



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025

Segunda Legislatura Ordinaria

DICTAMEN

Señor Presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley **9779/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del señor congresista **Elvis Hernán Vergara Mendoza**, por el que se propone la **Ley que Fomenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Seguro y Ambientalmente Sostenible**.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Décimo Segunda Sesión Extraordinaria celebrada el lunes 21 de abril de 2025, con la dispensa del trámite de aprobación del acta, acordó por **UNANIMIDAD** de los congresistas presentes, **aprobar** el dictamen recaído en el Proyecto de Ley **9779/2024-CR**, que con Texto Sustitutorio propone la **LEY QUE CREA EL FONDO NACIONAL PARA UN TRANSPORTE PÚBLICO PROFESIONALIZADO Y SOSTENIBLE**, contando con los votos a favor de los señores congresistas: **Hilda Marleny Portero López; Nilza Merly Chacón Trujillo; Segundo Acuña Peralta; Guido Bellido Ugarte; Raúl Felipe Doroteo Carbajo; Mery Eliana Infantes Castañeda; Vivian Olivos Martínez; Kelly Roxana Portalatino Ávalos; Cheryl Trigozo Reategui; Héctor Valer Pinto y Oscar Zea Choquechambi**.

Con Licencia los señores congresistas: **Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez; Alex Randu Flores Ramírez; Karol Ivett Paredes Fonseca; Jhaec Darwin Espinoza Vargas; Hamlet Echeverría Rodríguez; Jeny Luz López Morales; Segundo Toribio Montalvo Cubas y Jorge Arturo Zeballos Aponte**.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley **9779/2024-CR** fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 13 de diciembre del 2024 y fue decretado para

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

estadio y dictamen a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 17 de diciembre de 2024, como única comisión dictaminadora.

1.2. Admisibilidad del Proyecto de Ley 9779/2024-CR

La iniciativa legislativa en estudio cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República y su modificatoria según Resolución Legislativa del Congreso 205-2005-CR (publicada el 21 de julio de 2006),¹ para la admisibilidad de los proyectos de ley, siendo calificado positivamente y admitidos por esta comisión ordinaria², por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente, asimismo, se ha tomado en consideración, para su elaboración el artículo 76 del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda Legislativa 2023-2024³ aprobada de conformidad con el artículo 29⁴ y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional.

1.3. Antecedentes Parlamentarios

1

www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2016.nsf/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2016.nsf/debusqueda2/BE0319A085CF672305258409007CD6D0?opendocument

[https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/RelatAgenda/proapro.nsf/ProyectosAprobadosPortal/11C84305AF987435052571B0007189CF/\\$FILE/RLC0252005ModificacionReglamento.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/RelatAgenda/proapro.nsf/ProyectosAprobadosPortal/11C84305AF987435052571B0007189CF/$FILE/RLC0252005ModificacionReglamento.pdf)

²El Plan de Trabajo de la Comisión de Vivienda y Construcción aprobado por unanimidad en la primera sesión ordinaria realizada el 29 de agosto de 2023, establece como objetivos generales en el sub numeral 3.1.1 del numeral 3.1 promover la construcción de viviendas a favor de los sectores más vulnerables, poniendo énfasis en el **derecho a una vivienda digna**, asimismo, legislar en materia de vivienda, construcción y saneamiento, impulsando las iniciativas legislativas vinculadas al Acuerdo Nacional, el Plan Bicentenario al 2021, la visión del Perú al 2050 y, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible adoptado por la ONU; la agenda parlamentaria priorizando los proyectos de ley presentados por el Poder Ejecutivo remitidos con carácter de urgente.

Asimismo, conforme al sub numeral 5.1 del numeral 5 del referido plan de trabajo en el rubro programación de la agenda legislativa se establece lo siguiente: "La agenda legislativa de la Comisión está orientada por los proyectos de ley que hayan sido decretados a ella, priorizando los de mayor impacto y las iniciativas legislativas remitidas por el Poder Ejecutivo con carácter de urgente. Prioritariamente la temática a tratar comprenderá el saneamiento físico legal y ordenamiento territorial, la calidad del agua como derecho fundamental de las personas y el **acceso a una vivienda digna, contribuyendo al cierre de brechas en la atención de las necesidades de la población.**"

³ La Agenda Legislativa es un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y que el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tiene prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso

⁴ Artículo 29.

(...)

Al inicio del Período Anual de Sesiones, los Grupos Parlamentarios y el Consejo de Ministros presentarán una propuesta detallando los temas y proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho periodo. El Pleno del Congreso votará la inclusión en la Agenda Legislativa de estos proyectos, incluyéndose en la misma sólo a los que obtengan mayoría simple. El debate de estos proyectos de ley tiene prioridad, tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso, salvo lo dispuesto por el artículo 105 de la Constitución Política del Estado y no impide que puedan dictaminarse y debatirse otros proyectos.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

La presente iniciativa tienen como antecedente legislativo las siguientes propuestas legislativas

Durante el Periodo Legislativo 2021-2026

- **Proyecto de Ley 10683/2024-CR, (02/04/2025) LEY QUE CREA EL FONDO PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA POLICIAL**
- **Proyecto de Ley 10581/2024-CR, (19/03/2025) LEY QUE CREA EL FONDO DE ASISTENCIA AL EMPRENDEDOR Y EL REGISTRO NACIONAL DEL EMPRENDEDOR.**

II. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley tiene por objeto fomentar la creación de un Fondo para Transporte Público Profesionalizado y Sostenible; y, la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao establecidos en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU; ello, con la finalidad fomentar un servicio público de transporte terrestre seguro y sostenible.

La Constitución Política del Perú, establece en su artículo 1 que, la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado; en esa línea, en el numeral 1) del artículo 2, señala que toda persona tiene derecho, entre otros, a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar; y, en su artículo 44, establece 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.

En mérito a ello, el Tribunal Constitucional en relación a la dignidad de la persona humana, 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".

Asimismo, el artículo 44 de la Constitución Política del Perú prevé que son deberes primordiales del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

De conformidad con ello, 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 de transporte, al tránsito terrestre y al medio ambiente.

En ese sentido, es indispensable que el Estado apruebe las normas necesarias que garanticen un transporte eficiente y de calidad. En atención a ello, mediante la Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la LGTT), se establecen los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rigen en todo el territorio de la República. En atención a ello, mediante el artículo 3, la LGTT establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. a) Identificación del problema público.

Las deficiencias del servicio público del transporte terrestre de personas surgen producto de una inadecuada organización empresarial, bajas tasas de formalización y renovación, así como de insuficientes incentivos a la renovación del parque automotor, lo cual viene generando un deterioro en la calidad del servicio público de transporte de personas, afectando principalmente la seguridad de los usuarios.

Sobre el particular, conforme al artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-MTC, la calidad del servicio está definida como el "conjunto de características y cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre" consistente en la existencia de condiciones de puntualidad, salubridad, higiene, comodidad y otras que procuren la satisfacción de las exigencias del usuario.

En esa línea, la calidad del servicio está relacionado con un conjunto de condiciones que, además, de acuerdo a la Política Nacional de Transporte Urbano (en adelante, PNTU) incluye principalmente la relación con los siguientes factores: tiempo de viaje, confiabilidad y regularidad del servicio, el nivel de seguridad, el costo del servicio, los medios de información al usuario, la comodidad de los vehículos y el comportamiento de los participantes.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

De acuerdo a la información recopilada para la elaboración de la PNTU, entre los factores que afectan el nivel de calidad del transporte público urbano en las principales ciudades del país, se presentan los siguientes:

- Operación informal del servicio.
- Falta de incentivos en la renovación del parque automotor.
- Actitud negativa de los conductores ante las normas de tránsito y su cumplimiento.
- Ausencia o limitados mecanismos de control, coordinación y monitoreo del servicio.
- Priorización de los ingresos económicos frente a la calidad del servicio.
- Descuido en el mantenimiento y en la limpieza de los vehículos.
- Trato inadecuado de parte del cobrador y el chofer.

Los factores descritos, entre otros, son los principales causantes de las deficiencias en la calidad del servicio de transporte urbano; por lo tanto, se presentan las siguientes consecuencias:

- Tiempos de viaje excesivos.
- Altas tasas de accidentabilidad.
- Elevados costos de transporte.
- Congestión de tránsito.
- Reducción de la productividad de la ciudad
- Baja calidad de vida de la población urbana.
- Altos niveles de emisiones contaminantes.
- Inseguridad para los usuarios y operadores.

Particularmente, en el caso de Lima y Callao, la informalidad viene generando consecuencias negativas en la seguridad operacional y la economía de los operadores que componen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (en adelante, SIT), lo cual impide la prestación regular del servicio público de transporte terrestre de personas, afectando con ello a los usuarios de dicho servicio, así como a la ciudadanía en general.

De acuerdo al problema público identificado y las consecuencias que viene generando en la población, es necesario que el órgano rector del sector, implemente medidas que coadyuven a concretar y garantizar mejoras en la seguridad y calidad del servicio; así como, en la renovación del parque automotor del transporte urbano.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

A efectos de sustentar el proyecto normativo, se presentará información remitida por la **Autoridad de Transporte Urbana de Lima y Callao (en adelante, la ATU)** respecto a la informalidad en la prestación del servicio, la baja calidad del servicio y la antigüedad del parque automotor.

La ATU estima que se desarrollan más de 10 millones de viajes diarios a través el servicio público de transporte regular, el cual es provisto principalmente por buses convencionales, el Sistema COSAC I y los Corredores Complementarios; asimismo, se estima en 4.6 millones de viajes motorizados privados entre los que se identifica a la prestación del servicio de taxi en Lima y Callao.

Si bien a la fecha no se cuenta con estimados sobre el impacto del transporte informal, según lo señalan los Operadores del Corredor Rojo, estos superan el 50%². Por el lado de la prestación del servicio de taxi, se estima que los niveles de informalidad bordean las 100 mil unidades.

Ahora bien, respecto a la calidad del servicio, es necesario señalar que, de acuerdo a las definiciones, calidad de un servicio se entiende como la-capacidad de satisfacer los deseos de los usuarios que demandan el servicio.

Al respecto, a modo de muestra, en base al documento denominado "Lima y Callao según sus habitantes - Reporte urbano de percepción ciudadan2022", solo el 7.0% de la población de Lima — Callao expresa que se siente satisfecha con el transporte urbano y por el contrario 64.5% está insatisfecha con dicho servicio. Al respecto, uno de los principales problemas que afecta la calidad del servicio de transporte público y genera descontento en la población nacional, es la informalidad, relacionado con conductores y/o empresas que no cuentan con el título habilitante correspondiente. Con relación a ello, de los datos recopilados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, estima que entre 75% y 80% de la flota nacional destinada al transporte urbano presentan algún tipo de informalidad.

Además, de acuerdo a los reportes de la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao, en el año 2022 se han registrado 4727 internamientos de vehículos informales.

Asimismo, de acuerdo a los datos recopilados en la campaña "no es por molestarte es por cuidarte" impulsada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao - ATU, ha reportado que en los

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

cinco primeros meses del año 2024 se han impuesto un total de 19,797 actas por brindar el servicio sin contar con la respectiva autorización.

Con relación a ello, a la fecha, se ha identificado que la presencia de la informalidad en el transporte público urbano, viene incrementando las deficiencias en la calidad del servicio, generando escenarios de competencia desigual frente a los operadores formales y permitiendo el transporte de vehículos que no cumplen con las condiciones técnicas obligatorias; afectando el ordenamiento del transporte público.

Por otro lado, en relación con el servicio público de transporte regular con autorización, se tiene que, mediante Resolución Ministerial 285-2024-MTC/01.02 se aprobaron los «Cronogramas del Régimen Extraordinario de Permanencia» para vehículos destinados al transporte terrestre regular en Lima y Callao, estableciendo fechas de retiro para vehículos con antigüedad mayor a los veinte (20) años, entre el 31 de diciembre de 2025 al 31 de diciembre de 2027.

Cabe precisar que dicho Régimen Extraordinario de permanencia se sustentó principalmente en la falta de capacidad instalada de las empresas ensambladoras ante la eventual demanda de renovación de flota por el retiro masivo de unidades; la necesidad de descongestionamiento de las vías en aras de migrar hacia vehículos de mayor capacidad, con tecnología limpia y cero emisiones; además, desincentivar la migración a la informalidad y de ese modo garantizar la seguridad y salud de los usuarios del servicio.

El Régimen Extraordinario de Permanencia ha permitido que vehículos con más de 20 años continúen operando temporalmente, con el fin de mitigar la escasez de nuevas unidades nuevas en el transporte público. No obstante, esta medida, aunque necesaria en su momento, resulta insuficiente si se busca garantizar un servicio seguro y eficiente en el contexto actual de inseguridad ciudadana. En un escenario en el que los delitos de extorsión han crecido de forma alarmante en el Perú, afectando a operadores de transporte público y exponiendo a los usuarios, es imprescindible implementar un subsidio económico para asegurar la transición hacia una flota más moderna y eficiente, de acuerdo con la Política Nacional de Transporte Urbano aprobado por Decreto Supremo 012-2019-MTC, asimismo, esta medida permitiría implementar medidas de seguridad tecnológica que desincentiven las actividades delictivas como la extorsión.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Actualmente, según la información de los registros que administra la ATU, tres mil seiscientos tres (3,603) vehículos del servicio de transporte regular en Lima y Callao tienen una antigüedad superior a los quince (15) años, lo que representa el 16%, de un total de veinte y un mil ochocientos treinta y ocho (21,838) vehículos habilitados. Renovar estos vehículos es esencial para cumplir con los estándares de calidad en el servicio y reducir las emisiones contaminantes.

Aunado a ello, debemos considerar que la recesión económica ha afectado gravemente al-sector de transporte público en 2024, generando la disminución de ingresos, lo cual ha impedido que muchos operadores puedan dar el mantenimiento adecuado a su flota de buses, lo que pone en riesgo tanto la continuidad del servicio como la seguridad de los usuarios.

De acuerdo a las estadísticas que presenta la PNTU sobre la antigüedad del parque automotor en diferentes ciudades del país, se tiene lo siguiente: en la ciudad de Arequipa el 58% de la flota autorizada supera los 20 años de antigüedad, la ciudad de Trujillo tiene una flota de 1,223 microbuses, con una antigüedad promedio de 34 años y 1,703 camionetas rurales con aproximadamente 22 años.

Además, de la información recopilada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones respecto a la antigüedad vehicular en los cronogramas vigentes de régimen extraordinario de permanencia de los Gobiernos Regionales a nivel nacional, se identificó que la mayor antigüedad vehicular establecida con fecha de retiro a través de los cronogramas vigentes de régimen extraordinario de permanencia es de 35 años (Lima y Callao); mientras que el de menor antigüedad vehicular es de 25 años (La Libertad). Se identificó que la mayoría de Gobiernos Regionales cuentan con antigüedad máxima vehicular de 31 años. Además, se identificó que los vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte regular por las Municipalidades Provinciales son de 42 años.

Respecto a la información señalada, una de las principales causas que mantiene la antigüedad del parque automotor a nivel nacional, es la falta de unidades vehiculares que puedan reemplazar a la existente, es por ello que, ante el riesgo de desabastecimiento de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público, se han ido aprobando regímenes extraordinarios de permanencia a nivel nacional.

Por lo tanto, es necesario dar facilidades de financiamiento para la adquisición y/o renovación vehicular, que tengan como consecuencia no continuar ampliando los

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

referidos cronogramas extraordinarios. Como consecuencia de la antigüedad del parque automotor nacional del servicio de transporte urbano, una de las preocupaciones recurrentes es el efecto negativo que genera en la calidad del aire.

Mediante el Informe Nacional de la Calidad del Aire del 2014, se determinó que el parque automotor es la principal fuente de contaminación del aire en las ciudades y que sus principales contaminantes son material particulado (PM) Ozono (O3), Dióxido de Nitrógeno (NO2) y Dióxido de azufre (SO2). De acuerdo al Boletín 2 — Calidad Ambiental de la ATU, edición Julio 2023, las causas de la contaminación del aire son diversas, siendo una de las principales la quema de combustibles del parque automotor.

Al respecto, en Lima y Callao se estima que el parque vehicular es responsable del 58% de las emisiones atmosféricas generadas para el material particulado — PM2.5, el cual es el principal elemento contaminante del aire

Además, según el "Diagnóstico de la Gestión de la Calidad Ambiental del Aire de Lima y Callao" (2019), elaborado por la Comisión Multisectorial para la Gestión de la Iniciativa del Aire Limpio para Lima y Callao del Ministerio del Ambiente, se identifica que las emisiones de material particulado (3 897 ton/año) se deben predominantemente a la combustión de los vehículos a diésel (97%). De los cuales, según categoría vehicular, los ómnibus representan el 42% del total de las emisiones de PM2,5 de los vehículos en Lima-Callao, siendo la categoría que más PM2,5 emite. En resumen, indica que la emisión vehicular de PM2,5 está principalmente relacionado con la combustión de vehículos de las categorías ómnibus a diésel con una antigüedad mayor igual a 14 años, teniendo que entre el 2014 y 2019, los niveles de dióxido de azufre en el aire de la zona sur de Lima aumentaron en un 270%.

b) Sobre la propuesta normativa y el nuevo estado que genera el proyecto

b.1) Respecto al fomento de la electromovilidad Con la finalidad de atender el problema descrito respecto a la contaminación ambiental que genera la antigüedad del parque automotor, **se propone crear un Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible. Para lo cual se autorizará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a constituir un fideicomiso, destinado a financiar la implementación de una estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible que incluya el desarrollo de lo siguiente: (i) mecanismos de impulso a la**

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

profesionalización y formación de capacidades en favor del transportista y/o conductor; (ii) alternativas de financiamiento o de garantía en favor de empresas que otorguen facilidades crediticias, leasing, cesión en uso con opción de compra, u otros mecanismos que faciliten la adquisición de vehículos eléctricos de transporte público urbano en la modalidad de buses y taxis e infraestructura de recarga; (iii) programas de chatarreo dirigidos a fomentar el transporte masivo con vehículos con energías limpias.

- b.2) Respecto a la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao a favor de operadores del servicio público de transporte terrestre en virtud de una autorización. Para el caso de Lima y Callao, de acuerdo con lo establecido en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades es declarado como servicio público. En virtud de ello, a través del Decreto de Urgencia 019-2020, se modificó el artículo 2 de la

Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, siendo el Servicio de Transporte de Personas un servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente. Esta declaración implica que, la autoridad debe velar por que el servicio se realice con seguridad, continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer las necesidades colectivas de viaje -de carácter general, a través de una ruta determinada en el Territorio.

Así, la titularidad de los servicios públicos recae en el Estado, siendo su obligación la de garantizar la prestación de dichos servicios por tratarse de actividades económicas de especial relevancia para la satisfacción de necesidades públicas.

En esa línea, considerando que el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades es declarado como servicio público, corresponde hacer referencia que, a nivel jurisprudencial, el Tribunal Constitucional ha esbozado los elementos del servicio público, que son los siguientes:

- a. Su naturaleza esencial para la comunidad.
- b. La necesaria continuidad de su prestación en el tiempo.
- c. Su naturaleza regular, es decir, que debe mantener un estándar mínimo de calidad y seguridad.
- d. La necesidad de que su acceso se dé en condiciones de igualdad.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Ahora bien, considerando que, en el caso de Lima y Callao, **existe una mayor demanda del servicio público de transporte terrestre regular de personas por parte de los usuarios, como consecuencia de una mayor densidad demográfica**, se ha reflejado en que, a la fecha, los vehículos habilitados para Lima y Callao hacen un total de 21,840 unidades (incluyen a buses, microbuses u otros); corresponde a la ATU garantizar las condiciones que permitan satisfacer el acceso a un servicio público de transporte terrestre regular de personas bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

En ese sentido, respecto de la informalidad identificada en el servicio de transporte terrestre, es necesario que, con la finalidad de establecer medidas destinadas a fortalecer la seguridad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas en Lima y Callao, se establezcan medidas de sostenibilidad económica que garanticen la continuidad de la prestación del servicio público.

En esa línea, la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, dispuso que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, aprobaría las Políticas y Planes de subsidios a favor de los servicios de transporte terrestre de personas del SIT, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad. Así, mediante Decreto Supremo 022-2019-MTC, se aprobó la política de subsidios del transporte urbano de pasajeros del SIT, la misma que tiene como objetivo general "Universalizar el acceso a los servicios del transporte público", estableciendo condicionalidades para los subsidios a la inversión y a la operación.

Por otro lado, a través del Decreto Legislativo 1678, que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios, se incorporó a la Ley 30900 el Capítulo V, el cual establece atribuciones a favor de la ATU, en el marco de una política regulatoria, tal es el caso de la exigencia de mantener, por parte de los concesionarios de los corredores complementarios, contabilidad regulatoria con cuentas separadas con relación a los servicios prestados y cuentas consolidadas respecto al negocio en su totalidad, observando el secreto bancario; así como, a exigir la exhibición y/o presentación de todo tipo de documentos que sustenten ingresos, costos y gastos, así como solicitar información referida a la organización, los negocios, el accionariado y la estructura de propiedad de los mismos.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Bajo este contexto, de acuerdo con lo establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Final del citado Decreto Legislativo, el Ministerio de Transportes viene actualizando la antes mencionada Política de Subsidios, a efectos de incorporar los mecanismos de sostenibilidad que se orientan a garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los corredores complementarios. No obstante, con la finalidad de reducir la informalidad en los servicios de transporte terrestre re pasajeros, resulta necesario ampliar los alcances del régimen jurídico contemplado en el "Capítulo V", incorporado por el Decreto Legislativo 1678, a las empresas de transporte terrestre regular de personas en virtud de una autorización, en lo que corresponda, siempre que cumplan con las condiciones previstas en el Reglamento que regula el Régimen Excepcional de otorgamiento o renovación de autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte regular en el territorio de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) de esta manera la ATU podrá ejercer el aplicar prerrogativas regulatorias.

Es necesario precisar que la posibilidad de que los operadores del SIT (COSAC, corredores complementarios, servicios de transporte regular y servicios de transporte especial) puedan ser comprendidos como parte de la Política de Subsidios existe desde la entrada en vigencia de la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30900; por lo cual no está creando nuevos beneficiarios ni creando nuevos subsidios.

En esa línea, se debe tener presente que otorgar un subsidio económico a las empresas del servicio de transporte público regular, permitirá asegurar la continuidad en la prestación de los servicios y también los ayudará a adoptar medidas de seguridad que garanticen un mejor servicio tanto para los transportistas como para los usuarios del transporte público. En consecuencia, el subsidio al transporte convencional ayudaría a mejorar la sostenibilidad financiera de los operadores, afectados por la crisis de inseguridad en este sector, permitiéndoles cubrir costos operativos como el mantenimiento de la flota y la implementación de tecnologías de monitoreo, como el GPS, que son obligatorias para garantizar un servicio más seguro y eficiente.

Además, el subsidio permitiría mantener tarifas accesibles para los usuarios, evitando incrementos que afecten a los sectores más vulnerables, y fomentaría la renovación de vehículos antiguos, reduciendo así la informalidad y mejorando la calidad del servicio en general. Por último, es necesario señalar que la propuesta normativa, se puede realizar con cargo al presupuesto institucional del pliego

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

involucrado, en el presente caso, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales del Tesoro Público.

El Proyecto no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcado en la normatividad de la materia. Esta propuesta busca mejorar la calidad de la prestación del servicio de transporte, estableciendo medidas financieras y ambientales que coadyuven a la formalización de los operadores de transporte y no contamine el medio ambiente. Adicional a ello, con la presente propuesta, se cumplen los acuerdos internacionales en materia ambiental, coadyuvando a la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ambiental. Además, es necesario resaltar que el presente proyecto, no tiene impacto en los recursos del Tesoro Público, considerando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuenta con los recursos financieros para su implementación.

Considerando lo descrito, la ciudadanía se enfrenta a diario a elevados tiempos de viaje por congestión, pérdida de vida y deterioro de la salud por contaminación y/o siniestralidad vial, así como

III. MARCO NORMATIVO

III.1. Legislación Nacional

- ❖ Constitución Política del Perú.
- ❖ Reglamento del Congreso de la República.
- ❖ Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- ❖ Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS
- ❖ Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- ❖ Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- ❖ Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- ❖ Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- ❖ Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)
- ❖ Decreto Legislativo 1441, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Tesorería.
- ❖ Resolución Ministerial 658-2021-MTC/OI, que aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

de Transportes y Comunicaciones.

III.2. Legislación Comparada

Para el estudio realizado al presente proyecto de ley, se ha considerado revisar legislación comparada en los siguientes países:

GOBIERNO BOLIVARIANO DE VENEZUELA:

- ❖ La Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano, FONTUR, es un organismo público, autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, responsable de la ejecución de planes y programas sobre transporte público, en sus diferentes modalidades: urbano, suburbano, interurbano, rural, escolar, comunal, entre otros, el cual se encuentra adscrito al Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre.

FONTUR fue creado el 5 de septiembre de 1991 con el objetivo inicial de fungir como el organismo responsable de la implantación de los programas estructurados por el antiguo Consejo Venezolano de Transporte (CVT), grupo rector encargado de revisar las Políticas de Transporte Urbano, en el marco de una reforma económica general iniciada por el Gobierno Nacional, a principios de 1990.

Con el establecimiento de una nueva República, Fontur ha emprendido la modernización del transporte público para hacerlo más cónsono con los nuevos tiempos, dando pasos firmes en la oferta de un servicio de calidad, con mayores niveles de seguridad y confort, para los usuarios y usuarias, a través de una moderna flota de autobuses que se viene movilizando por las vías a nivel nacional.

Hoy en día, FONTUR se posiciona como la instancia organizativa, a través de la cual el Gobierno Bolivariano da respuesta a las necesidades que tienen las comunidades organizadas, de contar con transporte público de calidad, atender la educación vial en el sector transporte, impulsar el financiamiento de unidades, prestar un servicio de insumos y repuestos para las unidades de transporte, entre otros planes y programas⁵.

CHILE:

⁵ http://www.fontur.gob.ve/?page_id=2178

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Actual Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

El artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.378 no siempre ha tenido una misma redacción y, por tanto, una igual interpretación en la jurisprudencia administrativa. Hasta la entrada en vigencia, en septiembre de 2024, de las modificaciones incorporadas por la Ley N° 21.692, se discutía que iniciativas podían ser objeto de gastos y financiamiento por parte de dichos Fondos y si abarcaban proyectos no relacionados al transporte público y la conectividad.

Así, por ejemplo, con anterioridad a la modificación de 2013, la Contraloría General de la República interpretaba que los gastos e inversiones contemplados en dicha norma debían financiar iniciativas que favorezcan el uso del transporte público remunerado de pasajeros. Luego, con posterioridad a la creación del Fondo de Apoyo Regional, el año 2013, la Contraloría afirmaría "que si bien las iniciativas que se financien con los recursos del FAR pueden no estar relacionados con transporte y conectividad, estos tendrán prioridad frente a otros proyectos, lo que debe ser evaluado por el Ministerio de Hacienda".

La Ley N° 21.692, de septiembre de 2024, introdujo modificaciones al artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.378, cambiando el régimen del Fondo de Apoyo Regional, el que pasó a denominarse "Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional". A diferencia de las redacciones anteriores, la actual restringe el objetivo del Fondo, señalando que este se crea para el "financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre, marítima, lacustre, aérea y fluvial". Con ello, elimina como objetivo del fondo el financiamiento de "iniciativas de desarrollo regional" no relacionadas al transporte público o la conectividad. En efecto, la nueva redacción limita las inversiones a proyectos relacionados exclusivamente a servicios de transporte público o de conectividad. A ello, se suma que la nueva redacción establece una reserva legal en el uso del Fondo, al disponer que al menos un cincuenta por ciento de la asignación con cargo al Fondo debe destinarse al financiamiento de proyectos referidos a renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, y de infraestructura para el transporte público y su modernización. La alternativa son otros proyectos de inversión distinta, pero siempre y cuando constituyan infraestructura habilitante para la implementación de servicios de transporte público o para la conectividad de zonas aisladas⁶.

6

https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/36757/1/Informe_Fondo_espejo_JW_PH.pdf

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
9779/2024-CR, que propone con Texto
Sustitutorio la Ley que crea el Fondo
Nacional para un Transporte Público
Profesionalizado y Sostenible.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Análisis técnico

La propuesta materia de estudio en el artículo 3 propone que se autorice al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a constituir un fideicomiso destinado a financiar la implementación de la estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible que comprenda el desarrollo de los tres siguientes objetivos:

- (i) Mecanismos de impulso a la profesionalización y formación de capacidades en favor del transportista y/o conductor.
- (ii) Alternativas de financiamiento o de garantía en favor de empresas que otorguen facilidades crediticias, leasing, cesión en uso con opción de compra, u otros mecanismos que faciliten la adquisición de vehículos eléctricos de transporte público urbano en la modalidad de buses y taxis e infraestructura de recarga.
- (iii) Programas de chatarreo dirigidos a fomentar el transporte masivo con vehículos con energías limpias.

Asimismo, la propuesta contempla que el fondo reciba aportes dinerarios y no dinerarios adicionales provenientes de donaciones de entidades privadas y/o asociaciones nacionales e internacionales, fondos públicos o privados nacionales e internacionales y cooperación externa, así como financiamiento multilateral, las cuales serán realizadas previo convenio u aprobación según corresponda, situación que se enmarca en la definición de servicio público al transporte de personas contemplado en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, por el cual se establece que el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades es un servicio público; en consecuencia este debe ser prestado bajo ciertas características como: i) su naturaleza esencial para la comunidad, ii) la necesaria continuidad de su prestación en el tiempo, iii) su naturaleza regular (estándar mínima de calidad), y iv) la necesidad de que su acceso se de en condiciones de igualdad⁴, con lo cual se conviene.

De otro lado, según la Exposición de motivos del Proyecto de Ley, una de las razones para la implementación de la propuesta normativa, radica en las deficiencias del servicio público del transporte terrestre de personas que surgen producto de una inadecuada organización empresarial, bajas tasas de formalización y renovación, así como de insuficientes incentivos a la renovación del

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

parque automotor, lo cual viene generando un deterioro en la calidad del servicio público de transporte de personas, afectando principalmente la seguridad de los usuarios.

Conforme al artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (RNAT), la calidad del servicio está definida como el "conjunto de características y cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre" consistente en la existencia de condiciones de puntualidad, salubridad, higiene, comodidad y otras que procuren la satisfacción de las exigencias del usuario

Prohibición de crear fondos públicos

Mediante Decreto Legislativo 1645, (13 de setiembre del año 2024), Decreto Legislativo que fortalece el sistema nacional de tesorería y el sistema nacional de endeudamiento, Modificando el Decreto Legislativo 1441, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Tesorería, actualizando los aspectos operativos y reglas para la gestión de tesorería, la homogenización de conceptos relacionados con la constitución de fondos y/o fideicomisos;

Esta norma establece la modificación del artículo 22. *Sobre la prohibición de creación de fondos, fideicomisos, convenios de comisión de confianza u otros instrumentos de similar naturaleza*

22.1 Se prohíbe la creación de fondos, fideicomisos, convenios de comisión de confianza u otros instrumentos de similar naturaleza con cargo a Fondos Públicos, en concordancia con lo dispuesto por el artículo 74 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

A pesar de ello, esto no ha sido advertido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por ello, se está modificando la propuesta en el texto sustitutorio estableciendo una excepción al Decreto Legislativo 1441, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Tesorería.

Sobre las funciones de la ATU

Conforme lo establecido en el artículo 3 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), la ATU es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones -MTC y tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema integrado de Transporte de Lima y Callao -SIT, en el marco de los lineamientos de políticas que apruebe el MTC y los que resulten aplicables. En este orden de ideas, **de acuerdo**

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

con el artículo 5 de la norma citada, la ATU ejerce competencia en la integridad del territorio y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este, es decir Lima y Callao, de acuerdo con lo establecido en la presente ley.

Por ello, de conformidad con el artículo 5 de la Ley 30900, la ATU ejerce competencia en la integridad del territorio de Lima y Callao y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este, de acuerdo con lo establecido en la precitada Ley, por lo que puede opinar sobre aquellos servicios que se prestan dentro de su ámbito de competencia.

La ATU se constituye como la autoridad competente en materia de transporte para la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, teniendo como objetivo principal la implementación del sistema integrado de transporte SIT, a fin de brindar a los usuarios una red integrada, eficiente y segura de transporte, para lo cual debe desarrollar y aplicar planes y estrategias destinados a promover, fomentar y priorizar la movilidad sostenible con medios de transporte intermodal, eficientes, sostenibles, accesibles, seguros, ambientalmente limpios y de amplia cobertura; todo ello en observancia a lo establecido de la Ley N° 30900 y su Reglamento. En ese sentido se está adecuado el texto sustitutorio precisando que la ATU, está dentro del marco de la Ley.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Para la elaboración del presente dictamen de conformidad con lo dispuesto en el articulado 96 la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 22 b). 69 y 87 del Reglamento del Congreso de la Republica, la Comisión de Transportes y Comunicaciones se ha solicitado opiniones a las siguientes entidades:

IV.4.1 Cuadro resumen de pedidos de opinión

CUADRO 02

Para el Proyecto de Ley 9779/2023-CR		
Oficio	Entidad	Fecha
1036-2024-2025/CTC-CR	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU David Augusto Hernández Salazar- Presidente Ejecutivo	20/12/2024
1040-2024-2025/CTC-CR	Asociación Automotriz del Perú – APP Karsten Kunckel Presidente Consejo Directivo	20/12/2024

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

1044-2024-2025/CTC-CR	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria Víctor Mejía Ninacóndor Superintendente Nacional	20/12/2024
1037-2024-2025/CTC-CR	Banco Central de Reserva del Perú Julio Velarde Flores Presidente del Directorio	20/12/2024
1041-2024-2025/CTC-CR	Asociación de Grifos y Estación de Servicios del Perú – AGESP Vicente Enrique Marcelo Loayza Presidente	20/12/2024
1045-2024-2025/CTC-CR	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN Giofianni Diglio Peirano Torriani Presidente Consejo Directivo	20/12/2024
1035-2024-2025/CTC-CR	Ministerio de Transportes y Comunicaciones Raúl Pérez Reyes Ministro de Transportes y Comunicaciones	20/12/2024
1039-2024-2025/CTC-CR	Ministerio de Economía y Finanzas José Berley Arista Arbildo Ministro de Economía y Finanzas	20/12/2024
1043-2024-2025/CTC-CR	ASOCIACIÓN PERUANA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS - APVEA	20/12/2024
1038-2024-2025/CTC-CR	Superintendencia de Banca Seguros y AFP Señor SERGIO ESPINOSA CHIROQUE Superintendente de Banca Seguros y AFP	20/12/2024
1042-2024-2025/CTC-CR	Sociedad Nacional de Industrias – SNI Felipe James Callao Presidente	20/12/2024

IV.4.2 Información y opiniones recibidas

Las opiniones recibidas definen la siguiente posición:

Para el Proyecto de Ley 9779/2023-CR		
Oficio	Entidad	Posición
OFICIO-003-CEPLAN RU. 1751519 14 de enero 2025	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN Giofianni Diglio Peirano Torriani Presidente Consejo Directivo	No viable.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Oficio N° D-000071-2025-ATU-GG RU. 1757853 14 de enero 2025	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU David Augusto Hernández Salazar- Presidente Ejecutivo	Remiten al MTC para conocimiento y fines.
Oficio N° 0002-2025-BCRP RU. 1757923 14 de enero 2025	Banco Central de Reserva del Perú Julio Velarde Flores Presidente del Directorio	No viable. No corresponde emitir opinión.
Carta N° 001-2025-AGESP RU. 1757797 14 de enero 2025	Asociación de Grifos y Estación de Servicios del Perú – AGESP Vicente Enrique Marcelo Loayza Presidente	No viable
Oficio N° 017-2025-MTC_01 RU. 1778895 30 de enero 2025	Ministerio de Transportes y Comunicaciones Raúl Pérez Reyes Ministro de Transportes y Comunicaciones	A Favor

- El **Centro Nacional de Planeamiento estratégico, CEPLAN**, mediante Oficio 03-2025-CEPLAN-DE remite el Informe N°000005-2025-CEPLAN-OAJ, con fecha 07 de enero del 2025, en el cual expone posición respecto al Proyecto de Ley N° 9779/2024-CR, "Ley que fomenta el servicio público de transporte terrestre seguro y ambientalmente sostenible" precisando que el Proyecto tiene como **objeto**: "...fomentar la creación de un Fondo para Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, a nivel nacional y, la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao establecidos en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU."

El proyecto de Ley contempla en su artículo 4° lo siguiente: **Artículo 4. "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad"** Se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la elaboración de la "Política Nacional de Electromovilidad" la cual contemplará el desarrollo de la financiación para adquirir vehículos eléctricos para transporte público y privado, la promoción de la implementación de la infraestructura de carga

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
9779/2024-CR, que propone con Texto
Sustitutorio la Ley que crea el Fondo
Nacional para un Transporte Público
Profesionalizado y Sostenible.

rápida, sistemas de monitoreo georreferenciado, mecanismos de mejora en el precio de la electricidad, propuestas de incentivos fiscales para la promoción de la electromovilidad, actualización de criterios para que futuras concesiones en materia de transporte masivo sean eléctricas."

Asimismo, en la Segunda Disposición Complementaria Final, establece lo siguiente:

"Segunda.- La "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad", a que hace referencia el artículo 4 de la presente norma, es emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, en el plazo de ciento veinte (120) días hábiles, contado a partir de la publicación de la presente ley".

En mérito a lo citado en el artículo 4 del proyecto de Ley, se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la elaboración de la "Política Nacional de Electromovilidad"; en esa línea en la Segunda Disposición Complementaria Final, se dispone que la Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad, es emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, en el plazo de ciento veinte (120) días hábiles, contado a partir de la publicación de la ley.

Al respecto, es necesario precisar que de acuerdo al numeral 1 del art. 4 de la LOPE Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, el Poder Ejecutivo tiene como una de sus competencias exclusivas el de "Diseñar y supervisar políticas nacionales y sectoriales, las cuales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno. Las políticas nacionales definen los objetivos prioritarios, los lineamientos, los contenidos principales de las políticas públicas, los estándares nacionales de cumplimiento y la provisión de servicios que deben ser alcanzados y supervisados para asegurar el normal desarrollo de las actividades públicas y privadas".

Por su parte el Decreto Legislativo N° 1088, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, señala que el Ceplan es el órgano rector y orientador del Sinaplan, teniendo como una función el de asesorar a las Entidades del Estado y a los gobiernos regionales y orientar a los gobiernos locales en la formulación, el seguimiento y la evaluación de políticas y planes estratégicos de desarrollo, con la finalidad de lograr que se ajusten a los objetivos

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

estratégicos de desarrollo nacional previstos en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (numeral 3, art. 10).

Por otro lado, el Reglamento que regula las políticas nacionales, aprobado por Decreto Supremo N° 029-2018-PCM y sus modificatorias, en su artículo 10, establece la estructura y aprobación de una política nacional, así en el numeral 10.1, señala que las políticas nacionales se aprueban mediante Decreto Supremo y previa opinión técnica del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – Ceplan; asimismo, en el artículo 11 señala que las políticas nacionales desarrollan sus objetivos a través de metas, indicadores y responsable en los respectivos planes estratégicos sectoriales multianuales-PESEM, planes estratégicos multisectoriales, planes estratégicos institucionales y planes operativos institucionales de los Ministerios y sus organismos públicos, según corresponda, en el marco del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico – SINAPLAN.

En ese sentido, se debe precisar que las políticas nacionales cuentan con un marco normativo vigente que establece el procedimiento y metodología mediante la cual estas deben ser formuladas, las cuales se aprueban mediante decreto supremo. Además, se debe resaltar que los instrumentos que se formulan en el marco del Sinaplan se encuentra establecidos en la normativa vigente de dicho Sistema.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta que la Guía de Políticas Nacionales (Ceplan 2024), aprobado con Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 113-2024/CEPLAN/PCD, Guía de Políticas Nacionales”, **señala que antes de la formulación de una política nacional nueva, esta deba pasar por un proceso de análisis de pertinencia**, a través de la cual se evalúa la conveniencia de elaborar una política nacional, antes de empezar su formulación. Por lo cual, en la citada guía se establecen tres criterios de análisis que deben ser cumplidas para que se elabore una política nacional, los que se señalan a continuación:

Que el asunto de interés sea un problema de carácter público.

Que el asunto de interés sea prioridad nacional.

Que el asunto de interés no esté abordado por algún instrumento del Sinaplan, política, o instrumento de otro tipo.

En consecuencia, corresponde exclusivamente al Poder Ejecutivo determinar y diseñar las políticas nacionales, ello a través de los Ministerios

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

que asumen la rectoría de las mismas y éstas se aprueban mediante decreto supremo; por lo tanto, **lo propuesto en el Proyecto de Ley no se encuentra en concordancia con lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y las normas del Sinaplan; por tanto, resulta no viable dicho proyecto.**

- **La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU**, mediante Oficio N° D-000071-2025-ATU-GG, de fecha 14 de enero 2025, señalan que mediante Oficio N° D- D-000084-2025-ATU/GG, la ATU cumplió con remitir al MTC la respuesta al pedido de opinión, a fin de que dicho Sector canalice su atención respectiva, en el marco de lo dispuesto en el numeral 5.111 de la Directiva N° 004-2019-MTC/01, "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley", aprobada por la Resolución Ministerial N° 616-2019 MTC/01 y su modificatoria; ; lo que se hace de su conocimiento para los fines pertinentes.
- **El Banco Central de Reserva** mediante Oficio No. 0002-2025-BCRP, suscrito por su presidente, de fecha 14 de enero de 2025, señalan que la propuesta legislativa tiene por objeto crear un fondo para transporte publico profesionalizado y sostenible a nivel nacional y aplicar las mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema integrado de Transporte de Lima y Callao {SIT) establecidos en la Ley 30900 (Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU). Para ello, se autorizaría al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a constituir un fideicomiso para financiar una estrategia nacional con:
 - (i) mecanismos de impulse a la profesionalización y formación de capacidades del transportista y/o conductor,
 - (ii) alternativas de financiamiento o de garantía que faciliten la adquisición de vehículos eléctricos de transporte publico urbano en la modalidad de buses y taxis e infraestructura de recarga; y
 - (iii) programas de chatarreo.

Con este fin se propone exonerar a este fideicomiso de la prohibición de crear fondos contenidos en la Ley del Sistema Nacional de Tesorería. Además, se encargaría al MTC la elaboración de la Política Nacional de Electro movilidad (PNE), la cual contemplaría la financiación para adquirir

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

vehículos eléctricos para transporte público y privado, implementación de infraestructura de carga rápida, y propuestas de incentivos fiscales para la promoción de la electro movilidad, entre otros temas. Finalmente, se extendería el mecanismo de subsidios otorgados a las Corredores Complementarias del SIT también al transporte público regular.

Coincidimos con el objetivo de mejorar el sistema de transporte y avanzar en las políticas para reducir la contaminación ambiental. No obstante, en el diseño y aplicación de políticas públicas se debe tener presente los avances realizados a la fecha, **a fin de no duplicar esfuerzos y evitar regulaciones superpuestas**. En este sentido, será apropiado coordinar con el Ministerio del Ambiente respecto a la movilidad eléctrica⁷

Un elemento adicional a considerar es que los subsidios no constituyen la única vía para atender una externalidad. Por ejemplo, un mecanismo alternativo es el de aplicar impuestos, que en este caso serán los impuestos al carbono, los cuales se vienen utilizando por diversos países incluyendo nuestra región. Asimismo, el fomento a la electro movilidad también se encuentra ya presente en un tratamiento preferencial del impuesto selectivo al consumo.

La problemática del transporte urbano deberá tener un abordaje integral, que incluya soluciones a la congestión del transporte urbano, para lo cual se requiere de medidas de corte y mediano plazo que permitan dotar de una infraestructura eficiente y adecuada gestión del tráfico, reducción de la demanda de viajes y una planificación y logística urbana eficiente, con un sistema de recopilación y gestión de datos sistematizados con información histórica y georreferenciada sobre tráfico, entre otras.

En relación con la constitución del fondo previsto en el proyecto, debe mencionarse que ya existe la figura del Fideicomiso Público, el cual puede ser constituido por la Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Así, de constituirse dentro del Sistema de Cuentas de Registro en la Cuenta Única del Tesoro, no será necesario que se gaste recursos en pagar las comisiones que una entidad financiera, por su rol de fideicomisario, cobrar para administrar el fideicomiso. Adicionalmente el Fideicomiso Público fortalece el Principio de

⁷ El Ministerio del Ambiente (MINAM) está a cargo de la coordinación del proyecto "Mejorando la Sostenibilidad en la movilidad eléctrica para el transporte urbano con bajas emisiones de carbono", el cual incluye no solo una propuesta de Plan Nacional de Electromovilidad, sino también, entre otras, una propuesta de esquema regulatorio.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Caja Única en el manejo de activos.

No obstante la información proporcionada, el BCR considera que, por la naturaleza del tema, no corresponde al Banco Central de Reserva emitir opinión sobre este proyecto de ley.

- La **Asociación de Municipalidades del Perú AMPE**, remite Oficio 432-2024-AMPE/P de fecha 13 de julio de 2024, documento suscrito por el señor Dennys Cuba Rivera, en calidad de Presidente de esta asociación, adjunta el Informe N°0143-2024-AMPE/GG, de la Oficina Técnica de Asesoría Jurídica-AMPE, con fecha 12 de julio 2024, en el que señala estar conforme con la propuesta legal.

Asimismo, señala que bajo el marco normativo de la Constitución Política del Perú, acuerda que la descentralización como una política estatal, organiza en el país en regiones, departamentos, provincias y distritos y que los gobiernos regionales tienen autonomía política, económica y administrativa y son responsables del desarrollo regional, incluyendo la gestión de bienes y servicios promoviendo el desarrollo interno de la región.

- La **ASOCIACIÓN DE GRIFOS Y ESTACIONES DE SERVICIO DEL PERÚ - AGESP**, mediante Carta 001-2025-AGESP, del 14 de enero del 2025, firmada por su Presidente la señor Enrique Marcelo Loayza, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 25554045, con domicilio legal para estos efectos en Av. Pablo Carriquiry N° 660, segundo piso, distrito de San Isidro, provincia y departamento de Lima, exponn lo siguiente:

Que, la Asociación de Grifos y Estaciones de Servicio del Perú – AGESP es una institución sin fines de lucro, que representa a los propietarios de grifos y estaciones de servicio a nivel nacional y cuyo objetivo principal es velar por el cumplimiento del marco jurídico sectorial en beneficio de la comunidad peruana en general y de nuestros asociados en forma particular, y en atención a ello es que nos presentamos ante su despacho, a fin de exponer lo siguiente:

De la revisión al mencionado proyecto, se desprende que el mismo tiene como objetivo fomentar la creación de un Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible; y a aplicación de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema Integrado de Transporte

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

de Lima y Callao establecidos en la Ley N° 30900

Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU; ello con la finalidad de fomentar un servicio público de transporte terrestre seguro y sostenible.

Al respecto, el proyecto de ley representa un esfuerzo significativo por abordar dos temas importantes asociados al transporte público y la sostenibilidad. Consideramos que esto es positivo para el desarrollo de transporte público ya que promueve un transporte seguro para los usuarios y a su vez impulsa la transición hacia tecnologías menos contaminantes, como los vehículos eléctricos o de bajas emisiones.

Sobre el particular, mediante el presente documento nuestro gremio expone algunos comentarios y sugerencias respecto del Proyecto de Ley 9779/2024-CR:

- Respecto al artículo 3. Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible:

El artículo 3 advierte la creación del Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, y señala que éste será creado mediante Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y contempla el desarrollo de los siguientes puntos:

- i) Mecanismos de impulso a la profesionalización y formación de capacidades en favor del transportista y/o conductor;
- ii) Alternativas de financiamiento o de garantía en favor de empresas que otorguen facilidades crediticias, leasing, cesión en uso con opción de compra, u otros mecanismos que faciliten la adquisición de vehículos eléctricos de transporte público urbano en la modalidad de buses y taxis e infraestructura de recarga;
- iii) Programas de chatarreo dirigidos a fomentar el transporte masivo con vehículos con energías limpias.

Al respecto, en relación a los programas de chatarreo, se debe tener en cuenta que actualmente se encuentra vigente el Decreto de Urgencia N° 029-2019 a través del cual se establecieron medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

vehículos del parque automotor, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como, contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial. Sin embargo, este programa a la fecha no ha logrado conseguir los objetivos propuestos debido a diversos motivos relacionados a la falta de infraestructuras (plantas de chatarreo), autorizaciones, y demás factores que impidieron que se ejecute en su totalidad

Por otro lado, para fomentar la modernización y sostenibilidad del transporte público, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) anunció en el 2024 el avance del primer programa de chatarreo voluntario. Esta iniciativa promueve el retiro definitivo de los vehículos de transporte público que sean antiguos y se encuentren en mal estado con el fin de incentivar la renovación del parque automotor con energías limpias.

En ese sentido, para efectos de la presente propuesta normativa, se debería tener en cuenta los mecanismos ya existentes y fortalecerlos a través de implementación de estrategias, esto en la medida que requiere menos recursos que diseñar e implementar un nuevo programa desde cero, asimismo, los fondos pueden destinarse a fortalecer la infraestructura y los incentivos del programa actual en lugar de dividirse entre múltiples iniciativas.

Por otro lado, en el artículo 3 también se establece que el Fondo podrá recibir aportes dinerarios y no dinerarios adicionales provenientes de donaciones de entidades privadas y/o asociaciones nacionales e internacionales, fondos públicos o privados nacionales e internacionales y cooperación externa, así como financiamiento multilateral, las cuales serán realizadas previo convenio u aprobación según corresponda.

Al respecto, los fondos (públicos) son ingresos dinerarios del Estado, provenientes de fuentes tributarias, no tributarios o de endeudamiento. Estos fondos están sujetos a los sistemas administrativos de Presupuesto Público, Endeudamiento Público y Tesoro Público. Por lo tanto, se deberá tener en cuenta para la constitución y desarrollo del Fideicomiso los sistemas administrativos de Presupuesto, Endeudamiento, Tesoro Público y Bienes Estatales.

Vinculado a lo anterior, debería establecerse como una obligación en el

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

proyecto de ley de reportar la constitución de Fideicomisos a los Entes Rectores de los sistemas administrativos mencionados, como es el Ministerio de Economía y Finanzas. Complementariamente sería conveniente el establecimiento de un Registro de Fideicomisos, donde se mantenga información sobre su constitución, bienes o recursos transferidos, beneficiarios o Fideicomisarios, ejecución y desarrollo, así como metas y objetivos alcanzados.

Asimismo, la responsabilidad de la entidad estatal que ocupa la posición de Fideicomitente. Debe quedar claro para las entidades estatales que la constitución de un Fideicomiso no las exonera de vigilar por el buen uso de los bienes y recursos transferidos. En ese sentido, se deberían establecer en las entidades estatales (fideicomitentes), comités de supervisión y vigilancia que específicamente asuman esta labor.

- Respecto al artículo 4 "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad":

El artículo 4 del proyecto de ley encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la elaboración de una "Política Nacional de Electromovilidad" la cual contemplará el desarrollo de la financiación para adquirir vehículos eléctricos para transporte público y privado, la promoción de la implementación de la infraestructura de carga rápida, sistemas de monitoreo georreferenciado, mecanismos de mejora en el precio de la electricidad, propuestas de incentivos fiscales para la promoción de la electromovilidad, actualización de criterios para que futuras concesiones en materia de transporte masivo sean eléctricas.

Al respecto, la efectividad de las políticas que se fueran a implementar en el marco del Proyecto de Ley dependerá también de la inversión en infraestructura adecuada, como estaciones de carga para vehículos eléctricos, carriles exclusivos y sistemas de monitoreo, por lo que es necesario no solo la intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sino también del Ministerio de Energía y Minas, el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Economía y Finanzas.

En ese sentido, se recomienda mejorar la redacción del mencionado artículo a efectos de que se incorpore a los demás entes rectores vinculantes en la elaboración de la Política Nacional de Electromovilidad.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
9779/2024-CR, que propone con Texto
Sustitutorio la Ley que crea el Fondo
Nacional para un Transporte Público
Profesionalizado y Sostenible.

- Respecto a la Primera Disposición Complementaria Final

La Primera Disposición Complementaria Final del proyecto señala que: "la Estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible, a que hace referencia el artículo 3 del proyecto normativo, es aprobada por el Poder Ejecutivo con el refrendo del Ministro de Transportes y Comunicaciones, mediante decreto supremo, en el plazo de treinta (30) días hábiles, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley".

Al respecto, se debe tener en cuenta que la creación del "Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible" **deberá ser aprobado no solo con el refrendo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones sino también por el Ministerio de Economía y Finanzas**, ya que como parte de los aportes del fondo se encuentran los fondos públicos los cuales son administrados por el MEF en el marco de sus competencias. Asimismo, se deberá tener en cuenta que a los demás sectores que son vinculantes en el marco de la aprobación del "Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible".

Respecto a la Segunda Disposición Complementaria Final

La Segunda Disposición Complementaria Final del proyecto señala que la "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad", a que hace referencia el artículo 4 de la presente norma, es emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial, en el plazo de ciento veinte (120) días hábiles, contado a partir de la publicación de la presente ley.

Sobre el particular, cabe mencionar que el art. 4°, numeral 1, de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que el Poder Ejecutivo tiene la competencia exclusiva de "diseñar y supervisar las políticas nacionales y sectoriales, las cuales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno".

En atención a ello, de acuerdo al marco normativo vigente, las Políticas Públicas son aprobadas mediante Decreto Supremo con el voto del Consejo de Ministros y el refrendo del ministro titular del sector. Además, se requiere la opinión técnica del Ceplan.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

En ese sentido, se sugiere tener en cuenta lo antes señalado para efectos de modificar la redacción del Segunda Disposición Complementaria Final del proyecto de ley, a fin de no contravenir el ordenamiento jurídico vigente.

Sin perjuicio de los comentarios expuestos en los párrafos precedentes, es preciso señalar que las Políticas del Gas Natural aprobadas por el Gobierno y que se encuentran actualmente vigentes, no se deberían contraponer con las Políticas de Electromovilidad propuestas en el proyecto de ley materia de análisis. **Por lo que, somos de la opinión que se debería priorizar la masificación del Gas Natural Vehicular (GNV) sobre la electromovilidad considerando que la matriz energética actualmente tiene como base una transición sostenible de la masificación del gas natural.**

En ese sentido, consideramos que, entre **dos políticas que perecieran contraponerse, la manera más idónea de estructurarlas de manera orgánica y que se puedan implementar de manera progresiva y adecuada es priorizando la masificación del gas natural vehicular como un mecanismo de insumo transitorio** (por un periodo de años determinado), y posterior a ello, se evalúe la implementación de políticas sobre electromovilidad, las mismas que al implementarse podrán advertir mejores resultados tomando en consideración un avance mayor en la transición energías sostenibles en el país

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Informe sobre las funciones de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte

Según el artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - LOF del MTC, este Ministerio es competente de manera compartida con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, conforme a sus leyes orgánicas y las leyes sectoriales, en materia de infraestructura de transportes de alcance regional y local. En el marco de dichas competencias compartidas, el MTC cumple funciones de planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, en el ámbito de su competencia, de acuerdo al artículo 7° de la precitada ley.

De acuerdo al artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la LGTTT), la acción estatal en materia de

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

El artículo 11 de la LGTTT, establece que es competencia exclusiva del MTC la potestad de dictar reglamentos 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. Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.

Por su parte, el artículo 16 de la precitada Ley, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante MTC, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo entre otras competencias, la competencia normativa, que comprende dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la mencionada ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito en interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la referida ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

Con Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, se aprueba el Texto integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC, en adelante ROF. En su artículo 2°, establece que el MTC ejerce jurisdicción en el ámbito (a) nacional, (b) regional y (c) local, como ente rector del sector Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias exclusivas y compartidas que le otorga la Ley N° 29370.

De acuerdo, al artículo 99 del ROF del MTC, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (en adelante, la DPNTRA), de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en adelante, DGPRTM), es la unidad orgánica dependiente de la DGPRTM, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial.

Considerando dicho marco normativo, la DGPRTM es un órgano de línea que ejerce las funciones sustantivas del MTC de tipo técnico - normativo. En

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
9779/2024-CR, que propone con Texto
Sustitutorio la Ley que crea el Fondo
Nacional para un Transporte Público
Profesionalizado y Sostenible.

esa medida, tiene, entre otras, la función del diseño, formulación y monitoreo de la política y planes nacionales en materias de infraestructura y servicios de transportes, así como proponer las normas, reglamentos y procedimientos de alcance general en dichas materias. Es como parte de estas funciones que esta dependencia y sus unidades adscritas emiten la opinión técnica respectiva sobre las políticas y regulación que se someten a su consideración.

En esa línea, el literal l) del artículo 100 del ROF del MTC establece que la DPNTRA es la unidad orgánica, perteneciente a la DGPRTM, que tiene la función de emitir opinión técnica y absolver consultas en el ámbito de su competencia; así

Como interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre. En ese sentido, la DPNTRA es competente para absolver la solicitud de opinión respecto al precitado

Sobré las funciones de la Dirección General de Asuntos Ambientales

Como señala el artículo 134 y los literales d) y m) del artículo 135 de la Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, Texto integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC, la DGMM del MTC es el órgano de línea con autoridad técnica normativo a nivel nacional que ejerce la autoridad ambiental en el sector transportes, responsable de implementar acciones en el marco del sistema nacional de gestión ambiental para promover el desarrollo sostenible de las actividades y proyectos de infraestructura y servicios de transportes, en concordancia con las políticas nacionales sectoriales y la Política Nacional del Ambiente; de allí que se encuentre facultada para emitir opinión especializada en asuntos ambientales en el sector transporte o emitir opinión técnica en el ámbito de su competencia.

En este sentido, de acuerdo a la opinión de la **DGMM remitida por el documento c) de la referida, el Proyecto de Ley se considera viable**, en tanto propone regular la creación de un fondo para la implementación de la estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible, a nivel nacional; cuyas acciones de desarrollo se vienen impulsando por el MTC en el marco del Acuerdo de ODS y las recomendaciones de la OCDE.

Sobre las funciones del Programa Nacional de Transporte Urbano de Sostenible,

El Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible -

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

PROMOVILIDAD, creado por Decreto Supremo N° 027-2019-MTC, de fecha 28 de julio de 2019, nace de la necesidad de promover el desarrollo de sistemas de transporte urbano, mediante el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales de los gobiernos locales de las ciudades del Perú que cuenten con una población mayor a 100 000 (den mil) habitantes y/o aquellas que constituyan capitales de departamento, con excepción de las ciudades del ámbito de intervención de la

Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), teniendo entre sus funciones: D Celebrar convenios y contratos, conforme a la normativa vigente y supervisar su cumplimiento, en el ámbito de su competencia.

- Apoyar a los gobiernos locales, bajo su ámbito de intervención, en materia de transporte urbano y tránsito, para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible y transporte, estudios tendientes a implementar Sistemas integrados de Transporte, diagnósticos y otros relacionados con las materias.

- Brindar asistencia técnica a los gobiernos locales, bajo su ámbito de intervención, en la programación, formulación y ejecución de inversiones en materia de transporte urbano y tránsito relacionados a los Sistemas integrados de Transporte de las ciudades; así como apoyar en la elaboración de estudios de pre inversión, de fichas técnicas y estudios definitivos; y en la gestión y financiamiento para la ejecución de inversiones, en el marco de la normativa de inversión pública, de promoción de la inversión privada, de presupuesto y demás normativa aplicable.

- Promover y ejecutar acciones e inversiones en transporte urbano en el marco de los convenios y acuerdos que se suscriban con los gobiernos locales; así como apoyar en el fortalecimiento institucional de estos para la mejora de la capacidad de gestión del transporte urbano y de tránsito, en el marco de la normatividad vigente.

- Apoyar a los gobiernos locales, bajo su ámbito de intervención, en el monitoreo de la implementación de su Sistema integrado de Transporte, para el cumplimiento de los objetivos de PROMOVILIDAD en el marco de la normatividad vigente.

Aunado a lo anteriormente señalado, el PROMOVILIDAD tiene como finalidad reducir tiempos de viaje, incrementar seguridad vial y mejorar y el acceso de la población a las áreas de empleo y servicios, especialmente de las personas usuarias de menores ingresos, así como reducir las emisiones

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

de gases efecto invernadero y contaminantes del aire locales, contribuyendo a elevar la calidad de vida de los habitantes y la competitividad de las ciudades, a través de modos de transporte motorizados y no motorizados. 3.20 En virtud a la opinión de PROMOVILIDAD, remitida mediante documento de la referencia d), desde el punto de vista técnico, consideran viable el Proyecto de Ley.

d) Opinión de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial. Sobre el objeto del Proyecto de Ley

De la revisión del Proyecto de Ley se observa que sus artículos 1° y 2°, buscan fomentar la creación de un Fondo para Transporte Público Profesionalizado y Sostenible a nivel nacional (en adelante, el "Fondo"), para la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema integrado de Transporte de Lima y Callao establecidos en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao-ATU.

En esa Línea, la calidad del servicio está relacionado con un conjunto de condiciones que, además, de acuerdo a la Política Nacional de Transporte Urbano (en adelante, PNTU) incluye principalmente la relación con las siguientes factores: tiempo de viaje, confiabilidad y regularidad del servicio, el nivel de seguridad, el costo del servicio, las medias de información al usuario, la comodidad de las vehículos y el comportamiento de las participantes.

De acuerdo a la información recopilada para la elaboración de la PNTU, entre las factores que afectan el nivel de calidad del transporte público urbano en las principales ciudades del País, se presentan las siguientes: • Operación informal del servicio. Falta de incentivos en la renovación del parque automotor. • Actitud negativa de los conductores ante las normas de tránsito y su cumplimiento. Ausencia o limitados mecanismos de control, coordinación y monitoreo del servicio. • Priorización de los ingresos económicos frente a la calidad del servicio. Descuido en el mantenimiento y en la limpieza de los vehículos. • Trato inadecuado de parte del cobrador y el chofer.

En esa línea, estos factores son las principales causantes de las deficiencias en la calidad del servicio de transporte urbano; lo que acarrea las siguientes consecuencias: • Tiempos de viaje excesivos. • Altas tasas de accidentabilidad. • Elevados costos de transporte. • Congestión de tránsito. • Reducción de la productividad de la ciudad Baja calidad de vida de la población urbana, • Altos niveles de emisiones contaminantes. • Inseguridad

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

para los usuarios y operadores.

En el caso de Lima y Callao, la informalidad viene generando consecuencias negativas⁵ en la seguridad operacional y la economía a de las operadores que componen el Sistema integrado de Transporte de Lima y Callao (en adelante, SIT), lo cual impide la prestación regular del servicio público de transporte terrestre de personas, afectando con ello a las usuarios de dicho servicio, así como a la ciudadanía en general.

En ese sentido, considerando las consecuencias que viene generando en la poblacin este tipo de consecuencias, es necesario que el MTC, como órgano rector en materia de transporte convenga en implementar medidas que coadyuven a concretar y garantizar mejoras en la seguridad y calidad del servicio, conforme ha sido planteado en el proyecto de Ley.

El artículo 4 del Proyecto de Ley propone encargar al MTC la elaboración de la "Política Nacional para la promoción de la electro movilidad" la cual contemplara el desarrollo de la financiación para adquirir vehículos eléctricos para transporte público y privado, la promoción de la implementación de la infraestructura de carga rápida, sistemas de monitoreo georreferenciado, mecanismos de mejora en el precio de la electricidad, propuestas de incentivos fiscales para la promoción de la electromovilidad, actualización de criterios para que futuras concesiones en materia de transporte masivo sean eléctricas.

Al respecto, como es notorio y público el MTC viene impulsando la promoción del cambio de matriz energética y la electromovilidad, en todos los servicios de transporte público, a través de seminarios y congresos nacionales e internacionales. En efecto, como consecuencia de la antigüedad del parque automotor nacional del servicio de transporte urbano, una de las preocupaciones recurrentes es el efecto negativo que genera en la calidad del aire. Mediante el informe Nacional de la Calidad del Aire del 2014, se determinó⁵ que el parque automotor es la principal fuente de contaminación del aire en las ciudades y que sus principales contaminantes son material particulado (PM) Ozono (O3), Dióxido de Nitrógeno (NO2) y Dióxido de azufre (SO2).

En esa línea, es viable y positivo que el MTC sea el encargado de la elaboración de la "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad".

Por otro lado, en el artículo 5 del Proyecto de Ley, se establece la aplicación

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema integrado de Transporte de Lima y Callao a favor de operadores del servicio público de transporte terrestre en virtud de una autorización.

A través del Decreto de Urgencia N° 019-2020, se modificó el artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, siendo el Servicio de Transporte de Personas un servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente

Esta declaración implica que, la autoridad debe velar por que el servicio se realice con seguridad, continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer las necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada. De esa manera, la titularidad de los servicios públicos recae en el Estado, siendo su obligación la de garantizar la prestación de dichos servicios por tratarse de actividades económicas de especial relevancia para la satisfacción de necesidades públicas.

En ese sentido, respecto de la informalidad identificada en el servicio de transporte terrestre, es necesario que, con la finalidad de establecer medidas destinadas a fortalecer la seguridad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas en Lima y Callao, se establezcan medidas de sostenibilidad económica que garanticen la continuidad de la prestación del servicio público.

En esa línea, la Segunda Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, dispuso que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, aprobara las Políticas y Planes de subsidios a favor de los servicios de transporte terrestre de personas del SIT, privilegiando a los sectores más vulnerables de la colectividad.

No obstante, con la finalidad de reducir la informalidad en los servicios de transporte terrestre re pasajeros, convenimos en que resulta necesario ampliar los alcances del régimen jurídico contemplado en el "Capítulo V", incorporado por el Decreto Legislativo N° 16787 • a las empresas de transporte terrestre regular de personas en virtud de una autorización, en lo que corresponda, siempre que cumplan con las condiciones previstas en el Reglamento que regula el Régimen Excepcional de otorgamiento o renovación de autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte regular en el territorio de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) de esta manera la ATU podrá

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

ejercer el aplicar prerrogativas regulatorias.

Con relación a las Disposiciones Complementarias Finales del Proyecto de ley, donde se establecen los plazos para la aprobación de: plazo para la Estrategia nacional para un transporte público profesionalizado y sostenible; el plazo para la elaboración de la "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad; y el plazo para que la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) aprueba las normas complementarias que resulten necesarias, lo encontramos viable técnicamente. 3.41 Por las razones expuesta en el presente informe y conforme al análisis realizado, el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, "Ley que fomenta el servicio público de transporte terrestre seguro y sostenible". **Resulta viable.**

Opinión de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

La DGPRTM mediante el Memoranda N° 0205-2025-MTC/18 hace suyo el informe N° 0087-2025-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (DPNTRA) que, consolidando las opiniones de la Dirección General de Asuntos Ambientales de este Ministerio, así como del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible - PROMOVILIDAD y de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, concluye que el Proyecto de Ley es VIABLE, en atención a las siguientes consideraciones:

La propuesta contempla que el Fondo reciba aportes dinerarios y no dinerarios adicionales provenientes de donaciones de entidades privadas y/o asociaciones nacionales e internacionales, fondos públicos o privados nacionales e internacionales y cooperación externa, así como financiamiento multilateral, las cuales serán realizadas previo convenio u aprobación según corresponda, situación que se enmarca en la definición de servicio público al transporte de personas contemplado en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, por el cual se establece que el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades es un servicio público; en consecuencia este debe ser prestado bajo ciertas características como: i) su naturaleza esencial para la comunidad, ii) la necesaria continuidad de su prestación en el tiempo, iii) su naturaleza regular (estándar mínimo de calidad), y iv) la necesidad de que su acceso se de en condiciones de igualdad.

De acuerdo a la exposición de motivos del Proyecto de Ley, una de las

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

razones que sustenta la propuesta normativa, es el deficiente servicio público del transporte terrestre de personas, cuyas causas se han identificado como: (i) inadecuada organización empresarial; (ii) bajas tasas de formalización y renovación; e, (iii) insuficientes incentivos a la renovación del parque automotor; situación que viene generando un deterioro en la calidad del servicio público de transporte de personas, afectando principalmente la seguridad de los usuarios.

En ese sentido, el artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, la calidad del servicio está definida como el "conjunto de características y cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre" consistente en la existencia de condiciones de puntualidad, salubridad, higiene, comodidad y otras que procuren la satisfacción de las exigencias del usuario.

Por ello, este concepto, se encuentra relacionado con un conjunto de condiciones que, además, de acuerdo a la Política Nacional de Transporte Urbano (en adelante, PNTU) incluye principalmente la relación con los siguientes factores: tiempo de viaje, confiabilidad y regularidad del servicio, el nivel de seguridad, el costo del servicio, los medios de información al usuario, la comodidad de los vehículos y el comportamiento de los participantes.

En el caso de Lima y Callao, la informalidad viene generando consecuencias negativas en la seguridad operacional y la economía de los operadores que componen el Sistema integrado de Transporte de Lima y Callao (en adelante, SIT), lo cual impide la prestación regular del servicio público de transporte terrestre de personas, afectando con ello a los usuarios de dicho servicio, así como a la ciudadana en general. - En ese sentido, es necesario que el MTC, como ente rector en materia de transporte, convenga en implementar medidas que coadyuven a concretar y garantizar mejoras en la seguridad y calidad del servicio, conforme ha sido planteado en el proyecto de Ley.

En relación a la propuesta de elaboración de la "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad", contenida en el artículo 4 del Proyecto de Ley, la DPNTRA señala que el MTG viene impulsando la promoción del cambio de matriz energética y la electromovilidad, en todos los servicios de transporte público, a través de seminarios y congresos nacionales e internacionales, por lo que es viable que este Ministerio este a cargo de la

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

elaboración de dicha Política Nacional. - Por otro lado, en relación a la aplicación de los alcances de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Sistema integrado de Transporte de Lima y Callao a favor de operadores del servicio público de transporte terrestre en virtud de una autorización, propuesta en el artículo 5 del Proyecto de Ley, la DPNTRA considera que tal medida coadyuva a concretar y garantizar mejoras en la seguridad y calidad del servicio, en particular considerando las consecuencias que viene generando en la población, la informalidad en el transporte.

Con relación a las Disposiciones Complementarias Finales del Proyecto de ley, que establecen los plazos para la aprobación de: plazo para la Estrategia nacional para un transporte publico profesionalizado y sostenible; el plazo para la elaboración de la "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad; y el plazo para que la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) aprueba las normas complementarias que resulten necesarias, la DPNTRA considera viable técnicamente. e) Opinión de la Oficina General del Asesoría Jurídica

Sin perjuicio de lo señalado por la DGPRTM, esta Oficina General considera necesario pronunciarse respecto del artículo 4 de Proyecto de Ley referente a la "Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad". 3.13. Sobre el particular, el artículo 1 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que es competencia del Poder Ejecutivo diseñar y supervisar políticas nacionales y sectoriales, las cuales son de cumplimiento obligatorio por todas las entidades del Estado en todos los niveles de gobierno.

Añade que las políticas nacionales definen los objetivos prioritarios, los lineamientos, los contenidos principales de las políticas públicas, los estándares nacionales de cumplimiento y la provisión de servicios que deben ser alcanzados y supervisados para asegurar el normal desarrollo de las actividades públicas y privadas. Las políticas nacionales conforman la política general de gobierno. 3.14. En ese marco, el numeral 22.2 del artículo 22 de la misma norma dispone que los Ministerios diseñan, establecen, ejecutan y supervisan políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría a respecto de ellas.

Al respecto, como se indicó líneas arriba, este Ministerio es competente de

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

manera exclusiva, entre otros, en las materias de infraestructura y servicios de transportes de alcance nacional e internacional; asimismo, ejerce competencia compartida con los gobiernos regionales y gobiernos locales, entre otros, en las siguientes materias:

- a) infraestructura de transportes de alcance regional y local; y,
- b) Servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.

Atendiendo a ello, el artículo 5 de la LOF del MTC dispone que dentro de las funciones rectoras del MTC se encuentra, entre otras, el formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.

Asimismo, a través de la LGTT se establecen las lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rigen en todo el territorio de la República. En atención a ello, mediante el artículo 3, la LGTT establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

De conformidad con lo antes mencionado, 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 transporte, al tránsito terrestre y al medio ambiente; por lo que es indispensable que el Estado apruebe los instrumentos necesarios que garanticen un transporte eficiente y de calidad.

Por lo anteriormente expuesto y conforme a la opinión de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, el Proyecto de Ley N° 9779/2024-CR, "Ley que fomenta el servicio público de transporte terrestre seguro y sostenible", dentro del marco de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, **es viable**.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

a. Costos

La presente iniciativa de ley, no generará gasto al Tesoro Público, ya que este fideicomiso se financia con el presupuesto institucional del Ministerio de

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales del Tesoro Público. Además, se establece en el artículo 5 del texto sustitutorio que el financiamiento de Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible se realizará también con cargo a:

- Los aportes dinerarios y no dinerarios adicionales provenientes de donaciones de entidades privadas o asociaciones nacionales e internacionales,
- Fondos públicos o privados nacionales e internacionales y
- La cooperación extranjera, así como financiamiento multilateral, las cuales serán realizadas previo convenio u aprobación según corresponda.

Lo cual redunda que esta propuesta no irroga gasto al Estado, tan solo le permite afianzar sus políticas públicas para mejoramiento del transporte terrestre y renovación de unidades y flotas con energía alternativa eco eficiente.

b. Beneficios

Consideramos que se generará un gran beneficio ya que el propio sector competente estimará recursos para un fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, autorizándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a constituir un fideicomiso, destinado a financiar la implementación de la Estrategia Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, y, la Política Nacional para la promoción de la Electro movilidad

Además, permitirá a los operadores del servicio público de transporte terrestre acogerse a los beneficios del fondo creado, en virtud de la autorización otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debiéndose fijar en el reglamento los requisitos para acceder al beneficio.

VI. 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 **APROBACIÓN** del proyecto de Ley 9779/2023-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE CREA EL FONDO NACIONAL PARA UN TRANSPORTE PÚBLICO PROFESIONALIZADO Y SOSTENIBLE

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley
9779/2024-CR, que propone con Texto
Sustitutorio la Ley que crea el Fondo
Nacional para un Transporte Público
Profesionalizado y Sostenible.

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto la creación del Fondo de Aplicación Nacional para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, bajo responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Artículo 2. Creación del Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible

Créase el Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, y autorizase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a constituir un fideicomiso, destinado a financiar la implementación de la Estrategia Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, y, la Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad.

Artículo 3. Destino del Fondo para el Transporte Público Profesionalizado y Sostenible

El fondo creado se destinará de manera exclusiva para:

- 3.1. La Estrategia Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, elaborada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y contempla:
 - a) Mecanismos de impulso a la profesionalización y formación de capacidades en favor del transportista o conductor;
 - b) Alternativas de financiamiento o de garantía en favor de empresas que otorguen facilidades crediticias, leasing, cesión en uso con opción de compra, u otros mecanismos que faciliten la adquisición de vehículos eléctricos de transporte público urbano en la modalidad de buses y taxis e infraestructura de recarga; y,
 - c) Programas de chatarreo dirigidos a fomentar el transporte masivo con vehículos con energías limpias.
- 3.2. Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad elaborada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y contempla:
 - a. El desarrollo de la financiación para adquirir vehículos eléctricos para transporte público y privado,
 - b. La promoción de la implementación de la infraestructura de carga rápida, sistemas de monitoreo georreferenciado, mecanismos de mejora en el precio de la electricidad,

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

- c. Propuestas de incentivos fiscales para la promoción de la electromovilidad, actualización de criterios para que futuras concesiones en materia de transporte masivo eléctrico.

Artículo 4. Aplicación de los mecanismos de sostenibilidad económica y financiera del Fondo en favor de operadores del servicio público de transporte terrestre.

Los operadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas, podrán acogerse a los beneficios del fondo creado, en virtud de la autorización otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Los requisitos se establecerán en las normas reglamentarias.

Artículo 5. Financiamiento del Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

El financiamiento de Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible se realiza con cargo a:

- a) El presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales del Tesoro Público.
- b) Los aportes dinerarios y no dinerarios adicionales provenientes de donaciones de entidades privadas o asociaciones nacionales e internacionales,
- c) Fondos públicos o privados nacionales e internacionales y
- d) La cooperación extranjera, así como financiamiento multilateral, las cuales serán realizadas previo convenio u aprobación según corresponda.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Plazo improrrogable y responsabilidad.

La Estrategia Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible, y la Política Nacional para la promoción de la Electromovilidad señaladas en los numerales 3.1 y 3.2 respectivamente, son aprobadas por el Poder Ejecutivo con el refrendo del Ministro de Transportes y Comunicaciones, mediante decreto supremo, en el plazo de ciento veinte (120) días hábiles, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, bajo la responsabilidad del titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Segunda.- Exoneración

Para la aplicación de este Fondo se exceptúa de lo dispuesto del artículo 22, del Decreto Legislativo 1441, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Tesorería

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9779/2024-CR, que propone con Texto Sustitutorio la Ley que crea el Fondo Nacional para un Transporte Público Profesionalizado y Sostenible.

modificado por el Decreto Legislativo 1645, Decreto Legislativo que fortalece el sistema nacional de tesorería y el sistema nacional de endeudamiento.

Tercera.- Sobre la aplicación del fondo en el territorio de la ATU

Precisase que la presente norma no excluye de su aplicación al territorio bajo competencia de la Autoridad de Transporte Urbana de Lima y Callao ATU, quien brindará asistencia técnica al Ministerio de transportes para la implementación de la presente Ley.

Lima, 21 de abril de 2025.



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 15:26:48-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 15:30:09-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/04/2025 10:31:11-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 10:25:34-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 16:02:34-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 17:08:39-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/05/2025 16:45:35-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 12:01:17-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 11:07:21-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 12:20:08-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 17:06:32-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2025 17:45:04-0500