CONGRESO DE LA REPÚBLICA
AREA DE TRAMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
23 NOV. 2022
RECIBIDO
Firma: Hora: 12:34 h

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2022-2023

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC) el Proyecto de Ley 1706/2021-PE, Ley de amnistía en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias de la COVID-19, presentado por el Poder Ejecutivo de conformidad con los dispuesto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú.

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 1706/2021-CR, con el voto favorable de los congresistas **Luis Aragón Carreño, 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

El Proyecto de Ley 1706/2021-PE, Ley de amnistía en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias de la COVID-19, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 08 de abril del 2022 y se decretó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 13 de abril del 2022, para su estudio y dictamen en calidad de única comisión dictaminadora.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 1706/2021-PE se compone de dos artículos y dos disposiciones complementarias finales. En el primero se define su objeto, que es conceder amnistía a favor de los transportistas, conductores y generadores de carga del servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías y del servicio de transporte público terrestre de pasajeros en vehículos menores, por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre que hubieran cometido durante el Estado de Emergencia Nacional declarado por las graves consecuencias de la COVID-19. En el segundo se concede la amnistía propiamente dicha, pero también se señalan las excepciones, o sea, qué infracciones no serán pasibles de dicho beneficio, identificándose el dispositivo normativo y el código de la infracción. También se aclara que en el caso del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, las municipalidades distritales aprueban el listado de las infracciones que se encuentran dentro del ámbito de los beneficios de la amnistía, excluyendo a aquellas que se encuentren directamente vinculadas con la ocurrencia de accidentes de tránsito y la salud de la población.

En las disposiciones complementarias finales se precisa que la norma entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano", salvo para el caso del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores regulado en el marco de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su Reglamento, en cuyo caso entra en vigencia a partir del día siguiente de la aprobación del listado de las infracciones que se encuentran dentro del ámbito de los beneficios de la amnistía. En la segunda se menciona que son las municipalidades distritales las que aprueban el listado de las infracciones que se encuentran dentro del ámbito de los beneficios de la amnistía, excluyendo a aquellas que se encuentren directamente vinculadas con la ocurrencia de accidentes de tránsito y la salud de la población.

III. MARCO NORMATIVO

3.1. Constitución Política del Perú

3.2. Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

3.3. Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.

3.4. Decreto Supremo 021-2008-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

3.5. Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.

V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

5.1. ANÁLISIS TÉCNICO

Como ya se señaló, el proyecto de ley referido tiene por objeto conceder amnistía a favor de los transportistas, conductores y generadores de carga del servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías y del servicio de transporte público terrestre de pasajeros en vehículos menores, por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre que hubieran cometido durante el Estado de Emergencia Nacional declarado por las graves consecuencias de la COVID-19.

Al respecto, el Poder Ejecutivo señala, en su exposición de motivos, que su proyecto de ley es de relevancia constitucional toda vez que está amparado en el derecho fundamental a la dignidad de la persona humana, reconocido en el artículo 1 de la Constitución Política del Perú, que establece que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

El Poder Ejecutivo señala que, a efecto de salvaguardar el derecho fundamental a la dignidad de la persona humana, el Estado ha dictado una serie de medidas para garantizar la protección de los derechos fundamentales a la vida y a la salud de los efectos de la pandemia de la COVID-19, así como para mitigar sus efectos y promover la reactivación económica del país.

En ese sentido, el Poder Ejecutivo afirma que el sector de transporte terrestre ha sido uno de los sectores más afectados por la pandemia COVID-19, toda vez que, restringió sus

actividades económicas. En efecto, el transporte de personas de ámbito nacional y regional fue restringido en su totalidad y el servicio de transporte urbano en 50% en los primeros meses de la pandemia.

Es así que, el Poder Ejecutivo señala que a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha tomado diversas medidas de control de la pandemia en el sector de transporte terrestre de personas: a) Reducción de los aforos en el servicio de transporte terrestre regular y especial; b) Obligación de la limpieza y desinfección de las unidades utilizadas para prestar el servicio; y c) Uso obligatorio de mascarillas y escudos faciales durante la prestación del servicio de transporte.

De igual forma, el Poder Ejecutivo menciona que en la actualidad el sector transportes sigue siendo afectado por factores externos, es así que el precio del combustible diésel, insumo fundamental para la prestación del servicio, viene presentando alzas en su precio, en virtud a la elevación general de los precios del petróleo, siendo que el crudo WTI ha elevado sus precios de alrededor de 40 USD/Barril a inicios del año 2021 a cerca de 70 USD/Barril a finales del mes de agosto. Como resultado, se reporta una elevación del precio de los combustibles a nivel nacional, en particular del combustible diésel.

En efecto, el precio del combustible diésel de uso vehicular (Diesel B5 S-50) se viene elevando en los últimos meses. De acuerdo a la información del MINEM, mientras que el precio de venta al público en enero del 2021 era de 11.96 soles por galón, dicho precio se ha incrementado, alcanzando en julio del 2021 el precio de 14.61 soles por galón, lo que representa un incremento de cerca del 22% del precio en un semestre.

En este contexto, el nivel de actividad de los servicios de transporte no viene presentando una recuperación. Dicho factor, unido a la subida generalizada de los precios de los combustibles y a la necesidad de invertir recursos para el cumplimiento de los protocolos sanitarios, pone en riesgo la sostenibilidad financiera de corto plazo. En efecto, a pesar de los programas de préstamos temporales garantizados por el Estado, como el Plan Reactiva Perú, se ha tenido conocimiento de disoluciones de empresas de transporte terrestre por

problemas financieros.

Por tales consideraciones, el Poder Ejecutivo señala que en esta coyuntura resulta necesario adoptar medidas que permitan a los transportistas obtener los recursos económicos suficientes, a efecto de que puedan continuar prestando el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional y del servicio de transporte público terrestre de carga, cumpliendo con las medidas sanitarias y de seguridad.

En atención a lo expuesto, con la propuesta del ejecutivo plantea aprobar una amnistía a favor de los transportistas, conductores y generadores de carga que, según corresponda, realizan la prestación de los siguientes servicios: Servicio transporte público terrestre de personas y mercancías.

De acuerdo con el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-MTC, el servicio de transporte público, se define como aquel servicio de transporte terrestre de personas y mercancías que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica. Es así que, el servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías comprende los siguientes tipos de servicios:

- Servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional, regional y provincial.
- Servicio de transporte especial de personas (turístico, trabajadores, estudiantes, social, auto colectivo y taxi) de ámbito nacional, regional y provincial.
- Servicio de transporte de mercancías en general.
- Servicio de transporte de mercancías especiales Servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores Es el servicio de transporte público de pasajeros que se realiza en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados en el ámbito de una municipalidad distrital.

Este último servicio se encuentra regulado en las ordenanzas expedidas por las municipalidades distritales, en virtud de lo dispuesto en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores; y, Reglamento nacional de transporte público especial de pasajeros en vehículos motorizados o no motorizados, aprobado por Derecho Supremo 055-2010-MTC.

Ahora bien, en cuanto a las infracciones que son objeto de la amnistía, el proyecto de ley precisa que son todas aquellas que hubieran sido cometidas a partir del 15 de marzo de 2020 hasta la fecha de la publicación de la presente ley en el diario oficial "El Peruano" y que se encuentran tipificadas en los siguientes reglamentos nacionales con excepción de aquellas que tengan naturaleza pecuniaria:

a) Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.
b) Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.
c) Decreto Supremo 021-2008-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
d) Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.

Asimismo, respecto del listado de infracciones que se excluyen del beneficio de la amnistía, el Poder Ejecutivo afirmar que ha sido elaborada teniendo en cuenta la incidencia que tienen en la afectación a la seguridad vial, a la vida y la salud de las personas, para lo cual, cita los siguientes ejemplos:

a) **DECRETO SUPREMO 016-2009-1VITC**

Infracción M01: Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito.

Infracción M03: Conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o

permiso provisional.

Infracción M05: Conducir un vehículo con Licencia de Conducir cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que conduce.

Infracción M20: No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos.

b) **DECRETO SUPREMO 021-2008-1VITC**

Infracción TI: Realizar transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos sin contar con la autorización que señala el presente reglamento.

Infracción T2: Realizar el transporte de materiales y/o residuos peligrosos con vehículos y/o unidades de carga no habilitados.

c) **DECRETO SUPREMO 017- 2009-MTC**

Infracción FI: Prestar el servicio de transporte de personas, de mercancías o mixto, sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o una modalidad o ámbito diferente al autorizado.

Infracción F7: Atentar contra la integridad física del inspector durante la realización de sus funciones.

Infracción S.4.c: Utilizar vehículos en los que los neumáticos no cumplen lo dispuesto por el RNV (aplicable sólo para vehículos de la categoría O).

Infracción V.5: Prestar servicio incumpliendo los lineamientos para la prevención del Covid-19.

Si bien, estas infracciones han sido excluidas del beneficio de la amnistía, **la propuesta del proyecto de ley hace una amnistía general de diversas infracciones de tránsito sean leves graves y muy graves, sin precisar la justificación detalladas de cada infracción a parte de la justificación económica de la pandemia Covid-19**; **es decir, no hace referencia a otras razones por las cuales dichas infracciones y multas deben darse en amnistía.** No existiendo, por tanto, otros motivos para considerar una propuesta amnistía generalizada a parte de la reactivación económica que necesita el sector transportes producto de la pandemia Covid-19.

En efecto, **el proyecto de ley no menciona otras circunstancias por las cuales deba**

proceder la amnistía de las multas e infracciones, como podría ser una presunta aplicación irrazonable de determinadas multas o infracciones por circunstancias propias de la pandemia Covid-19. No obstante a ello, se debe considerar que de presentarse dicho supuesto, existen las acciones y recursos administrativos, legales, y constitucionales mediante los cuales los presuntos infractores pueden solicitar la anulación de una infracción de tránsito que en los hechos concernientes a su imposición resulte irrazonable o desproporcional.

Si bien, la comisión considera que el sector transportes ha sido un pilar fundamental en la lucha contra la Pandemia Covid-19, y que ha cumplido un rol trascendental en el abastecimiento de alimentos, equipamiento médico, entre otros bienes y servicios esenciales necesarios para garantizar los derechos de la ciudadanía afectada por la pandemia. **Se tiene que la presente propuesta no beneficia de forma directa a todos los transportistas, sino, solo a aquellos que cometieron infracciones de tránsito en el periodo comprendido por la pandemia Covid-19, por tanto, no se puede afirmar que esta medida constituye una política integral de reactivación económica del sector transportes.**

En ese sentido, el **proyecto de ley adolece de una justificación necesaria para dar una amnistía generalizada a las multas e infracciones de tránsito, más aún, si no se toma en cuenta una justificación razonable y proporcional que analice el supuesto para dar en amnistía a cada infracción**.

Aprobar el proyecto de ley en los términos propuestos por el Poder Ejecutivo, constituiría un retroceso a la implementación de las políticas del sector transporte y un debilitamiento a la institucionalidad del sector, toda vez que las infracciones y multas son un instrumento destinando a tutelar la seguridad vial y vida de las personas.

Según las cifras que presenta la Policía Nacional del Perú en sus Anuarios Estadísticos de los años 2011 al 2021, en el 2021 se produjeron 74 624 accidentes de tránsito con un total

de 52 551 de víctimas, lo cual, significa que se produjo un repunte del 30,02% en el número de accidentes 28,80% en la cifra de heridos y 40,44% en la cantidad de fallecido con respecto al balance del año 2020 y acercándose a las cifras pre-pandemia no obstante de que subsisten diversas restricciones a la circulación vial. Siendo la principal causa de los accidentes de transito la consecuencia de una infracción de tránsito. **No debemos dejar de lado, el fundamento de que toda infracción de tránsito se ocasiona por la transgresión deliberada de las normas de tránsito y seguridad.**

Por otro lado, se debe tomar en cuenta, que durante la Pandemia Covid 19, el Poder Ejecutivo dicto una serie de medidas para mitigar los efectos de la pandemia. Es así, que mediante Decreto de Urgencia 079-2020 del 02 de julio del 2020 se otorgó un subsidio económico en dinero y combustible a las empresas autorizadas con vehículos habilitados, calculado en función a los costos operativos, los cuales se determinaban a través de los Km recorridos por las unidades. Asimismo, el artículo 6 de la norma referida, dispuso que el MTC, la ATU y las municipalidades provinciales, en coordinación con los beneficiarios, debían fortalecer los procesos de formalización laboral y mejora en la prestación de los servicios. Para ello, el MTC debía realizar los siguientes diagnósticos:

i. Sobre los sistemas de recaudo y/o pagos electrónicos del pasaje, a fin de desarrollar lineamientos que servirán de base para planes de acción a nivel nacional (en 30 días naturales).
ii. Sobre la situación laboral de los trabajadores del transporte regular de personas y un plan de acción con medidas de gestión y mejoras regulatorias (en 90 días naturales).

Por lo cual, se han aplicado otras mediadas en el marco de la pandemia Covid-19 para mitigar los efectos negativos en los diversos sectores económicos de la nación.

En consecuencia, el proyecto de ley al pretender dar en amnistía a las multas e infracciones de tránsito, justifica la falta de ingresos económicos como una causal para cometer infracciones de tránsito o transporte, es decir, para la transgresión de la

normativa administrativa relacionada al sistema de transporte.

De igual forma, la Defensoría del Pueblo, mediante Informe de Adjuntía N°012-2022-DP/AMASPPI: *"(...) la disminución de los ingresos no puede ser justificación para cometer infracciones de tránsito o transporte. Menos aún para condonar deudas generadas por inconductas cometidas por los propios beneficiarios que ponen en riesgo la vida de la población (...)".*

Asimismo, el proyecto de ley, **parte de una premisa errónea al asegurar que su propuesta promueve la reactivación económica del sector transportes, toda vez que no propone disposición legal alguna que asegure la reinversión económica del dinero destinado a pagar las multas de tránsito, en la mejora del servicio de transportes o de mayores recursos para optimizar la calidad del servicio de transportes, es decir, la amnistía de las multas e infracciones de tránsito no asegura, necesariamente, la reactivación económica del sector transportes.**

De igual forma, de aprobarse el proyecto de ley en los términos propuestos, **este tendría como efecto el archivo de los procedimientos de ejecución coactiva, lo cual incluye la condonación de los costos y costas propio del procedimiento administrativo, es decir, los gasto económicos y en horas laborales que ha incurrido la autoridad administrativa para hacer efectiva la sanación impuesta, lo cual, a su vez, podría impactar de forma negativa en los presupuestos de la entidades del gobierno nacional, gobierno regional y gobierno local.**

Por otro lado, el proyecto de ley centra el beneficio de su propuesta en determinados transportistas, toda vez, que beneficia a aquellos considerados como infractores, mas no a aquellos transportistas que cumplieron con las normas de tránsito y transporte terrestre, asimismo, pone en una situación desventajosa a los transportistas infractores que cumplieron con el pago de sus multas.

En ese sentido, el proyecto de ley en los términos planteados puede desincentivar el

cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre, poniendo en grave riesgo la política enfocada en mejorar la seguridad vial y el sistema de transportes, y generando un precedente negativo que podría devenir en futuras amnistías con la sola justificación de falta de recursos económicos.

En ese sentido, de aprobarse la amnistía en el sentido propuesto por el Poder Ejecutivo, esta constituiría una directa transgresión del artículo 24 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

> *"**Artículo 24. Responsabilidad administrativa por infracciones***
>
> *24.1 El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito y del transporte vinculadas a su propia conducta durante la circulación.*
>
> *24.2 El propietario del vehículo y, en su caso, el prestador del servicio de transporte es solidariamente responsable ante la autoridad administrativa de las infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo, incluidas las infracciones a las normas relativas a las condiciones de operación del servicio de transporte, a la protección del ambiente y a la seguridad, según lo que establece esta Ley y los reglamentos nacionales.*
>
> *24.3 El prestador es adicionalmente responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización.*
>
> *24.4 Para efectos de la responsabilidad administrativa, cuando no se llegue a identificar al conductor del vehículo infractor, se presume la responsabilidad del propietario del mismo y, en su caso, del prestador del servicio, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor responsable.*

24.5 Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo.

24.6 En el transporte de carga, la responsabilidad del dador y del recibidor de la misma serán las establecidas por el Reglamento Nacional de Administración de Transportes.

24.7 Los prestadores de servicios complementarios son responsables del incumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que regulan la actividad para la cual son autorizados por la autoridad competente.

24.8 La responsabilidad administrativa por incumplimiento de obligaciones es objetiva, siendo aplicable de conformidad con lo señalado en el Reglamento Nacional correspondiente. Una vez verificado el hecho constitutivo de la infracción, el administrado puede eximir o atenuar su responsabilidad si logra acreditar alguna causal establecida en el artículo 255 del Texto Único de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo Nº 006-2017-JUS.

24.9. El postulante a la licencia de conducir es responsable administrativamente de las infracciones vinculadas a su propia conducta durante el procedimiento de otorgamiento de la licencia de conducir.

24.10. El personal que conforma los recursos humanos de las entidades que prestan servicios complementarios al transporte es responsable administrativamente de las infracciones vinculadas a su propia conducta en el desarrollo de los procedimientos y funciones a su cargo."

En ese sentido, la propuesta se aleja del objetivo de la responsabilidad administrativa y contraviene los principios de la potestad sancionadora administrativa, en particular el principio de razonabilidad, que de acuerdo al artículo 248 de la Ley 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General:

"3. Razonabilidad. - Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción (...)."

En efecto, como se indicó en los párrafos precedentes una de las falencias del proyecto es la relacionada al cumplimiento de las normas, toda vez que puede promover la comisión de nuevas infracciones administrativas.

Por todo lo previamente expuesto, la comisión considera que es pertinente modificar los alcances de la propuesta legislativa planteada, a efecto de que garantizar su razonabilidad y proporcionalidad.

Ello en razón, a que la comisión considera que el sector transportes ha sido un pilar fundamental en la lucha contra la Pandemia Covid-19, y que ha cumplido un rol trascendental en el abastecimiento de alimentos, equipamiento médico, entre otros bienes y servicios esenciales necesarios para garantizar los derechos de la ciudadanía afectada por la pandemia.

Durante la pandemia del COVID 19, se inició una etapa inédita en las décadas recientes. Los confinamientos y la inmovilización de la población genero un impacto en la sociedad en general, y frente a ese desolador escenario se hizo imperativo mantener a los ciudadanos abastecidos de alimentos y servicios básicos como agua y luz; para lo cual, era necesario desplazar diariamente al personal al que denominarían esenciales, convirtiendo de esta manera a los transportistas, también en trabajadores esenciales.

En efecto, mantener operativas las redes de transporte, los servicios y facilitar el flujo de bienes y servicios, al mismo tiempo que contener la propagación del virus, recayó en gran parte en las mujeres y hombres dedicados a la actividad del transporte.

Adicionalmente, el freno intempestivo a todo tipo de desplazamiento considerado como no necesario, golpeo tremendamente en la economía del sector transportes. Así, este fue uno de los sectores más afectados económicamente durante el periodo de la pandemia y

cuarentena. De igual manera, la imposibilidad física de desarrollar esta actividad de manera virtual, termino por hundir económicamente al sector.

Posteriormente, con los anuncios de reactivación económica, los transportistas emergieron como un actor y pilar básico para el desarrollo e impulso de todas las actividades económicas. También, fueron imprescindibles para el retorno a clases de los estudiantes y para la vuelta al trabajo presencial.

En merito al esfuerzo del sector transportes, la comisión estima pertinente reducir los alcances del proyecto de ley, para lo cual, es imprescindible establecer de forma general el tipo de infracciones que no pueden ser carácter de amnistía, así como el plazo en la cual opera la amnistía propuesta.

En ese sentido, a efecto de establecer una propuesta menos gravosa y que no afecte la normativa del sistema de transporte, la comisión, estima pertinente, retirar del texto final del dictamen la propuesta de la amnistía de todas aquellas infracciones que la legislación y normativa ha tipificado como "muy grave" por el peligro que ocasiona su transgresión.

Asimismo, se ha visto por conveniente especificar que la presente amnistía no cubre aquellas infracciones que no tienen naturaleza pecuniaria, y a aquellas tipificadas como muy graves, con lo cual se excluyen a todas aquellas que se encuentren directamente vinculadas con la ocurrencia de accidentes de tránsito y de afectación a la salud de la población

De igual forma, la comisión estima pertinente retirar de la amnistía las siguientes infracciones:

Dispositivo Normativo	Código de Infracción
Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos	Leves: P.1, P.4, P.7, P.10 y P.22 Graves: P.2, P.5, P.8, P.11, P.13, P.21, P.26 y P.28

Decreto Supremo 021-2008-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos	Graves: D.5, E.1, E.2, E.3, E.4, R.1, R.2, R.3, R.5, R.6, R.7, R.9, R.10, R.11, R.12, T.1, T.2, T.3, T.4, T.6, T.8, T.9, T.10, T.11, T.13, T.15, T.16, T.17, T.19, T.20, T21, T.24, T.26 y T.27 Se excluyen también las infracciones de código OF (Operador Ferroviario) que no tengan naturaleza pecuniaria. Se excluyen también la sanción y multa impuestas por las infracciones de código OF (Operador Ferroviario)
Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito	Leves: L.04 Graves: G01, G.02, G.03, G.08, G.09, G.12, G.13, G.14, G.18, G.19, G.20, G.21, G.25, G.28, G.30, G.31, G.33, G.34, G.39, G.46, G.51, G.56, G.59, G.60, G.64 y G.72
Decreto Supremo 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte	Leves: S.2.a, S.4.c y V.5 Graves: I.1.a, I.1.c, I.1.e, I.1.f, I.7.a, I.7.b, I.7.c, S.5.c, S.5.d, S.6, V.3, V.4, V.6 y V.7

De igual forma, la comisión estima pertinente precisar el tiempo o periodo en la cual la norma va a permitir la amnistía, para lo cual, la comisión procede a tomar en cuenta la Resolución

Ministerial N°249-2022-MTC/01 publicada el 31 de marzo del 2022, mediante la cual se aprueban los nuevos lineamientos sectoriales para la prevención del Covid-19 en los servicios de transporte terrestre y establecen los aforos del 100% de la capacidad vehicular.

De igual forma, se está proponiendo que en el caso del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, las municipalidades distritales deben aprobar, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y mediante ordenanza municipal, el listado de las sanciones y multas impuestas por las infracciones que se encuentran dentro del ámbito de los beneficios de la amnistía dispuesta en esta ley, excluyendo a aquellas que se encuentren directamente vinculadas con la ocurrencia de accidentes de tránsito y de afectación a la salud de la población, en un plazo máximo de treinta días calendario contados desde la entrada en vigor de la presente ley.

Con estas modificaciones la comisión estima viable la aprobación del Proyecto de Ley 1706/2021-PE, Ley de amnistía en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias de la covid-19, con el fin de coadyuvar la reactivación económica de los transportistas.

1.2. ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley referido tiene por objeto conceder amnistía a favor de los transportistas, conductores y generadores de carga del servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías y del servicio de transporte público terrestre de pasajeros en vehículos menores, por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre que hubieran cometido durante el Estado de Emergencia Nacional declarado por las graves consecuencias de la COVID-19.

Al respecto, con el texto sustitutorio fundamentado en el análisis técnico, el proyecto de ley resulta idóneo, viable y oportuno para procurar el ejercicio de las libertades económicas y el derecho al trabajo de los transportistas, choferes y generadores de carga afectados por las

graves consecuencias de la pandemia COVID-19.

En ese sentido, la medida deviene en necesaria, toda vez que, no se advierte una medida alternativa que sea igualmente idónea para promover el ejercicio de las libertades económicas y el derecho fundamental al trabajo y que a la vez sea menos lesiva a los fines que se persiguen con la sanción administrativa en materia de transporte tránsito terrestre, que es en buena cuenta disuadir la comisión de conductas infractoras en aras de garantizar la seguridad vial.

Finalmente, la medida propuesta en el texto sustitutorio es proporcional, toda vez que, si bien otorga el perdón respecto de determinadas infracciones, la misma no alcanza a aquellas infracciones que tengan incidencia directa en la seguridad vial y en la ocurrencia de accidentes de tránsito, ni a aquellas tipificadas en la normativa como "muy graves".

1.3. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

1.4. ANÁLISIS DE LAS OPINIONES E INFORMACIÓN SOLICITADAS

1.4.1. OPINIONES SOLICITADAS

Entidad consultada	Número de oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones			Of. 1234 – 09 de mayo de 2022
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	Of. 0921-2021-2022-CTC/CR Of. 1199-2021-2022/CR (reiteración)	18 de abril de 2022 03 de junio de 2022 (reiteración)	
Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	Of. 0922-2021-2022-CTC/CR Of. 1205-2021-	18 de abril de 2022 03 de junio de	

	2022/CR (reiteración)	2022(reiteración)	
Municipalidad Metropolitana de Lima	Of. 0923-2021-2022-CTC/CR	18 de abril de 2022	Of. D000669 – 26 de mayo del 2022
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	Of.0253-2022 2023-CTC/CR	19 de septiembre de 2022	
ONG Luz Ámbar	Of.0273-2022-2023-CTC/CR	19 de septiembre de 2022	
Defensoría del Pueblo			Of. 002 – 28 de abril del 2022

5.4.2. ANÁLISIS DE LAS OPINIONES RECIBIDAS

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Con respecto al Proyecto de Ley 1706/2021-CR, con Oficio 1234-2022-MTC/04, de fecha 09 de mayo de 2022, que adjunta el Informe 450 -2022-MTC elaborado por la Dirección Políticas y Normas en Transporte Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, concluye que:

La pandemia a consecuencia del COVID-19 ha generado varios impactos negativos en la economía nacional, a causa de la inmovilización nacional causada por la necesidad de emitir medidas sanitarias que detengan la propagación de la enfermedad. En ese contexto, se ha presentado una reducción de la actividad económica que tiene consecuencias sobre la permanencia en el mercado de las empresas prestadoras del servicio de transporte de personas.

En tal sentido, el objetivo de la propuesta es establecer un programa de amnistía para el servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías, que otorgue a los prestadores del servicio de transporte flexibilidad financiera con el fin de reactivar sus

operaciones en el marco de la recuperación económica del país luego de la pandemia.

En este caso, se busca introducir el mayor número de vehículos posibles para hacer frente a la demanda incrementada de servicios en el marco de la reactivación económica nacional, limitando las medidas de suspensión de los vehículos autorizados durante el periodo de emergencia.

Las sanciones pasibles de amnistía conforme al Proyecto de Ley 1706/2021-PE son exclusivamente aquellas que tienen consecuencias de naturaleza pecuniaria, por lo que las conductas tipificadas como infracciones extremadamente gravosas, que tienen sanción no pecuniaria directa, no se encuentran inmersas en el ámbito de aplicación del Proyecto de Ley 1706/2021-PE, por lo que el cuadro de exclusión del numeral 2.3 del artículo 2 del Proyecto de Ley solamente contiene las infracciones excluidas que mantienen una multa de naturaleza pecuniaria; no encontrándose enmarcadas dentro del ámbito de aplicación del referido Proyecto de Ley, las infracciones con consecuencias no pecuniarias.

El Proyecto de Ley solo involucra al servicio público de transporte terrestre, en la medida en que los particulares utilizan su vehículo con fines personales, no prestando servicios a la población. Así, en la medida que su movilidad ya estaba siendo restringida por las consideraciones sanitarias, no han sufrido las consecuencias económicas de la pandemia del COVID-19 como para ser considerados en la propuesta.

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta lo señalado por la Dirección Políticas y Normas en Transporte Vial, opina que el Proyecto de Ley 1706/2021-CR, que propone una *"Ley de amnistía en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias de la covid-19"*, la dirección manifiesta opinión favorable.

Municipalidad Metropolitana de Lima. Con respecto al Proyecto de Ley 1706/2021-CR, con Oficio D000669-2022-MML-SGC, de fecha 26 de mayo de 2022, que adjunta el Informe D000495-2022-MML-GAJ, de la Gerencia de Asuntos Jurídicos, concluyendo que:

El Proyecto de Ley 1706/2021-PE, que propone una "Ley de amnistía en el servicio de

transporte terrestre de personas y mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias de la Covid-19", tiene como objeto conceder amnistía a favor de los transportistas, conductores y generadores de carga del servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías y del servicio de transporte público terrestre de pasajeros en vehículos menores, por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre que hubieran cometido durante el Estado de Emergencia Nacional declarado por las graves consecuencias de la COVID-19.

El Proyecto de Ley, tiene implicancia directa en las labores de fiscalización y transporte para una adecuada fiscalización del tránsito y transporte, en consecuencia, debilita el marco sancionador en la referida materia.

La propuesta normativa no cumple con todos los requisitos establecidos en el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República, sobre todo en el extremo del costo de oportunidad; por lo que, se recomienda ceñirse a lo dispuesto en el referido manual.

En atención a los argumentos expuestos, la Gerencia de Asuntos Jurídicos, recomienda solicitar opinión sobre el Proyecto de Ley al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como los órganos y/o organismos competentes en materia de tránsito y transporte opiniones técnicas al Congreso de la República.

Defensoría del Pueblo. Con respecto al Proyecto de Ley 1706/2021-CR, con Oficio 002-2022-DP/PAD, de fecha 28 de abril de 2022, que adjunta el Informe de Adjuntía 012-2022-DP/AMASPPI, concluyendo que:

Los accidentes de tránsito producidos en la última década y con mayor claridad en los años 2020 y 2021 han tenido como principal causa, la imprudencia del conductor, misma que consiste en la violación de las normas de tránsito y seguridad. Concretamente, el conductor es responsable del 89,51% de los accidentes atribuibles al factor humano (2012-2021). Las infracciones a las que sería aplicable la amnistía (Anexo N° 1 del presente informe) se relacionan directamente con la ocurrencia de accidentes de tránsito y con el incumplimiento de los protocolos sanitarios para la prevención del COVID-19 en el servicio de transporte.

Por otro lado, el Estado tomó acciones ante la afectación económica de los transportistas a consecuencia de la emergencia nacional declarada por efectos del COVID-19, como es el otorgamiento de un subsidio económico (Decreto de Urgencia N° 079-2020). Sin embargo, la crisis económica generada por las medidas destinadas a mitigar el COVID-19 en el país no es una justificación para incumplir las normas de tránsito y transporte. Asimismo, no puede servir de pretexto para perdonar la deuda por dicho concepto ni las consecuencias accesorias producto de las infracciones.

En la actualidad, no existen restricciones de aforo, por lo que la sostenibilidad del servicio se encuentra asegurada. Igualmente, no se establecen mecanismos que aseguren la inversión de las sumas que se hubieran utilizado en pagar las deudas, en la mejora del servicio de transporte a cargo de los beneficiarios cuyas inconductas quedarían perdonadas. La extinción de los costos y costas administrativos de los procedimientos de ejecución coactiva implica un desequilibrio presupuestal en las municipalidades, los gobiernos regionales y el gobierno nacional, por lo que es necesario contar con el parecer de los gobiernos subnacionales.

El proyecto de ley es injusto con las personas que cumplieron las normas y con aquéllos que, habiendo sido sancionados, cumplieron con los correctivos impuestos. El régimen establecido para la amnistía de las infracciones cometidas durante la prestación del servicio de transporte público en vehículos menores es poco claro, ambiguo e incompleto. En suma, el proyecto de ley desincentiva el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre.

En atención a lo señalado, la Defensoría del Pueblo, conforme a lo expuesto, concluye que el Proyecto de Ley 1706/2021-PE, no es viable.

1.5. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

En relación al análisis costo beneficio, y de conformidad con lo expuesto en la exposición de motivos del proyecto de ley y las modificaciones establecidas en el texto sustitutorio, los costos y beneficios se materializan en los siguientes fundamentos:

La pandemia a consecuencia del COVID-19 ha generado varios impactos negativos en la economía nacional, a causa de la inmovilización nacional causada por la necesidad de emitir medidas sanitarias que detengan la propagación de la enfermedad. En ese contexto, se ha presentado una reducción de la actividad económica que tiene consecuencias sobre la permanencia en el mercado de las empresas prestadoras del servicio de transporte de personas.

Por otra parte, con la aprobación del "Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios" a través del Decreto Supremo N° 004- 2020-MTC y del "Reglamento del Sistema de Casillas Electrónicas en Materia de Transporte y Tránsito Terrestre", mediante Decreto Supremo N° 001-2020-MTC, se espera dotar de mayor celeridad y eficiencia a la tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores a cargo de las autoridades competentes; sin embargo, para ello resulta necesario adoptar medidas que permitan concluir la carga pasiva de las autoridades competentes respecto de infracciones que no comprometen la seguridad vial ni en la ocurrencia de accidentes de tránsito.

En ese sentido, el objetivo del proyecto de ley es establecer un programa de amnistía para el servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías, que otorgue a los prestadores del servicio de transporte flexibilidad financiera con el fin de reactivar sus operaciones en el marco de la recuperación económica del país luego de la pandemia. En este caso, se busca introducir el mayor número de vehículos posibles para hacer frente a la demanda incrementada de servicios en el marco de la reactivación económica nacional, limitando las medidas de suspensión de los vehículos autorizados durante el periodo de emergencia.

Balance de los costos y beneficios.

Actor relevante	Beneficios (+) o costos (-)

Empresas prestadoras de servicios de transporte terrestre de personas y mercancías	+ Mayor liquidez para reactivar sus operaciones en el contexto de reactivación nacional. + Rápida reinserción de las unidades a la prestación del servicio de transporte.
Autoridad Fiscalizadora (SUTRAN)	+ Reducción de la carga procesal enfrentada.

Como se muestra en tabla, siendo que los transportistas enfrentarán una reducción en sus pasivos por multas adeudadas y provisiones por posibles sanciones firmes, dispondrán de mayores fondos para acelerar el proceso de reinserción en el mercado de prestación de servicios de transporte terrestre.

Debe señalarse que se han excluido del ámbito de aplicación de la amnistía a las infracciones directamente relacionadas con temas de seguridad vial, por lo que se espera que no exista un incremento de los accidentes, así como aquellas tipificadas en la normativa como muy grave.

De igual forma, en los concernientes las autoridades competentes para la fiscalización del servicio público de transporte terrestre, el principal beneficio se refiere a la reducción de su carga procesal.

Finalmente, se considera que los beneficios superan a los costos, permitiendo la recuperación de los servicios de transporte en un contexto de reactivación económica.

VI. CONCLUSIÓN

En atención a las consideraciones expuestas y de conformidad con lo establecido en atención a las consideraciones expuestas y de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones

recomienda la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en el Proyecto de Ley 1706/2021-PE, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE OTORGA AMNISTÍA A LOS TRANSPORTISTAS DEL SERVICIO PÚBLICO TERRESTRE Y DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES POR CAUSA DE INFRACCIONES COMETIDAS DURANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA NACIONAL DECLARADO POR LA COVID-19

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto otorgar amnistía de sanción y multa a los transportistas, conductores y generadores de carga del servicio de transporte público terrestre de personas y mercancías y del servicio de transporte público terrestre de pasajeros en vehículos menores, impuestas por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre que hubieran cometido durante el estado de emergencia nacional declarado por las graves consecuencias de la Covid-19.

Artículo 2. Amnistía de las infracciones y multas impuestas en el servicio de transporte público de personas y mercancías

2.1. Se otorga amnistía de sanción y multa a los transportistas, conductores y generadores referidos en el artículo 1, que hayan cometido alguna de las infracciones tipificadas en las siguientes normas:

a) Decreto Supremo 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

b) Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.

c) Decreto Supremo 021-2008-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

d) Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.

e) Ordenanzas municipales que regulan el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, en el marco de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su reglamento.

2.2. La amnistía dispuesta en el párrafo 2.1 es aplicable a la sanción y multa impuestas por la infracción cometida desde el 16 de marzo de 2020 hasta el 31 de marzo de 2022, y tiene por efecto eliminar legalmente la sanción y multa impuestas por hecho infractor y producir la conclusión y archivo del procedimiento administrativo sancionador, incluida la etapa de ejecución coactiva (lo que incluye costas y costos del procedimiento de cobranza coactiva), así como la extinción de la obligación de pago de la multa.

2.3. Se excluye del otorgamiento de la amnistía dispuesta en el párrafo 2.1 a la sanción y multa impuestas por las infracciones cuya sanción no sea de naturaleza pecuniaria y a aquellas tipificadas como muy graves, así como a la sanción y multa impuestas por las siguientes infracciones:

Dispositivo Normativo	Código de Infracción
Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos	Leves: P.1, P.4, P.7, P.10 y P.22 Graves: P.2, P.5, P.8, P.11, P.13, P.21, P.26 y P.28
Decreto Supremo 021-2008-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos	Graves: D.5, E.1, E.2, E.3, E.4, R.1, R.2, R.3, R.5, R.6, R.7, R.9, R.10, R.11, R.12, T.1, T.2, T.3, T.4, T.6, T.8, T.9, T.10, T.11, T.13, T.15, T.16, T.17, T.19, T.20, T21, T.24, T.26 y T.27

	Se excluyen también las infracciones de código OF (Operador Ferroviario) que no tengan naturaleza pecuniaria.
Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito	Leves: L.04 Graves: G01, G.02, G.03, G.08, G.09, G.12, G.13, G.14, G.18, G.19, G.20, G.21, G.25, G.28, G.30, G.31, G.33, G.34, G.39, G.46, G.51, G.56, G.59, G.60, G.64 y G.72
Decreto Supremo 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte	Leves: S.2.a, S.4.c y V.5 Graves: I.1.a, I.1.c, I.1.e, I.1.f, I.7.a, I.7.b, I.7.c, S.5.c, S.5.d, S.6, V.3, V.4, V.6 y V.7

2.4. En el caso del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, las municipalidades distritales aprueban, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y mediante ordenanza municipal, el listado de las sanciones y multas impuestas por las infracciones que se encuentran dentro del ámbito de los beneficios de la amnistía dispuesta en esta ley, excluyendo a aquellas que se encuentren directamente vinculadas con la ocurrencia de accidentes de tránsito y de afectación a la salud de la población, en un plazo máximo de treinta días calendario contados desde la entrada en vigor de la presente ley.

Salvo mejor parecer

Dese cuenta

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JIMENEZ HEREDIA David Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 10:14:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: REVILLA VILLANUEVA CESAR MANUEL FIR 44275599 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 09:59:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OBANDO MORGAN Auristela Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/11/2022 10:38:24-0500

Sala de Comisión.
Lima, 16 de noviembre de 2022

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TELLO MONTES Nivardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 22/11/2022 15:45:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 17:08:04-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 16:14:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 11:59:17-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BELLIDO UGARTE Guido FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 11:02:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUISPE MAMANI Wilson Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 14:29:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AMURUZ DULANTO Yessica Rosselli FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 12:58:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO FIR 16655831 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 14:20:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 15:06:25-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 15:32:54-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2022 17:42:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Paul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2022 09:48:25-0500