

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

OFICIO N° 275 -2022 -PR

Lima, 17 de agosto de 2022

Señora
LADY MERCEDES CAMONES SORIANO
Presidenta del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley que establece medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao. Al respecto consideramos conveniente observarla por lo siguiente¹:

De la Autógrafa de Ley

1. La Autógrafa de la "Ley que establece medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de Transporte Público en Lima y Callao", se encuentra conformado por tres (03) artículos y una (01) Disposición Complementaria Transitoria

Sobre el particular, el artículo 1 establece su objetivo y la finalidad que es la de establecer medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, con el fin de evitar consecuencias negativas como el desabastecimiento del servicio de transporte público-urbano, la informalidad y aquellas que se podrían producir como resultado de las afectaciones producidas por la pandemia COVID-19.

Asimismo, en su artículo 2, plantea la modificación de los incisos a), e), g), ñ) y t) del artículo 6 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los términos siguientes:

Ley 30900	Autógrafa de Ley
Artículo 6. Funciones de la ATU La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones: a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios, así como de los servicios complementarios a estos; y el funcionamiento y operatividad de los registros administrativos en que se inscriben los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; sin contravenir las normas nacionales. [...] e. Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como	Artículo 6. Funciones de la ATU La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones: a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios, así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general. [...] e. Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como

¹ Sobre la base del Informe N° D001120-2022-PCM-OGAJ, Informe N° 1109-2022-MTC/08 e Informe N° 0069-2022-EF/46.01.

las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistemade Recaudo Único. [...] g. Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte especial. [...] ñ. Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores del Sistema deRecaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en ~~el Reglamento Nacional de Administración de Transporte~~. [...] t. Establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas, ~~de conformidad con las normas que regulan el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada y demás normas que correspondan~~.	como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único, lo que comprende el proceso de homologación a los equipos y componentes que forman parte del Sistema de Recaudo Único, así como la tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo. [...] g. Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas y para la prestación de los servicios de transporte especial. [...] ñ. Ejercer la potestad sancionadora ~~respecto a los~~ operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el marco normativo sobre la materia. [...] t. Fijar las tarifas de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como autorizaciones, respetando el marco contractual y con criterios técnicos. Asimismo, establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas.
---	---

En su artículo 3, plantea la incorporación de las siguientes disposiciones complementarias finales a la Ley 30900:

- Décimo Séptima. Títulos habilitantes sujetos a modo, término o condición**
Los títulos habilitantes que emite la ATU para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre de personas en el territorio están sujetos a la condición, término o modo que esta determine, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.
- Décimo Octava. Estándares para la prestación del servicio público de transporte urbano paraLima y Callao**
De conformidad a su ley de creación, la ATU puede determinar las exigencias y/o condiciones que considere convenientes para prestación de los servicios públicos de transporte a su cargo, contando con la debida sustentación técnica y legal para dicho fin, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.
- Décimo Novena. Actividades de capacitación**
Proponer, diseñar, ejecutar y acreditar respecto actividades académicas de formación dirigidas a los/las servidores/as de la ATU e instituciones con convenios interinstitucionales, los/las operadores/as y gremios del transporte regular y los/las ciudadanos/as con el propósito de fortalecer el Sistema Integrado de Transporte.

Por último, establece una Única Disposición Complementaria Transitoria, que señala lo siguiente:

- ÚNICA. Régimen excepcional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao**
Durante la fase de implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la Autoridad Nacional de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) se encuentra facultada para otorgar y/o renovar autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que se establezcan en

el reglamento que deberá ser emitido en el plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados al día siguiente de la publicación de la presente norma.

El presente régimen excepcional tiene una vigencia de cinco (5) años, contados a partir de la vigencia del reglamento de la presente ley, el mismo que se da con la aprobación del texto Único de Procedimientos Administrativos. El otorgamiento y/o renovación de las autorizaciones de los servicios de transporte regular de personas, será por el plazo de cinco (5) años, con la posibilidad de ampliarse ante un esquema de renovación de flota con tecnologías limpias y cero emisiones.

La ATU establecerá las condiciones que conllevan a la pérdida automática de la autorización. Dicha competencia es ejercida garantizando la seguridad jurídica a fin de asegurar la continuidad del servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población, así como la sostenibilidad de los operadores de transporte.

Observación a la Autógrafa de Ley

2. Al respecto debemos señalar lo siguiente:

Afectación indebida de libertades constitucionales

La Autógrafa de Ley introduce una nueva función para la ATU, *“la fijación de las tarifas tope de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como para autorizaciones”*. En contraste, el marco legal vigente no contempla medidas de intervención estatal directa en la forma de regulación de precios en los mercados analizados, sino una facultad circunscrita, conforme el inciso t) del artículo 6 de la Ley N° 30900, al *“establecimiento de un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas, de conformidad con las normas que regulan el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada y demás normas que correspondan”*.

Entonces, la Autógrafa de Ley no solo introduce una función para la ATU relativa a nuevas competencias para regulación tarifaria sino también establece un alcance universal para la misma. Ello debido a que, conforme la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900, el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades tiene la condición de servicio público, por lo que la Autógrafa de Ley introduce en la práctica la fijación administrativa de precios máximos para el universo de servicios de transporte público terrestre de personas en Lima y Callao, al aplicar explícitamente **tanto a las concesiones como autorizaciones** bajo competencia de la ATU.

Como se observa, la Autógrafa de Ley introduce como función de la ATU la fijación general de tarifas tope en todos los mercados de servicios de transporte público terrestre de personas, tanto para concesiones como autorizaciones bajo su competencia (por ejemplo, buses sin exclusividad de rutas, taxis, movilidad escolar y transporte turístico)², sin perjuicio de su estructura de mercado y grado de competencia y, por ende, con

² El artículo 17 del Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, detalla los siguientes servicios de transporte terrestre de personas:

“Artículo 17.- Servicios de Transporte Terrestre de Personas

Los Servicios de Transporte Terrestre de Personas comprenden:

17.1 Servicios de Transporte Regular:

- a) Servicios de transporte ferroviarios masivos: metros, monorrieles, tranvías y otros.*
- b) Servicios de transporte basados en autobuses: buses de tránsito rápido - BRT, buses, microbuses u otros.*
- c) Servicios de transporte no convencional: cables, funiculares u otros.*

17.2 Servicios de Transporte Especial:

- a) Turístico*
- b) Trabajadores*
- c) Estudiantes*
- d) Taxis”.*

independencia de la ocurrencia de una problemática de competencia (por ejemplo, existencia o no de monopolios).

Cabe precisar que, si bien la ATU tiene bajo su competencia casos específicos de mercados con derechos exclusivos otorgados vía concesiones en los cuales se introdujo competencia por el mercado en el proceso de promoción de inversión privada dadas sus características estructurales particulares (infraestructura de redes, para la operatividad sistemas integrados de metro y buses, etc.), **el universo de servicios públicos de transporte bajo competencia de la ATU incluye también diversos mercados en los cuales se otorgan derechos de operación no exclusivos, en la forma de autorizaciones, dado que constituyen mercados en competencia**, tales como por ejemplo **buses y microbuses sin exclusividad de rutas, taxis, movilidad escolar y servicios de transporte turístico**.

En ese marco, se observa la modificación del literal t del Artículo 6 de la Ley N° 30900, dado el alcance universal de aplicación de la medida que cubre en la práctica todas las modalidades de transporte público de personas en Lima y Callao, **incluso en mercados en los que existe competencia y se otorgan derechos de acceso a diversos proveedores vía autorizaciones**, en tanto no es compatible con la Constitución Política del Perú y puede generar efectos negativos sobre el transporte público terrestre de personas y la población que se pretende beneficiar:

Al respecto, el artículo 58 de la Constitución Política establece que *“La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura”*. Por su parte, el artículo 59 consagra las libertades de empresa, comercio e industria; el artículo 61 consagra la competencia como bien constitucional; y el artículo 62 reconoce la libertad de contratación.

En esa línea, la medida de fijación de precios que introduce la Autógrafa de Ley, si bien sería acorde a lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 757, Ley Marco para el crecimiento de la Inversión Privada³, **contraviene los citados artículos de la Constitución, en la medida que restringe principios constitucionales sin un sustento técnico-jurídico (test de constitucionalidad) de existencia de una problemática generalizada de ausencia de competencia que amerite el control universal de precios en todos los mercados de transporte público terrestre de personas:**

- **Artículo 58**, al restringir la libre iniciativa privada para competir mediante la determinación libre de sus condiciones para proveer y demandar servicios.
- **Artículo 59**, al limitar las libertades de empresa, comercio e industria, mediante la imposición de obligaciones con respecto a los precios a ofrecer o pagar.
- **Artículo 61**, al obstaculizar la competencia, mediante el impedimento de que se acuerden libremente precios que no cumplan con el tope fijado administrativamente.
- **Artículo 62**, al restringir la libertad de contratación, mediante la fijación de condiciones obligatorias para los acuerdos entre partes.

Cabe resaltar que, conforme el marco normativo peruano de economía social de mercado y los estándares de buenas prácticas internacionales (como OCDE), la regla

³ “Los únicos precios que pueden fijarse administrativamente son las tarifas de los servicios públicos, conforme a lo que se disponga expresamente por Ley del Congreso de la República”.

general en el mundo y en el Perú en mercados en competencia es que los precios resultan de la oferta y la demanda, con la finalidad de impulsar la competencia y la asignación eficiente de recursos en beneficio de la población, circunscribiendo así la regulación de precios a la situación excepcional de mercados de alto interés público en los que existen monopolios y/ o se observa significativa posición de dominio con potencial perjuicio para el consumidor. Entonces, para los casos de mercados en competencia, sin barreras prohibitivas de acceso y con numerosos ofertantes y demandantes (los servicios de transporte público de personas sin exclusividad de rutas, los taxis, la movilidad escolar y el transporte turístico de personas), no se identifica justificación técnica para establecer medidas de fijación de precios que, por el contrario, restringen la capacidad de los proveedores que rivalizan entre sí para competir en beneficio del consumidor.

Afectación a los principios constitucionales de separación de poderes y de competencia

El principio de separación de poderes, bajo el que se rige la organización del Gobierno de nuestro país, se encuentra reconocido en el artículo 43 de la Constitución Política del Perú, que establece lo siguiente:

"Estado democrático de derecho. Forma de Gobierno

Artículo 43.- La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana.

El Estado es uno e indivisible.

*Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y **se organiza según el principio de la separación de poderes**". (Énfasis agregado)*

Al respecto, el Tribunal Constitucional ha señalado que llega a constituirse en una exigencia ineludible en todo Estado Democrático y Social de Derecho, garantía para los derechos constitucionalmente reconocidos, así como un límite al poder⁴.

Por su parte, cabe señalar que la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), es una norma de desarrollo constitucional, al regular una materia prevista en la Constitución como es la estructura y funcionamiento de las entidades del Estado en el ámbito del Poder Ejecutivo, de acuerdo a lo señalado por el Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente N° 0005-2003-AI/TC. Esta norma regula un principio vinculado al de separación de poderes: el principio de competencia, recogido en el numeral VI del Título Preliminar de la LOPE, que señala lo siguiente:

"Artículo VI.- Principio de competencia

1. El Poder Ejecutivo ejerce sus competencias sin asumir funciones y atribuciones que son cumplidas por los otros niveles de gobierno.

2. El Poder Ejecutivo ejerce sus competencias exclusivas, no pudiendo delegar ni transferir las funciones y atribuciones inherentes a ellas".

Además, el artículo 28 de la LOPE dispone que los Organismos Públicos son entidades desconcentradas del Poder Ejecutivo, con personería jurídica de derecho público, con competencias de alcance nacional y están adscritos a un ministerio, siendo de dos tipos: **(1)** Organismos Públicos Ejecutores y **(2)** Organismos Públicos Especializados, incluyendo estos últimos a los Organismos Reguladores, de acuerdo con el artículo 31 de la citada Ley. En ese marco, el mismo artículo 28 de la LOPE dispone que la **creación**

⁴ Sentencia del Tribunal Constitucional. Expediente N.º 0023-2003-AI/TC. Fundamento Jurídico N.º 5.

y disolución de los Organismos Públicos se realiza por Ley a iniciativa del propio Poder Ejecutivo.

Sobre el particular, con respecto a la citada modificación del literal t) del artículo 6 de la Ley N° 30900, conforme la LOPE, los únicos entes del Poder Ejecutivo que fijan tarifas son los organismos reguladores, creados, conforme el artículo 32 de la LOPE “para actuar en ámbitos especializados de regulación de mercados” y que tienen “*funciones [...] reguladoras [...]*”. Concordantemente, el inciso b) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, establece que la función reguladora “*comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito*”.

Al respecto, la ATU fue creada no como regulador, sino como un Organismo Técnico Especializado (OTE) adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), de acuerdo con el artículo 3 de la Ley N° 30900, por lo que la modificatoria planteada por la Autógrafa de Ley **no resulta coherente con el ordenamiento jurídico**, en tanto que se estaría creando un organismo regulador *de facto* sin que para ello haya participado el Poder Ejecutivo, **vulnerando su competencia exclusiva para proponer proyectos de ley para la creación de Organismos Públicos y contraviniendo con ello los citados principios de separación de poderes y de competencia.**

Sin perjuicio de lo anterior, el establecimiento de funciones regulatorias para la ATU, convirtiéndola así en los hechos en un organismo regulador, **resulta inconveniente**, en tanto que la idea fundamental que subyace a la existencia de este tipo de entes es que cuenten con un alto grado de imparcialidad, precisamente porque intervienen en mercados donde existe riesgo de captura. Es por ello que el artículo 2 de la Ley N° 27332 establece que los organismos reguladores tienen “*autonomía administrativa, funcional técnica, económica y financiera*” y, conforme al artículo 32 de la LOPE, están adscritos a la Presidencia del Consejo de Ministros.

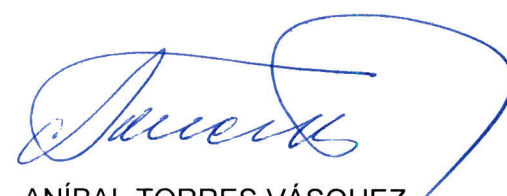
Por las razones expuestas, **se considera necesario suprimir la modificación específica del literal t) del Artículo 6 de la Ley N° 30900, dado que es incompatible con la Constitución Política, carece de razonabilidad y justificación técnica-legal, vulnera los principios constitucionales de separación de poderes y de competencia y resulta inconveniente en tanto dicha potestad de fijación de precios no se estaría efectuando bajo la estructura de un organismo regulador, que garantiza la independencia de la medida.**

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,



JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República



ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

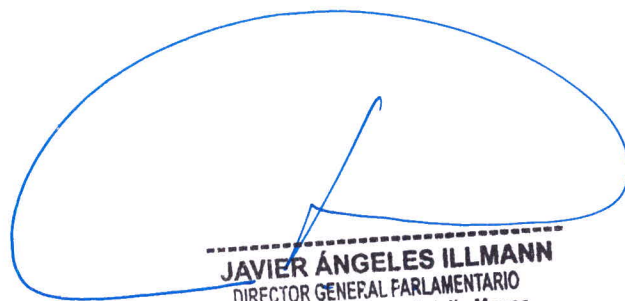
Proyectos de Ley: 00607/2021-CR,
02016/2021-CR
y 02158/2021-CR.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **agosto** del **2022**

Pase a la Comisión de **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**, con cargo de dar cuenta de este procedimiento al Consejo Directivo.



JAVIER ÁNGELES ILLMANN
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS A FIN DE GARANTIZAR LA
COBERTURA ADECUADA, CONTINUIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO
DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA Y CALLAO**

Artículo 1. Objetivos y finalidad

La presente ley tiene como objetivo establecer medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, con el fin de evitar consecuencias negativas como el desabastecimiento del servicio de transporte público-urbano, la informalidad y aquellas que se podrían producir como resultado de las afectaciones producidas por la pandemia COVID-19.

Artículo 2. Modificación de los incisos a), e), g), ñ) y t) del artículo 6 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Se modifican los incisos a), e), g), ñ) y t) del artículo 6 de la Ley 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), los cuales quedan redactados con el siguiente texto:

“Artículo 6. Funciones de la ATU

La ATU, dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

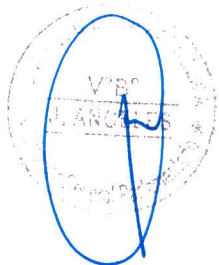
- a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general.

[...]



- e. *Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único, lo que comprende el proceso de homologación a los equipos y componentes que forman parte del Sistema de Recaudo Único, así como la tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo.*

[...]



- g. *Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas y para la prestación de los servicios de transporte especial.*

[...]



- ñ. *Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el marco normativo sobre la materia.*

[...]

- t. *Fijar las tarifas tope de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como autorizaciones, respetando el marco contractual y con criterios técnicos. Asimismo, establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas.*

[...]”.

Artículo 3. Incorporación de las décimo séptima, décimo octava y décimo novena disposiciones complementarias finales a la Ley 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Se incorporan la décimo séptima disposición complementaria final, la décimo octava disposición complementaria final y la décimo novena disposición

complementaria final a la Ley 30900, Ley que Crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los siguientes términos:

“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

[...]

Décimo Séptima. Títulos habilitantes sujetos a modo, término o condición

Los títulos habilitantes que emite la ATU para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre de personas en el territorio están sujetos a la condición, término o modo que esta determine, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

Décimo Octava. Estándares para la prestación del servicio público de transporte urbano para Lima y Callao

De conformidad a su ley de creación, la ATU puede determinar las exigencias y/o condiciones que considere convenientes para la prestación de los servicios públicos de transporte a su cargo, contando con la debida sustentación técnica y legal para dicho fin, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

Décimo Novena. Actividades de capacitación

Proponer, diseñar, ejecutar y acreditar respecto actividades académicas de formación dirigidas a los/las servidores/as de la ATU e instituciones con convenios interinstitucionales, los/las operadores/as y gremios del transporte regular y los/las ciudadanos/as con el propósito de fortalecer el Sistema Integrado de Transporte”.

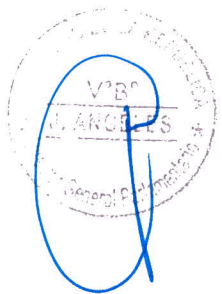
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Régimen excepcional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Durante la fase de implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) se encuentra facultada para otorgar y/o renovar autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que se establezcan en



el reglamento que deberá ser emitido en el plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados al día siguiente de la publicación de la presente norma.



El presente régimen excepcional tiene una vigencia de cinco (5) años, contados a partir de la vigencia del reglamento de la presente ley, el mismo que se da con la aprobación del Texto Único de Procedimientos Administrativos. El otorgamiento y/o renovación de las autorizaciones de los servicios de transporte regular de personas será por el plazo de cinco (5) años, con la posibilidad de ampliarse ante un esquema de renovación de flota con tecnologías limpias y cero emisiones.



La ATU establecerá las condiciones que conllevan a la pérdida automática de la autorización. Dicha competencia es ejercida garantizando la seguridad jurídica a fin de asegurar la continuidad del servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población, así como la sostenibilidad de los operadores de transporte.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los veinticinco días del mes de julio de dos mil veintidós.

MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República

LADY MERCEDES CAMONES SORIANO
Primera Vicepresidenta del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA