



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

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

Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el inciso 9 del artículo 192 de la Constitución Política del Perú, el **proyecto de ley 2850-2022-CR**, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista **Hernando Guerra – García Campos**, por el que propone la Ley que modifica el numeral 5.2 del artículo 5 de la ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de preservar la estabilidad jurídica del sector transporte y tránsito terrestre.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su **VIII Sesión Ordinaria** del 16 de noviembre de 2022, acordó por **UNANIMIDAD** y con **TEXTO SUSTITUTORIO** la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en el proyecto 2850/2022-CR, con el voto favorable de los congresistas **Luis Aragón Carreño, Eduardo Salhuana Cavides, Yessica Amuruz Dulanto, Guido Bellido Ugarte, Paul Gutiérrez Ticona, David Jimenez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Auristela Obando Morgan, Wilson Quispe Mamani, César Revilla Villanueva, Magaly Ruíz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Elvis Vergara Mendoza y Norma Yarrow Lumbreras**. Asimismo, en la misma sesión, se aprobó por **UNANIMIDAD** la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos adoptados.

I. Situación procesal

Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 2850- 2022 -CR fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 18 de agosto del 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 23 de agosto del 2022, como única comisión, para su estudio y dictamen.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa presentada en el Proyecto de Ley **2850-2022-CR**, se compone de dos artículos, cuyo objetivo es dar estabilidad jurídica en la regulación de las condiciones de mercado del transporte y tránsito terrestre, el cual ha afectado negativamente al sector debido a los cambios introducidos a través del Decreto de Urgencia N° 019-2020. Ello, a través de la modificación de numeral 5.2 del artículo 5° de la ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Decreto Legislativo N° 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.
- Decreto Legislativo N° 1310, Medidas Adicionales de Simplificación Administrativa.
- Decreto Legislativo N° 1448, Medidas Adicionales de Simplificación Administrativa, y Perfecciona el Marco Institucional y los instrumentos que rigen el Proceso de Mejora de Calidad Regulatoria.
- Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial.
- Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, aprueba el Reglamento que Desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del análisis de impacto regulatorio ex ante.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico - legal

La presente iniciativa legislativa busca que los agentes económicos del sub sector transporte terrestre recobren la estabilidad jurídica de la que gozaban con el texto primigenio del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley 27181, y con ello minimizar los riesgos que conllevan las inversiones en el sector; para lo cual se propone la modificación del numeral 5.2 del artículo 5° de la ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Al respecto, se debe precisar que el modelo económico de la Constitución política del Perú, es uno de economía social de mercado y, en consecuencia, el sector empresarial tiene un papel central en el desarrollo económico y la generación de empleo. Bajo ese contexto, la Constitución de 1993 establece que:

"Artículo 59. El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades."

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

Es decir, del texto constitucional se deriva un mandato expreso y claro que impone al Estado la obligación de desarrollar una política pública que realice efectivamente su función promotora de las micro y pequeñas empresas, garantizando las condiciones mínimas necesarias para que dichas unidades productivas puedan desarrollarse

El Tribunal Constitucional ha resuelto que: (...) el artículo 59° del texto constitucional habilita la intervención estatal para cumplir con el deber de garantizar el principio-derecho de igualdad, no solo en aquellas situaciones de sospechosa mayor vulnerabilidad, recogidas expresamente en el artículo 2.2 de la Constitución -por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole- sino principalmente, lo habilita para establecer medidas adecuadas y necesarias que le permitan cumplir con la promoción de la pequeña empresa en todas sus modalidades¹.

Queda meridianamente claro, entonces, que la adopción de medidas legislativas que establezcan condiciones especiales para el desarrollo de las MYPE viene a constituir una forma de concreción del mandato impuesto por el legislador constituyente.

Por otro lado, el Estado también tiene la obligación de fomentar el empleo productivo, es así que el artículo 23 de la Constitución de 1993, establece que:

"Artículo 23. El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado, el cual protege especialmente a la madre, al menor de edad y al impedido que trabajan. El Estado promueve condiciones para el progreso social y económico, en especial mediante políticas de fomento del empleo productivo y de educación para el trabajo (...)"

El Tribunal ha señalado que: (...) Conforme al principio de unidad en la Constitución, es posible advertir el rol promotor del empleo que el Estado desempeña, originado en diferentes mandatos constitucionales (artículos 22, 23 y 58) no obstante, claro está, que este rol promotor del Estado se realiza de forma progresiva a través de la previsión de políticas y programas integrales que generen un incremento del acceso a puestos de trabajo (cuantitativa y cualitativamente). El trabajo no declarado en el Perú es — y aun cuando en algo se ha reducido - un severo problema, que, con la instauración de algunos de estos regímenes especiales, especialmente se ha pretendido superar. El grueso del mercado laboral está al margen del régimen laboral común, dado que la mayor parte de trabajadores mantienen vínculos laborales no declarados o informales²

¹ Sentencia 0034-2004-P1/TC, fundamento 31.

² Sentencia 0027-2006-AI/TC, fundamento jurídico 57.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

Al respecto, el Tribunal Constitucional ha señalado en su jurisprudencia que la libertad de empresa es un derecho fundamental mediante el cual se garantiza la facultad de toda persona a elegir y crear libremente una institución u organización con el objeto de dedicarla a la realización de actividades que tengan fines económicos, ya sea de producción de bienes o prestación de servicios, orientados a satisfacer necesidades³, y disfrutar de su rendimiento económico y satisfacción espiritual.⁴

Ahora bien, respecto dispositivo legal materia de modificación tenemos que la Ley 27181, vigente desde el 7 de octubre de 1999, contenía originariamente el numeral 5.2 del artículo 5, que decía:

"Artículo 5. De la promoción de la inversión privada

...

5.2 El Estado garantiza la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte.

..."

En tanto, que la primera disposición complementaria modificatoria del Decreto de Urgencia 019-2020 de 24 de enero de 2020, indicaba ahora:

"Artículo 5. De la promoción de la inversión privada

...

5.2. El Estado promueve la seguridad jurídica y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren los términos contractuales sobre la base de los cuales dichos agentes han efectuado inversiones y realizan operaciones en materia de transporte, de acuerdo a lo previsto en la Constitución y las Leyes respectivas.

..."

Entre los argumentos que justificaron la modificación acotada, se señaló la reducción de los estándares negativos de siniestros ocasionados por los accidentes de tránsito terrestre, apelando a los señalado por el artículo 3 de la Ley 27181, la cual establece que el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

La seguridad vial en el país en estos últimos años se ha visto seriamente amenazada, pues se mantienen niveles muy altos en la generación de siniestros (90,056 siniestros viales en

³ STC 0003-2006-PI/TC

⁴ STC 3330-2004-AA/TC.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

el 2018), muchos de ellos con consecuencias fatales, produciendo 64,759 víctimas (entre heridos y fallecidos) a nivel nacional. Los lesionados por siniestros en el tránsito en el año 2018 se incrementaron en 11.9% respecto del año anterior, alcanzando a la cifra de 61,512 víctimas heridas en el país. Asimismo, al cierre del año 2019 el número de siniestros viales ascendió a 94,685; y para el año 2020 se proyectaba que el número de siniestros viales ascenderá a 95,989⁵.

Como consecuencia de este estado de cosas, el gobierno nacional consideró que es de prioritaria atención la protección de los derechos fundamentales como el derecho a la vida, salud e integridad personal de la población, por lo que resultaba necesario establecer medidas urgentes que permitan mejorar la regulación, gestión y fiscalización del tránsito y transporte terrestre y de sus servicios complementarios, para prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los siniestros viales.

Asimismo, el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM de 3 de abril de 2021, que aprueba el "Reglamento que Desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante"⁶, permite que las entidades públicas efectúen un Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (AIR), es decir, un análisis previo, sistemático e integral para identificar, evaluar y medir los probables resultados, beneficios y costos de distintas alternativas de solución (regulatorias y no regulatorias) de un problema público, considerando la identificación y el análisis de riesgos, con el fin de adoptar la mejor alternativa de intervención en base a evidencia. Si la alternativa resultante de la evaluación

⁵ Considerandos del D.U N° 019-2020, de 24 de enero de 2020.

⁶ Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (AIR) PUBLICADO POR LA SECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA DE LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS, LIMA, PERÚ www.gob.pe/pcm 2021

El Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (en adelante, el AIR), tiene su base legal en el Decreto Legislativo N° 1448, Decreto Legislativo que modifica el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, y perfecciona el marco institucional y los instrumentos que rigen el proceso de mejora de calidad regulatoria; y en el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, que aprueba el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece lineamientos generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (en adelante, el Reglamento AIR).

El objetivo es lograr, en el mediano plazo, estándares internacionales de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), de tal forma que ello permita apoyar a la modernización de la gestión pública, coadyuvar a la mejora de la competitividad del Perú y lograr un cambio en la cultura regulatoria en la administración pública peruana, beneficiando a las personas tanto naturales como jurídicas.

La aplicación del AIR en entidades públicas del Poder Ejecutivo es respecto a proyectos de ley, decretos supremos y decretos legislativos que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento AIR. Hasta su aplicación obligatoria, se continuará aplicando únicamente el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR), de acuerdo con la normativa correspondiente.

Aplicar el AIR requiere cambios en el marco institucional y en la manera de entender la complejidad y leer el significado detrás de cada problema público. Asimismo, significa diseñar y elaborar regulaciones de calidad a partir de un trabajo multidisciplinario y en equipo.

El objetivo es lograr una toma de decisiones que esté orientada a una solución óptima y efectiva para el bien común. En otras palabras, es un "allinta rurasunchik" hagamos bien.

En este contexto, el AIR fomenta la transición de una tradición de regulación legalista para orientarse a un enfoque basado en evidencia y análisis de impactos de alternativas de solución (regulatorias y no regulatorias) para obtener los mejores beneficios posibles para la sociedad en su conjunto.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

correspondiente es una regulación, su desarrollo debe ser coherente y consistente con el ordenamiento jurídico vigente, así como establecer los mecanismos para su cumplimiento⁷.

El numeral 10.1 del artículo 10 del mismo Decreto Supremo N° 063-2021, sobre ámbito de aplicación del análisis de impacto regulatorio Ex Ante, señala que: "La entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

La modificación de la ley 27181 mediante el Decreto de Urgencia N°019-2022 ha favorecido a las empresas de transporte que obtienen su autorización mediante una concesión; sin embargo, sucede lo contrario con las empresas de transporte de carga, transporte interprovincial, transporte urbano, transporte turístico, transporte escolar (movilidad escolar), transporte de personal (trabajadores), transporte de taxi, entre otras que obtienen su autorización mediante un procedimiento administrativo del TUPA de la entidad, afectando negativamente al subsector del sector de transporte terrestre, pues la anterior norma modificada por el Decreto de Urgencia, garantizaba que no se alteren injustificadamente las condiciones del mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión dichos agentes económicos.

Si bien es cierto las medidas legales expedidas por el gobierno a través del decreto de urgencia en análisis resultan hasta cierto punto entendibles y razonables, sin embargo, es necesario que tras cada medida legislativa dictada, éstas deberían estar acompañadas de un análisis estricto de criterios de ponderación y razonabilidad en el que confluyan la idoneidad de la norma, la necesidad de la norma y la proporcionalidad de la medida legislativa a evacuarse de tal manera que llegue a ser un dispositivo legal eficaz y compatible con el ordenamiento jurídico vigente, regulando las relaciones de todos los agentes económicos que comprenden el sub sector sin excepción alguna.

El proceso de mejora de la calidad regulatoria a través de la aplicación del análisis de impacto regulatorio Ex Ante⁸, previsto por el Decreto Supremo N°063-2021-PCM, es una herramienta idónea y necesaria para obtener los mejores estándares regulatorios de los agentes económicos en el mercado del transporte terrestre sin embargo, la modificación

⁷ Artículo 3° Definiciones D.S. N°063-2021-PCM de 3 de abril de 2021.

⁸ Aprueban el Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 151-2021-PCM

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

del artículo 5° numeral 5.2 de la Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, efectuada por la primera disposición complementaria modificatoria del Decreto de Urgencia N°019-2022, ha ocasionado una seria inestabilidad jurídica para los operadores económicos del sub sector transportes que obtienen sus autorizaciones a través de procedimientos administrativos del TUPA de la entidad, debido a que han caído en un verdadero estado de indefensión cuando recurren ante el INDECOPI denunciando presuntas barreras burocráticas impuestas por el Estado (MTC) que les entorpece el normal funcionamiento de sus actividades.

En efecto, tanto la Comisión de Protección de Barreras Burocráticas como la Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, debido a la falta de claridad en la norma modificada, actualmente se encuentran impedidas de evaluar en sus informes o resoluciones que emiten, un análisis de legalidad en el que se señale, si las presuntas barreras burocráticas objeto de cuestionamiento implican un cambio injustificado en las condiciones del mercado sobre la base de las cuales los operadores toman sus decisiones de inversión, y si estas medidas impuestas cuentan con una debida justificación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su imposición⁹.

Con la anterior legislación modificada por el DU N° 019-2020, en la práctica las entidades públicas que eran denunciadas debían acatar lo dispuesto por el numeral 5.2 del artículo 5 la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de garantizar la legalidad de la medida impuesta, de acuerdo a lo establecido en el literal c del numeral 14.1 del artículo 14 del Decreto Legislativo N° 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas¹⁰.

⁹Informe N° 0001-2021/INDECOPI-CEB donde la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas de INDECOPI informa que ya no evalúa, en el marco de su análisis de legalidad, si las barreras burocráticas objeto de cuestionamiento implican un cambio injustificado, y si cuentan con una justificación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su imposición. 6. En atención a la modificación normativa aludida, se aprecia que a diferencia de su texto original no contempla la obligación de que, para el cambio de las condiciones de mercado del servicio de transporte terrestre, se deba contar con una justificación previa que la sustente.

¹⁰ Decreto Legislativo N° 1256 - Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas

Artículo 14.- Análisis de legalidad

14.1. El análisis de legalidad de una barrera burocrática implica que la Comisión o la Sala, de ser el caso, evalúe los siguientes aspectos:

- a. Si existen o no atribuciones conferidas por ley que autoricen a la entidad a establecer y/o aplicar la barrera burocrática bajo análisis.
- b. Si la entidad siguió los procedimientos y/o formalidades que exige el marco legal vigente para la emisión y/o publicación de la disposición administrativa que materializa la barrera burocrática.
- c. Si a través de la imposición y/o aplicación de la barrera burocrática se contravienen normas y/o principios de simplificación administrativa o cualquier dispositivo legal.

14.2. Si la Comisión o la Sala, de ser el caso, determina la ilegalidad de la barrera burocrática por la razón señalada en el literal a. puede declarar fundada la denuncia o el procedimiento iniciado de oficio según sea el caso, sin que sea necesario evaluar los aspectos indicados en los literales b. y c.; y así sucesivamente.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

Por tanto, las denuncias que se planteaban antes de la modificatoria de la Ley 27181 contra las barreras burocráticas respecto de modificaciones normativas que afectaban a los agentes del mercado y limitaban las actividades económicas orientadas al desarrollo del sector transporte, permitían a INDECOPI consignar en el análisis de legalidad de sus informes o resoluciones el literal c del numeral 14.1 del artículo 14 del Decreto Legislativo N° 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas; es decir, que la entidad pública denunciada debía presentar el respectivo sustento y/o justificación técnica del cambio normativo motivo de la denuncia, y con ello INDECOPI podía resolver.

El citado Decreto Legislativo N° 1256, Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas, en el Título I: Del Procedimiento de Eliminación de Barreras Burocráticas, Capítulo II: Metodología de Análisis De Barreras Burocráticas, Artículo 14: Análisis de Legalidad, establece lo siguiente:

"14.1. El análisis de legalidad de una barrera burocrática implica que la Comisión o la Sala, de ser el caso, evalúe los siguientes aspectos:

- a. Si existen o no atribuciones conferidas por ley que autoricen a la entidad a establecer y/o aplicar la barrera burocrática bajo análisis.
- b. Si la entidad siguió los procedimientos y/o formalidades que exige el marco legal vigente para la emisión y/o publicación de la disposición administrativa que materializa la barrera burocrática.
- c. Si a través de la imposición y/o aplicación de la barrera burocrática se contravienen normas y/o principios de simplificación administrativa o cualquier dispositivo legal."

Consecuentemente, lo previsto en el numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley 27181 del texto modificado por el D.U N°19-2020 no es actualmente aplicable al análisis de legalidad que efectúa la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas en los procedimientos de eliminación de barreras burocráticas donde se cuestiona la legalidad de imposiciones normativas del Estado relacionadas al sector transporte.

Así las cosas, entonces tenemos que la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto de Urgencia N° 019-2020, en lo que respecta a la modificatoria del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley N° 27181 vigente actualmente, impiden que tanto la Comisión y la Sala especializada de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, en su análisis de legalidad, ya no puedan evaluar si las barreras burocráticas objeto de cuestionamiento implican o no un cambio injustificado en las condiciones en las que se desenvuelven los

14.3. Si se determina la ilegalidad por alguna de las razones mencionadas en el párrafo precedente, no es necesario que la Comisión o la Sala continúe con el análisis de razonabilidad. En el mismo sentido, si la Comisión o la Sala desestima que la barrera burocrática sea ilegal, procede con el análisis de razonabilidad cuando se cumpla la condición establecida en el artículo 15.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

agentes económicos en materia de transporte y tampoco pueden evaluar si existe la justificación previa por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para establecer tal imposición.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La presente iniciativa legislativa es necesaria porque dará estabilidad jurídica en la regulación de las condiciones de mercado del transporte y tránsito terrestre, el cual ha afectado negativamente al sector debido a los cambios introducidos a través del Decreto de Urgencia N° 019-2020.

La presente iniciativa legislativa es viable, porque existe la obligación de la elaboración de disposiciones normativas cuyo desarrollo debe ser coherente y consistente con el ordenamiento jurídico vigente.

La presente iniciativa legislativa es oportuna, porque permite que el Estado garantice que no se alteren injustificadamente las condiciones del mercado en el transporte terrestre sobre la base de las cuales los agentes económicos toman sus decisiones de inversión.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

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

IV.4 Opiniones e informaciones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	OFICIO N° 0089-2022-2023-CTC/CR	Lima, 25 de agosto de 2022	

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	OFICIO N° 0093-2022-2023-CTC/CR	Lima, 25 de agosto de 2022	
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS (SUTRAN)	OFICIO N° 0092-2022-2023-CTC/CR	Lima, 25 de agosto de 2022	
AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO (ATU)	OFICIO N° 0091-2022-2023-CTC/CR	Lima, 25 de agosto de 2022	
INDECOPI	OFICIO N° 0090-2022-2023-CTC/CR	Lima, 25 de agosto de 2022	OFICIO N° 000304-2022-GEG/INDECOPI 11 de octubre del 2022
ONG LUZ AMBAR	OFICIO N° 0094-2022-2023-CTC/CR	Lima, 25 de agosto de 2022	
ASOCIACIÓN PERUANA DE EMPRESAS TURÍSTICAS (APETUR) CONG. NORMA YARROW LUMBRERAS POR			OFICIO N° 108/2022-2023-NYL-CR Lima, 06 de Setiembre de 2022
ASOCIACIÓN PERUANA DE EMPRESAS TURÍSTICAS (APETUR) CONG. MARIA CORDERO JON TAY			OFICIO N° 979-2022-2023/MCJT-CR Lima, 20 de Setiembre de 2022

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

--	--	--	--

Análisis de las opiniones recibidas

1) Del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)

Con respecto al Proyecto de Ley 2850/2022-CR, con Oficio N°000304-2022-GEG/INDECOPI, de 11 de octubre del 2022, que adjunta el informe N° 000034-2022-CEB/INDECOPI, de 6 de octubre 2022, elaborado por la secretaria técnica de la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI, que concluye:

- Bajo la anterior redacción del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley N° 27181, cuando se presentaban denuncias ante la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (en adelante, la Comisión) sobre modificaciones normativas que afectaban a los agentes del mercado y que limitaban las actividades económicas orientadas al desarrollo del sector transporte, el Indecopi se encontraba facultado a exigir en el análisis de legalidad que la entidad denunciada presente el respectivo sustento y/o justificación técnica del cambio normativo, cuyo incumplimiento implicaba la imposición de barreras burocráticas ilegales
- La actual redacción del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley N° 27181 solo favorece a las empresas de transporte que obtienen su autorización mediante una concesión (en donde existen términos contractuales) y ya no a las empresas de transporte que obtienen su autorización mediante un procedimiento del Texto Único de Procedimientos Administrativos (en adelante, TUPA), particularmente, al sector transporte del rubro turístico.
- El Indecopi, bajo la evaluación de legalidad prevista en el literal c) del numeral 14.1) del artículo 14 del Decreto Legislativo N° 12564, ya no puede solicitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC), a los gobiernos regionales y locales con competencia en transporte que presenten el debido sustento y/o justificación técnica de los cambios normativos denunciados como barrera burocrática.
- Se ha restringido el derecho de los agentes económicos para denunciar los cambios normativos que modifican las condiciones de acceso o permanencia en el mercado, de modo que el MTC puede establecer disposiciones normativas que modifican las condiciones de acceso o permanencia en el mercado sin verse obligado a presentar el sustento y/o justificación técnica.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

- La actual redacción del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley N° 27181 contradice la política de estado de calidad regulatoria que se desprende del numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM.
- El procedimiento de eliminación de barreras burocráticas se encuentra regulado en el Decreto Legislativo N° 1256. De acuerdo con los artículos 13, 14 y 18 de dicha norma, la Comisión evalúa la legalidad y, de ser el caso, la razonabilidad de aquellas medidas impuestas por entidades de la Administración Pública a través de actos administrativos, disposiciones administrativas y/o actuaciones materiales, siempre que tales medidas califiquen como barreras burocráticas en los términos establecidos en el numeral 3 del artículo 3 del mencionado decreto legislativo.
- Anteriormente el numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley N° 27181 permitía a la autoridad cambiar las condiciones de mercado sobre las cuales los agentes privados tomaban sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte; sin embargo, había un deber de indicar cuál es la justificación de tal variación, la cual se desprendía de la exposición de motivos o del propio texto de la norma que contemplaba el cambio. De ese modo, la Comisión y el Tribunal del Indecopi, usando dicha disposición legal como parámetro de legalidad, evaluaban dentro del análisis de legalidad si la entidad denunciada (el MTC), en primer lugar, varió las condiciones de mercado y, en segundo lugar, en caso se verifique una variación de condiciones, si justificó dicho cambio.
- El actual texto del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley N° 27181, modificado por el Decreto de Urgencia N° 019-2020, solo establece que el Estado no podrá alterar los términos contractuales sobre la base de los cuales dichos agentes han efectuado inversiones y realizan operaciones en materia de transporte.
- A partir de dicha modificación, los órganos resolutivos en eliminación de barreras burocráticas ya no evalúan como parámetro dentro del análisis de legalidad si la entidad denunciada varió las condiciones de mercado y si en la exposición de motivos o en el propio texto de la norma que establece el cambio se ha previsto una justificación.
- Sin embargo, dentro del análisis de razonabilidad⁶ la Comisión y el Tribunal del Indecopi (en segunda instancia administrativa) mantienen la evaluación consistente en si la entidad denunciada demostró que la barrera burocrática cuestionada no es arbitraria, es decir, que cuenta con una justificación,

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

debiendo acreditar para tal efecto la existencia de un interés público que pretende proteger con la imposición de la medida; la existencia del problema que se pretende solucionar con la medida; y, que la medida es idónea o adecuada para lograr la solución del problema y/o alcanzar el objetivo de la medida. Del mismo modo, la entidad debe demostrar que la medida es proporcional a sus fines, para lo cual debe acreditar que evaluó el impacto y los beneficios y costos que genera la medida en el mercado y en los agentes económicos afectados; que la medida genera mayores beneficios que costos; y, que otras alternativas no resultarían menos costosas o sería igualmente efectivas.

- La modificación propuesta en el Proyecto de ley permitirá que los órganos resolutivos en eliminación de barreras burocráticas vuelvan a evaluar, dentro del análisis de legalidad y no únicamente en el análisis de razonabilidad, si la autoridad con competencias en materia de transporte (MTC, gobiernos regionales o locales) realizaron un cambio de las condiciones en el mercado de transporte terrestre y si tal variación está respaldada por una justificación que puede encontrarse en la exposición de motivos o en el propio texto de la norma que contempla el cambio.
- La modificación propuesta en el Proyecto de ley permitirá a los órganos resolutivos en eliminación de barreras burocráticas vuelvan a evaluar, dentro del análisis de legalidad y no únicamente en el análisis de razonabilidad, si la autoridad con competencias en materia de transporte (MTC, gobiernos regionales o locales) realizaron un cambio de las condiciones en el mercado de transporte terrestre y si tal variación está respaldada por una justificación que puede encontrarse en la exposición de motivos o en el propio texto de la norma que contempla el cambio.

2) DE LA ASOCIACIÓN PERUANA DE EMPRESAS TURÍSTICAS (APETUR)

Esta asociación postula el siguiente punto de vista:

- No están de acuerdo con el MTC, que para beneficiar a inversionistas extranjeros a quienes se les entregará las concesiones de transporte (seguramente previo pago de coimas como ya nos tiene acostumbrado el poder ejecutivo), a quienes el MTC si pretende respetarles su estabilidad jurídica a través de respetarles sus "términos contractuales", se tenga que perjudicar a decenas de miles de inversionistas nacionales honestos, que nunca pagaremos una coima para obtener una concesión de transporte, por lo cual el MTC viene impidiendo nuestra libre iniciativa empresarial en un marco de libre competencia, pues siempre obtendremos nuestras autorizaciones mediante la técnica jurídica de autorizaciones, para lo cual

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

demandamos que se nos respete nuestra estabilidad jurídica, no permitiendo al MTC que establezca, incorpore o modifique las "condiciones de operación" que nos exige su cumplimiento sin presentar el debido sustento y/o justificación técnica, tal como lo ordena el numeral 10.1 del artículo 10: Ámbito de aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante del Decreto Supremo N° 063-2021-PCM y el texto primigenio del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley 27181.

- La modificación introducida al artículo 5 de la Ley 27181 por el DU 019-2020 sí ha limitado que la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas y la Sala Especializada de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI ejerzan control de la legalidad de las condiciones de operación establecidas, incorporadas o modificadas por el MTC, pues ahora ya no les pueden exigir que presente un sustento técnico o caso contrario, las declaran como barreras burocráticas ilegales.
- La modificación introducida al artículo 5 de la Ley 27181 por el DU 019-2020, sí ha limitado, desconocido y prohibido que la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas y la Sala Especializada de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI ejerzan las facultades otorgadas por el Decreto Legislativo N° 1256, en específico en el literal c, del numeral 14.1 del artículo 14° Análisis de Legalidad del Decreto Legislativo N° 1256.
- A partir de la entrada en vigor de la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del DU 019-2020, todo cambio en las condiciones de operación de los agentes económicos del transporte es legales, tengan estos o no sustento y/o justificación técnica. Lo que antes, con el texto primigenio del numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley 27181 no era así, pues se declaraba barrera burocrática ilegal, si el MTC o la ATU no presentaban el debido sustento y/o justificación técnica. Lo cual tienen correspondencia jurídica con el numeral 10.1 del artículo 10: Ámbito de aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante del Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, el cual establece lo siguiente; 10.1. La entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones (de operación), requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

IV.5 Análisis Costo-Beneficio

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

El análisis costo-beneficio frente a los actores sociales que supondría la aprobación del proyecto de ley es el siguiente:

Actores	Beneficios	Costos
Agentes económicos del sector transporte terrestre	- Se garantiza estabilidad jurídica en la regulación de las condiciones de mercado del transporte y tránsito terrestre para los agentes económicos que participan en el mercado. - Una predictibilidad en la calidad regulatoria de la participación de los agentes económicos en el mercado de transportes fomenta la inversión y el progreso en el sector tanto en el empleo directo como indirecto.	La presente propuesta no irroga costo al presupuesto del Estado, toda vez que la norma tiene por objeto restituir un procedimiento antes existente que viene afectando las condiciones del mercado. No afecta el principio de equilibrio presupuestal.
Estado	Se previenen actos de fuerza que producirían altos costos en la economía nacional, resultado de una paralización de los gremios de transportistas, como consecuencia de la inestabilidad jurídica y la falta de calidad regulatoria producto de la alteración de las condiciones del mercado de transportes que afecta a los agentes económicos del sub sector transportes.	La presente propuesta no irroga costo al presupuesto del Estado, toda vez que esta se toda vez que la norma tiene por objeto restituir un procedimiento antes existente que viene afectando las condiciones del mercado. No afecta el principio de equilibrio presupuestal.

IV.6 Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional.

Coincidimos recogiendo lo expresado en el proyecto de ley presentado, en el que se indican lo siguiente:

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.

AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERIODO ANUAL DE SESIONES 2021-2022		
ACUERDO NACIONAL		TEMAS / PROYECTOS DE LEY
OBJETIVO	POLITICA DE ESTADO	
I. Democracia y Estado de Derecho	1. Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho	1. Defensa del principio Constitucional de balance y equilibrio de poderes. Fortalecimiento de la seguridad jurídica y la institucionalidad
III. Competitividad del País.	17. Afirmación de la economía social de mercado. I	44 Medidas a favor de los consumidores
		45 Promoción de la libre Competencia.
	18. Búsqueda de la competitividad, productividad, formalización y actividad económica.	46 Leyes de apoyo a la micro y pequeña empresa.
		47 Leyes de apoyo a los emprendedores.
		s1 Leyes de apoyo a la actividad empresarial.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 10:49:18-0500

V. 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 dictamen recaído en el Proyecto de Ley **2850/2021-CR**, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo Único. Modificación del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Se modifica el numeral 5.2 del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:

(...)

5.2 El Estado **garantiza** la seguridad jurídica y el trato equitativo a los agentes privados **que cuenten con autorizaciones de transporte terrestre a través de contratos de concesión o actos administrativos de la entidad**, de manera que no se alteren injustificadamente los términos contractuales **ni las condiciones de mercado**, sobre la base de los cuales se efectúan inversiones y realizan operaciones en materia de transporte, de acuerdo a lo previsto en la Constitución y las leyes respectivas.

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.
Lima, 16 de noviembre de 2022.



Firmado digitalmente por:
AMURUZ DULANTO Yessica
Rosselli FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 13:03:05-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 11:59:48-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 15:35:44-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2850/2022-CR, LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 5.2 DEL ARTICULO 5° DE LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, A FIN DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD JURÍDICA EN LA REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE.



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Aristela
Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 10:39:40-0500



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA CESAR
MANUEL FIR 44275599 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 10:00:10-0500



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 10:13:50-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA MINAYA Esdras
Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 15:09:08-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 11:03:08-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 14:29:42-0500



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 15:47:08-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 17:08:37-0500



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 16:05:01-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 17:44:26-0500



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS SEGUNDO
TORIBIO FIR 16655831 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 14:18:52-0500



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 09:50:32-0500