ramal de la línea 4 y con corredores complementarios, así mismo se ha establecido rutas como la de tomas valle, la ruta Reynoso y la ruta del circuito de playa.

Señor Presidente, preguntó que existe un informe de delito de control de parte de la Contraloría General de la República del año 2022, de las 24 infraestructura, solo 10 se encuentran en ejecución de obra, existiendo 12 aun no iniciaron esa fecha la ejecución de la obra, por lo que la Contraloría requirió ha OSITRAN el estado situacional de dicha obras y se pudo verificar que los plazos estaban vencidos para su culminación. Quisieramos saber sí, se ha levantado esas observaciones y en segundo lugar a la sra directora de OSITRAN, si ATU duplica sus funciones cuál sería la alternativa de solución desde su punto de vista.

Señora Verónica Zambrano Copello,(OSITRAN), nosotros somos supervisores técnicos de los EDIS y de la obra y sobre la duplicidad, se puede hacer cambios en los encargos que se le ha dado transitoriamente a la ATU.

Señor Ñecco Tello, (Viceministro de Transportes), en relación al informe de contraloría, nos hemos desviados del cronograma, básicamente por la entrega de predios, lo que tenemos que trabajar ahora es una nueva adenda que incorpore mejoras del proyecto.

Dr. Luis Vilela. No hay duplicidad, no estamos dentro del contrato pero tenemos un encargo, somos un organismo técnico.

Señor Presidente, como tercer punto de la agenda tenemos la SUSPENSIÓN DE OPERACIONES DE LA AEROLÍNEA VIVA AIR de origen colombiano que, el día 27 de febrero en horas de la noche, anuncio la suspensión de sus operaciones, generando una crisis e incertidumbre entre los pasajeros que tenían viajes programados con esta compañía

Según comunicado, la empresa se encontraría en una situación financiera crítica, asegurando que la única forma de que pueda mantener su operación pasa por la integración con un grupo de

aerolíneas más fuerte y capitalizado.

Ante esta situación, el Gobierno del Perú anunció que iniciarían un proceso administrativo contra la aerolínea de bajo costo, Viva Air, por haber suspendido sus vuelos. Proceso, que sería asumido por la Dirección de Aeronáutica Civil del MTC.

Señor Presidente, En ese contexto, la comisión de transportes y comunicaciones, ha convocado a los sectores encargados de dar solución a esta problemática y salvaguardar los derechos de los usuarios, tenemos como primer invitado de este tema, al señor **Donald Castillo**, Director General de Aeronáutica Civil, para exponer las razones del cese operativo en el Perú de la Aerolínea Viva Air y el problema ocasionado a los pasajeros afectados por ese cierre de la aerolínea.

Señor Donald Castillo, (Director de Aeronáutica Civil), bajo un comunicado la aerolínea Viva Air, advirtió que van a cerrar sus operaciones por un tipo de problema con la autoridad aeronáutica de Colombia, en función a una fusión que debería de realizarse entre otras aerolíneas.

Ante este hecho lo que hicimos es remitir cartas para saber como la aerolínea estaba haciendo para proteger a los pasajeros que van a ser afectados por esta suspensión temporal y nos manifestaron que no tenían un plan de protección de pasajeros, tampoco tenían un planteamiento de como van a reiniciar sus operaciones, porque esta paralización había sido sorpresiva para ellos.

Inmediatamente procedimos a someterlos a un proceso de la Junta técnica de aeronáutica civil, sobre 2 artículos que establece que ellos deben informar la suspensión de sus operaciones como mínimo 20 días de anticipación y por no cumplir con su itinerario.

Señor Presidente Ahora invitamos al señor **Martín La Rosa**, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA.

Señor Martín La Rosa, representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA., nosotros manejamos un sistema de compensación entre las líneas aéreas y las agencias de viajes que están acreditadas para que puedan emitir boletos aéreos.

Señor Presidente finalmente, hará uso de la palabra el señor **Julián Palacín Gutiérrez**, (Presidente Ejecutivo del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad – INDECOPI),

Señor Julián Palacín Gutiérrez, (INDECOPI), a través de una oficina que tenemos en el aeropuerto internacional Jorge Chavez, tuvimos conocimiento que, el 27 de febrero de 2023, la aerolínea, anunció la suspensión de sus operaciones con efecto inmediato, debido a que se encontraría en una situación financiera crítica, la cual se habría visto agravada debido a que la Autoridad Aeronáutica Civil Colombiana no habría autorizado su integración con un grupo de aerolíneas más grande.

En el Perú, la aerolínea VIVA AIR operaba bajo dos razones sociales: VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C. Ruta nacional Lima – Cusco – Lima y FAST COLOMBIA SAS Sucursal Perú Ruta Internacional Perú – Colombia.

Con esta información INDECOPI, se puso a disposición de todos los pasajeros afectados que se encontraban en los aeropuertos de Lima y Cusco a través de las oficinas que tienen los aeropuertos, en donde se han atendido a 286 pasajeros a través del whatsapp y a nivel nacional, se han brindado

504 asesorías en materia de transporte aéreo y los usuarios han presentado 68 reclamos.

Con los resultados de la fiscalización, la Comisión de Protección al Consumidor N° 3 inició un procedimiento administrativo sancionador contra las 2 empresas aéreas y emitió una medida cautelar en favor de todos los usuarios afectados.

CIERRE DE LA SESIÓN

El señor presidente, antes de finalizar la sesión, aprobaremos la dispensa para ejecutar los acuerdos sin esperar el trámite de aprobación del acta.

De no haber ninguna observación por parte de algún parlamentario, la damos por aprobado.

Ha sido **APROBADO**.

Se levantó la sesión a las 18 horas con 24 minutos.

Se deja constancia que forma parte de esta acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente sesión, y complementariamente el audio y video de la misma.



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/03/2023 15:35:58-0500

Presidente



Secretaría

Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/03/2023 12:55:15-0500