



"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO Y CUENTA GENERAL DE LA REPÚBLICA

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023

Señor presidente:

Ha ingresado para dictamen de la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República, el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, presentado por el Poder Ejecutivo, mediante el cual propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas, para efectivizar la entrega del subsidio previsto mediante Decreto de Urgencia 021-2022 a favor de los transportistas beneficiarios.

Después del análisis y debate correspondiente, la Comisión acordó por **MAYORÍA** de los presentes, con la aprobación de la dispensa de la lectura del acta para ejecutar los acuerdos, en su Vigésima Sexta Sesión Extraordinaria llevada a cabo el 11 de enero de 2023, proponer la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 3881/2022-PE. Votaron a favor los señores congresistas Arriola Tueros, José Alberto; Aguinaga Recuenco, Alejandro Aurelio; Acuña Peralta, Segundo Héctor; Bazán Calderón, Diego Alonso Fernando; Chirinos Venegas, Patricia Rosa; Ciccía Vásquez, Miguel Ángel; Echeverría Rodríguez, Hamlet; Huamán Coronado, Raúl; Jeri Oré, José Enrique; López Ureña, Ilich Fredy; Medina Hermosilla, Elizabeth Sara; Paredes Castro, Francis Jhasmina; Portero López, Hilda Marleny; Ramírez García, Tania Estefany; Salhuana Cavides, Eduardo; Varas Meléndez, Elías Marcial; y Zeta Chunga, Cruz María. Voto en contra el señor congresista Pariona Sinche, Alfredo.

I. SITUACIÓN PROCESAL

El presente Proyecto de Ley 3881/2022-PE, que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas, ingresó el 29 de diciembre de 2022 al Área de Trámite y Digitalización de Documentos del Congreso de la República, y fue decretado el 5 de enero de 2023 a la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República, como única comisión dictaminadora.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley 3881/2022-PE, Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas, contiene la siguiente estructura:

"LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA PROMOVER EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y EL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS"

Artículo 1.- Objeto y finalidad

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas complementarias



Firmado digitalmente por:
AGUINAGA RECUENCO
Alejandro Aurelio FAU 20161748128
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/01/2023 11:48:04-0500

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante el Decreto de Urgencia N° 021-2022 "Decreto de Urgencia que establece medidas para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas" durante el Año Fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega del subsidio a favor de los transportistas beneficiarios.

Artículo 2.- Medidas presupuestarias para asegurar el otorgamiento del subsidio dispuesto mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022

2.1 Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, durante el Año Fiscal 2023, a financiar el otorgamiento del subsidio económico correspondiente a las solicitudes no devengadas hasta el 31 de diciembre del Año Fiscal 2022 y a las solicitudes que se presenten en el Año Fiscal 2023, en el marco de lo dispuesto por el artículo 2 del Decreto de Urgencia N° 021-2022 y normas complementarias, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación.

2.2 Para el financiamiento del otorgamiento del subsidio económico, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, según lo dispuesto en el numeral 2.1 del presente artículo, se autoriza en el Año Fiscal 2023, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático, hasta por la suma de S/ 46,614,486.00 (CUARENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS CATORCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES), por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo dispuesto en el numeral 9.8 del artículo 9 de la Ley N° 31638, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023 y las restricciones presupuestarias establecidas en los incisos 4 y 5 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

2.3 Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a efectuar, durante el Año Fiscal 2023, modificaciones presupuestarias en el nivel institucional, con cargo a los recursos habilitados en el numeral 2.2 del presente artículo, a favor de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, hasta por la suma de S/ 663,896.00 (SEISCIENTOS SESENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES) para financiar el otorgamiento del subsidio económico así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, conforme a lo señalado en el numeral 2.1 del presente artículo, de acuerdo al siguiente detalle:

DE LA

SECCIÓN PRIMERA
PLIEGO 036

En Soles

: Gobierno Central
: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Administración General

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

UNIDAD EJECUTORA 001	:	Asignaciones presupuestarias que no resultan en productos	
CATEGORÍA PRESUPUESTARIA 9002	:	Promoción y Regulación del Servicio de Transporte	
ACTIVIDAD 5001112	:	Recursos Ordinarios	
FUENTE DE FINANCIAMIENTO 1	:		96 300,00
GASTO CORRIENTE			567 596,00
2.3 Bienes y Servicios			
2.5 Otros Gastos			
		TOTAL EGRESOS	663 896,00

A LA

En Soles

SECCIÓN PRIMERA	:	Gobierno Central	
PLIEGO 203	:	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	
UNIDAD EJECUTORA 001	:	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU	
CATEGORÍA PRESUPUESTARIA 9002	:	Asignaciones presupuestarias que no resultan en productos	
ACTIVIDAD 5001112	:	Promoción y Regulación del Servicio de Transporte	
FUENTE DE FINANCIAMIENTO 1	:	Recursos Ordinarios	
GASTO CORRIENTE			96 300,00
2.3 Bienes y Servicios			567 596,00
2.5 Otros Gastos			
		TOTAL EGRESOS	663 896,00

2.4 El titular del Pliego habilitador y el Pliego habilitado en la Transferencia de Partidas autorizada en el numeral precedente, aprueban, mediante Resolución, la desagregación de los recursos autorizados en el numeral 2.3 del artículo 2 de la presente Ley, a nivel programático, dentro de los cinco (05) días calendario de la vigencia del presente dispositivo legal. Copia de la resolución es remitida dentro de los cinco (05) días calendario de aprobada a los organismos señalados en el numeral 31.4 del artículo 31 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

2.5 La Oficina de Presupuesto o la que haga sus veces en cada pliego involucrado en la transferencia de partidas autorizadas en el numeral 2.3, solicita a la Dirección General de Presupuesto Público del Ministerio de Economía y Finanzas, las codificaciones que se requieran como consecuencia de la incorporación de nuevas Partidas de Ingresos, Finalidades y Unidades de Medida.

2.6 Para la aplicación de lo establecido en el numeral 2.3, se exceptúa al Ministerio de Transportes y Comunicaciones de lo dispuesto en el artículo 49 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público."

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

III. MARCO NORMATIVO

- 3.1. Constitución Política del Perú, Artículos 58, 59, 65 y 66.
- 3.2. Tribunal Constitucional en sentencia del Pleno Jurisdiccional en relación a los expedientes 050-2004-AI/TC, 051-2004-AI/TC, 004-2005-PI/TC, 007 -2005-PI/TC y 009-2005-PI/TC.
- 3.3. Tribunal Constitucional, STC00023-2008-PI/TC, considerando 23.
- 3.4. Reglamento del Congreso de la República.
- 3.5. Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 3.6. Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

4.1. Control del cumplimiento de las exigencias establecidas en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso.

Conforme a lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, se ha verificado que el Proyecto de Ley 3881/2022-PE cumple con las exigencias señaladas en los mencionados artículos: (i) la exposición de motivos contiene los fundamentos de las propuestas de Ley, (ii) los efectos de la vigencia de la norma que se propone sobre el ordenamiento jurídico; y, (iii) el análisis costo beneficio.

4.2. Análisis de compatibilidad constitucional e idoneidad legislativa. El fin constitucional que se pretende garantizar

4.2.1. Compatibilidad Constitucional

La presente propuesta legislativa se encuentra adecuadamente enmarcada en la Constitución Política del Perú, en la Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en la Ley 29158 Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y en las sentencias del Tribunal Constitucional, por tanto, cumple la normatividad vigente y es constitucionalmente viable. Se cumplen con las normas presentadas en la Tabla 1:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Tabla 1
Análisis de compatibilidad constitucional

<i>Constitución Política del Perú</i>	Tribunal Constitucional	Ley 29158 Ley Orgánica del Poder Ejecutivo	Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
<i>Artículo 58</i> <i>Artículo 59</i> <i>Artículo 65</i>	- Sentencia del Pleno del Pleno Jurisdiccional en relación a los expedientes 050-2004-AI/TC, 051-2004-AI/TC, 004-2005-PI/TC, 007 - 2005-PI/TC y 009-2005-PI/TC de 3 de julio de 2005. - STC00023-2008-PI/TC, Considerando N°23	<i>Artículo II.- Principio de servicio al ciudadano.</i> <i>Artículo III.- Principio de Inclusión y Equidad</i>	<i>Artículo 3</i> <i>Artículo 4</i>

4.2.2. Directrices Internacionales

La propuesta legislativa permite el acceso al transporte público de las personas con menores recursos económicos, usuarios de transporte público y garantiza el suministro de los bienes y servicios a nivel nacional, dinamizando el transporte de mercancías y favoreciendo el abastecimiento de los productos básicos en los mercados.

Esta iniciativa legislativa se encuentra enmarcada en el Objetivo N° 10 de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, liderada por las Naciones Unidas: Agenda 2030 "Reducción de las Desigualdades" y dentro de este objetivo en la meta N°10.3:

Meta 10.3 Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

El Perú es miembro de pleno derecho de la Naciones Unidas y es país firmante de estos objetivos en el año 2015. Entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

De la misma manera, el Objetivo ODS N° 12: "Producción y Consumo Responsable" señala entre sus metas que se debe garantizar el acceso, por medios más eficientes y sostenibles a los bienes y servicios tanto para la producción como para el consumo.

Meta12.c Racionalizar los subsidios ineficientes a los combustibles fósiles que fomentan el consumo antieconómico eliminando las distorsiones del mercado, de

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

acuerdo con las circunstancias nacionales, incluso mediante la reestructuración de los sistemas tributarios y la eliminación gradual de los subsidios perjudiciales, cuando existan, para reflejar su impacto ambiental, teniendo plenamente en cuenta las necesidades y condiciones específicas de los países en desarrollo y minimizando los posibles efectos adversos en su desarrollo, de manera que se proteja a los pobres y a las comunidades afectadas

Otro de los objetivos de Desarrollo Sostenible que da cobertura normativa a esta iniciativa legislativa es el Objetivo N° 8: Trabajo Decente y Crecimiento Económico que considera:

- *Mantener el crecimiento económico per capita de conformidad con las circunstancias nacionales y, en particular, un crecimiento del producto interno bruto de al menos el 7% anual en los países menos adelantados.*
- *Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra.*
- *Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros.*

4.3. Descripción del Problema

Identificación del problema público

El mundo y en particular América Latina enfrenta un incremento de precios en forma persistente en los últimos meses, como resultado de una serie de hechos que confluyen elevando la vulnerabilidad, principalmente de la población en extrema pobreza, en pobreza y la que no estando en dicha condición ve mermada su capacidad de compra real.

Uno de los sectores afectados directamente por el incremento de precios de insumos es el sector de transporte terrestre de mercancías; situación que finalmente se traslada a mayores tarifas de fletes de transporte, principalmente de los alimentos y bienes de primera necesidad para los hogares y las industrias en el país. Por otra parte, el servicio de transporte regular de personas contribuye a la movilidad entre las ciudades de nuestro país, la misma que se realiza principalmente por motivos de trabajo, estudio y salud.

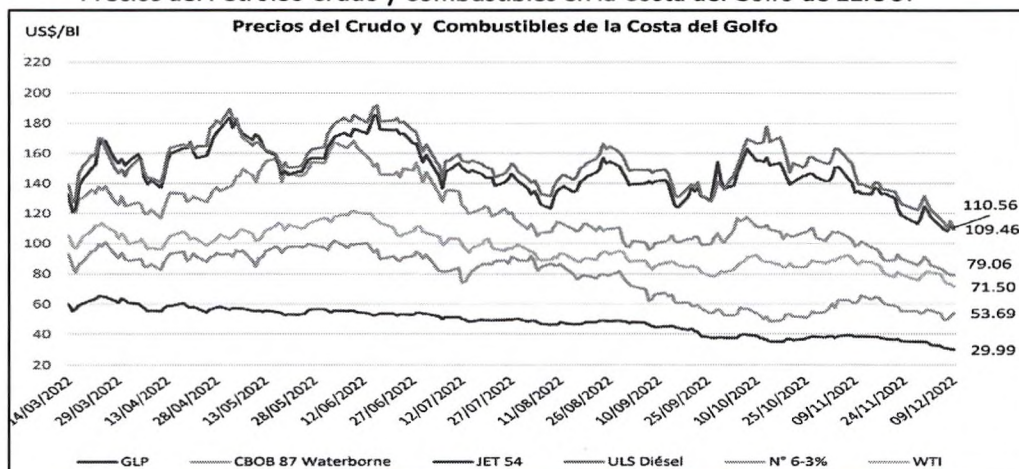
En ese contexto, el precio del combustible diésel, insumo fundamental para la prestación del servicio de transporte, viene presentando alzas en su precio, en virtud a la elevación general de los precios del petróleo, siendo que el crudo WTI ha elevado sus precios de alrededor de 70 USD/barril a fines del año 2021, llegando a 120 USD/barril a inicios del mes de junio de 2022.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Ilustración 1

Precios del Petróleo Crudo y Combustibles en la Costa del Golfo de EE.UU.



Fuente: Informe sobre Precios de referencia de combustibles derivados del petróleo al 12/11/2022, Osinergmin.¹

Después, experimentó una caída entre los meses de julio a diciembre; sin embargo, se destaca la volatilidad, puesto que se observa una tendencia al alza a partir de fines de setiembre llegando a costar 87.47 USD/barril para quincena de octubre. De manera similar, el precio del ULS Diésel muestra una elevada volatilidad, siendo que en las primeras semanas de octubre reportó un notable incremento, alcanzando los 167.69 USD/barril. En la Ilustración 1, se muestra la evolución de los Precios del Petróleo Crudo y Combustibles de la Costa del Golfo de Mont Belvieu, en dólares por barril.

Ilustración 2

Precios de los principales combustibles en abril y octubre de 2022

MERCADO INTERNO			MERCADO INTERNO		
ESTRUCTURA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES			ESTRUCTURA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES		
PRECIOS VIGENTE - ABRIL 2022 (Soles por Galón)			PRECIOS VIGENTE - OCTUBRE 2022 (Soles por Galón)		
COMBUSTIBLES	Precio Neto Petroperú (*)	Precio al público (*)	COMBUSTIBLES	Precio Neto Petroperú (*)	Precio al público (*)
Gas Licuado de Petróleo (**)	3.17	5.95	Gas Licuado de Petróleo (**)	2.51	5.64
Gasohol 97 Oct.	14.42	21.72	Gasohol 97 Oct.	15.08	22.44
Gasohol 95 Oct.	14.22	20.85	Gasohol 95 Oct.	14.96	21.09
Gasohol 90 Oct.	13.75	18.66	Gasohol 90 Oct.	14.00	19.31
Gasohol 84 Oct.	10.11	18.04	Gasohol 84 Oct.	10.11	18.04
Diesel B5 S-50	11.61	15.84	Diesel B5 S-50	13.77	19.68
Petróleo Industrial N° 6 (***)	12.53		Petróleo Industrial N° 6 (***)	10.30	
Petróleo Industrial 500 (***)	12.13		Petróleo Industrial 500 (***)	9.70	

Fuente: Estadísticas de hidrocarburos del MINEM. Consultado el 07 de diciembre de 2022.²

¹ <https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/institucional/Paginas/VisorPreciosReferencia.aspx?Codigo=2022>

² Fuente de información web: http://www.minem.gob.pe/_estadisticaSector.php?idSector=5

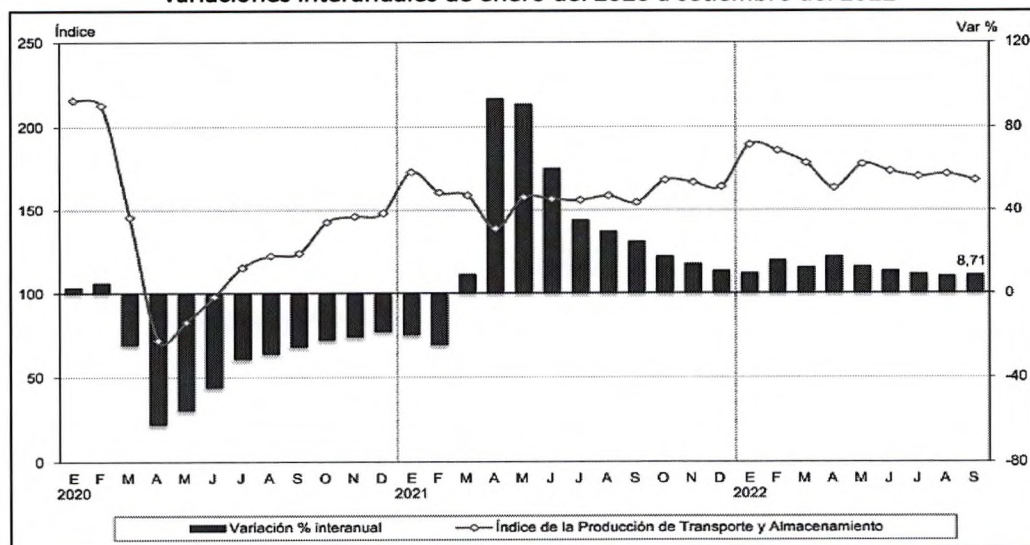
"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Como resultado, se reporta una elevación del precio de los combustibles a nivel nacional, en particular del combustible diésel, tal como se puede apreciar en la Ilustración 2, que muestra el comparativo entre precios de los principales combustibles en abril del 2022 y octubre de 2022. De esta manera, el precio al público del Diésel B5S-50 pasó de 15.84 a 19.68 soles por galón, acumulando un incremento de 24.24%.

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, pone en riesgo la sostenibilidad financiera de corto plazo de los prestadores del servicio de transporte. 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.³

Ilustración 3
Índice de la producción de transporte y almacenamiento. Año base 2007. Índice y variaciones interanuales de enero del 2020 a setiembre del 2022⁴



Nota: Valores a precios constantes de 2007. Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática. <https://m.inei.gov.pe/biblioteca-virtual/boletines/produccion-nacional/1/#lista>

Si bien el sector de transportes, almacenamiento, correo y mensajería fue impulsado por la reanudación de las actividades económicas, aún no hay una recuperación a los niveles antes de la pandemia. Como se puede observar en la Ilustración 3, los niveles de actividad económica del sector de Transporte y Almacenamiento requieren incrementarse cerca del 30% para alcanzar los niveles de enero del 2020.

³ Por ejemplo, ver <https://grupoverona.pe/polemica-empresas-que-se-disuelven-luego-de-acceder-a-reactiva-peru/>.

⁴ <https://m.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/boletines/11-informe-tecnico-produccion-nacional-set-2022.pdf>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Como muestra del impacto directo del incremento de los precios del combustible diésel en los costos de la prestación del servicio de transporte, se ha calculado la variación del precio del combustible Diésel B5-S50 UV para estimar cómo cambia la estructura de costos cuando hay incrementos en el precio del combustible en cuestión, esto se refleja en la siguiente fórmula:

$$\Delta PC \times \text{Ponderador} = [(PCp/PCa) - 1] \times [23.33\%] = 0.4322 \times 0.2333 = 10.08\%$$

Siendo:

PCa = Precio ponderado del Diésel B5-S50 UV del periodo marzo 2020-febrero 2021: 11.448 soles por galón.

PCp = Precio ponderado del Diésel B5-S50 UV del periodo setiembre 2021-agosto 2022: 16.396 soles por galón.

Ponderador: Factor de actualización del Decreto Supremo N° 020-2021-MTC, equivalente a 23.33% para el caso del combustible.

Finalmente, una estimación desarrollada en virtud al mecanismo de indización de la Tabla de Valores Referenciales para el transporte terrestre de mercancías, aprobada mediante Decreto Supremo 020-2021-MTC, permite señalar que la variación anual de los costos totales del transporte en el último periodo anual estimado es de alrededor del 17%.

Tal como se presenta en la Tabla 2, más de la mitad de dicho incremento en los precios (alrededor de 10%) se explica por el efecto del aumento del precio del combustible Diésel B5-S50 UV. Se demuestra así que el incremento del precio de los combustibles tiene efectos importantes en el incremento de los costos operativos en las operaciones de transporte terrestre de mercancías, situación excepcional y concreta que debe ser atendida. El mismo razonamiento se aplica para el servicio de transporte regular de personas.

Tabla 2
Resultados de la estimación realizada para evaluar el impacto del combustible en los costos del transporte de mercancías

Componentes	Variación anual	Ponderadores	Impacto relativo
RMV	10.22%	23.76%	2.43%
Tipo de Cambio	7.90%	42.83%	3.38%
Combustible	43.22%	23.33%	10.08%
Peaje	12.07%	10.08%	1.22%
Total			17.11%

Por otra parte, la situación financiera de los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas basado en autobuses en el ámbito de Lima Metropolitana y en la Provincia del

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

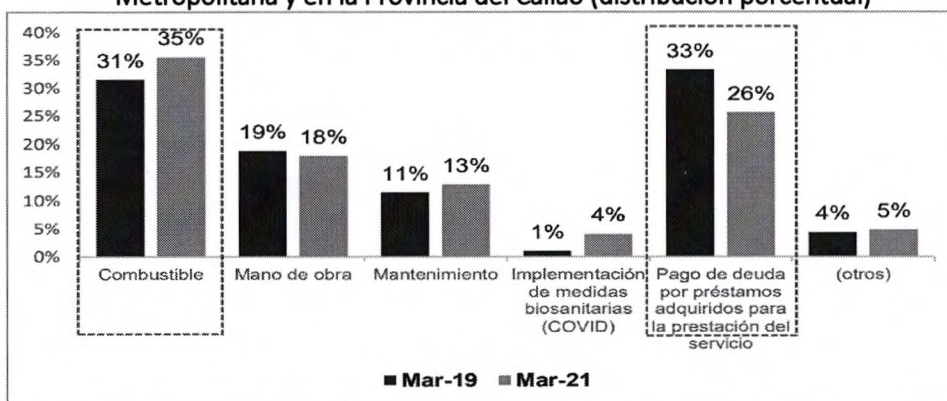
Callao se ha debilitado desde la declaratoria del Estado de Emergencia a nivel nacional, a consecuencia de las medidas dispuestas por el Gobierno Central para afrontar las consecuencias de la COVID-19 y se ha acentuado con el aumento del precio del combustible.

En primer lugar, en el año 2021, los principales costos que enfrentan los referidos prestadores consisten en aquellos relacionados con la adquisición de combustible (alrededor del 35%), seguidos de aquellos destinados al pago de la deuda adquirida por los transportistas (alrededor del 26%).

Al respecto se resalta que en el año 2019 el principal costo era el generado por el pago de las deudas (33%), mientras que en el año 2021 la adquisición de combustibles pasa a ser el principal costo (35%), como consecuencia del incremento de su precio. La disminución de la participación de los recursos utilizados para el pago de la deuda en el año 2021, periodo post – pandemia, se debería a la priorización de la continuidad del servicio respecto del pago de la deuda.

Cabe resaltar que, de acuerdo a los documentos remitidos mediante Oficio N° D-001855-2022-ATU/GG⁵ el nivel total estimado de la deuda para operadores prestadores del servicio tanto como afiliados a la autorización prestadora del servicio en Lima y Callao asciende a más de 1,243 millones de soles. En la Ilustración 4, se presentan los principales factores de costo de la prestación del servicio.

Ilustración 4
Composición de los costos afrontados por los prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas basado en autobuses en el ámbito de Lima Metropolitana y en la Provincia del Callao (distribución porcentual)



Fuente: Informe N° D-000326-2022-ATU/DIR-SR de la ATU.

Respecto a la deuda total estimada de los operadores autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas basado en autobuses en el ámbito de Lima Metropolitana y en la Provincia del Callao, que asciende a más de 550 millones de soles (44.3% del total), se puede señalar que su morosidad, calculada a partir de la cartera vencida, en cobranza

⁵ Informe sobre la situación financiera de los operadores autorizados para la prestación del Servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao al cierre de junio de 2022.

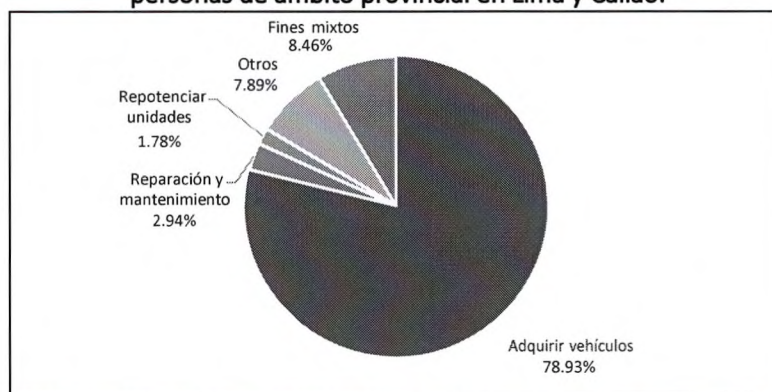
Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

judicial y refinanciada de la deuda directa, muestra un incremento a partir del año 2020, posterior a la declaración del estado de emergencia sanitaria a nivel nacional por la COVID-19, evidenciando una tendencia a incrementarse, lo que representa un factor de riesgo para el sistema financiero. En efecto, según la información remitida por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, la ATU), el nivel de morosidad de la deuda de los operadores autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao pasa del 14.5% en el año 2019 a 18.9% al mes de junio de 2022 de la deuda directa.

A su vez, respecto de la deuda de los afiliados a la autorización titulares de deuda, que alcanza alrededor de 693 millones de soles (55.7% del total). La parte correspondiente al crédito directo tiene niveles de morosidad que se han venido incrementando en los últimos años, pasando de 1.6% en el año 2018 a 4% en el año 2022.

Las dificultades financieras señaladas dificultan los esfuerzos realizados por los transportistas en la renovación de la flota vehicular, siendo que el 79% de los titulares de deuda prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas basado en autobuses en el ámbito de Lima Metropolitana y en la Provincia del Callao reportaron que el motivo de la adquisición de la deuda fue para la compra de vehículos propios, tal como se presenta en la Ilustración 5.

Ilustración 5
Distribución de la cantidad de deudas según la principal finalidad adquirida por los titulares de deuda prestadores del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en Lima y Callao.



Fuente: Oficio N° D-001855-2022-ATU/GG, de la ATU.

Asimismo, se debe tener en cuenta que a partir del día 7 de diciembre, producto del anuncio de cierre del Congreso de la República y posterior vacancia del entonces presidente Pedro Castillo, se han desencadenado una serie de protestas en diversas partes del país, registrándose en los días sucesivos una escalada en el número de manifestantes y las medidas de fuerza adoptadas por estos. Entre estas medidas, se destaca la toma de carreteras, que limitan la circulación en al menos 17 regiones del país en el reporte a las 9.41 horas del 15 de diciembre del 2022, según el Mapa interactivo de alertas de SUTRAN.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

El cierre de las vías señaladas implica la interrupción de los principales corredores logísticos del país, paralizando las actividades económicas y el transporte. Tal como se publica en diversas noticias⁶, se registra la interrupción del transporte de mercancías y de pasajeros (incluyendo el cierre de terminales terrestres), con pérdidas que podrían ascender a los 50 millones de soles solo en el caso del transporte interprovincial de pasajeros.

En tal sentido, el impacto que los recientes hechos de conflictividad social tienen en las empresas de transporte resulta bastante significativo (interrupción de los viajes, reducción de la demanda de viajes ante el riesgo que implica la coyuntura), que se suma a otras condiciones adversas como es el aún elevado precio del combustible.

4.4. Análisis Técnico

a) Estado actual de la situación que se pretende regular

El artículo 3 del Decreto de Urgencia 021-2022 autorizó al Ministerio de Economía y Finanzas (en adelante, MEF) para el 2022, realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional, hasta por la suma de 110,000,000 soles a favor de los pliegos MTC y ATU, para financiar el subsidio económico a que se refiere el artículo 2 del Decreto de Urgencia, así como para gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, con cargo a los recursos de la Reserva de Contingencia del MEF, destinándose al MTC la suma de S/ 98,004,592 soles y a la ATU la suma de S/ 11,995,408 soles.

Asimismo, el numeral 3.5 del Decreto de Urgencia 021-2022 dispone que el MTC financia de manera complementaria el subsidio a que se refiere el artículo 2 del precitado Decreto de Urgencia, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, con cargo a los recursos disponibles de su presupuesto institucional, hasta por la suma de 97,826,052 soles. En total, considerando también el monto transferido por el MEF, los recursos disponibles para la implementación del subsidio económico por parte del MTC ascienden al monto total de S/ 195,830,644 soles.

A través de la Resolución Ministerial N° 708-2022-MTC/01 se aprueba la desagregación de los recursos correspondientes a la Transferencia de Partidas autorizadas al MEF, conforme al numeral 3.1 del artículo 3 del Decreto de Urgencia N° 021-2022, hasta por la suma de 98,004,592 soles, por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, en el Presupuesto Institucional del Pliego 036: MTC para el Año Fiscal 2022, en su calidad de Pliego Habilitado.

Posteriormente, mediante Resolución Ministerial 741-2022-MTC/01 se aprueban los "Lineamientos para la aplicación del Decreto de Urgencia 021- 2022, que establece medidas para promover el

⁶ <https://www.infobae.com/america/peru/2022/12/14/bloqueo-de-carreteras-generan-perdida-de-s50-millones-al-dia-en-empresas-de-transporte-interprovincial/>
<https://larepublica.pe/sociedad/2022/12/14/carreteras-bloqueadas-por-el-paro-y-protestas-en-peru-hoy-14-de-diciembre-segun-el-mtc-vias-bloqueadas-peru-sutran-red-vial-nacional/>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas" (en adelante, los Lineamientos). Asimismo, mediante la Resolución Directoral 013-2022-MTC/18 de fecha 23.09.2022, se aprueba la Directiva 005-2022-MTC/18, denominada "Reglas del Negocio destinadas a evitar conductas fraudulentas en el proceso de otorgamiento del subsidio dispuesto mediante Decreto de Urgencia N° 021-2022".

Finalmente, mediante Resolución Ministerial 1039-2022-MTC/01 se modificó la Resolución Ministerial 741-2022-MTC/01 en los siguientes términos:

- Se precisó la competencia de la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre para la evaluación de las solicitudes de subsidio.
- Se habilitó la presentación de la denominada "facturación en bloque", documento anexo al comprobante de pago emitido por la unidad de peaje que permite individualizar a los vehículos de la flota del transportista cuando el comprobante se emita para acreditar un servicio brindado de forma periódica.
- Se modificó el cronograma de entrega del subsidio, permitiendo que se pague el mes de setiembre con un cronograma similar al del mes de octubre.
- Se permitió a los transportistas presentar la solicitud de devolución hasta en dos (2) oportunidades.

Los plazos para la presentación de la solicitud de otorgamiento del subsidio establecidos en el artículo 9 de los Lineamientos, se establece el cronograma señalado en la Tabla 3. Es preciso señalar que los plazos de presentación de la solicitud de cada mes se definieron en 30 días, debido a dos motivos:

Tabla 3
Cronograma de presentación de solicitudes de devolución del subsidio

Pagos de peaje realizados, meses de:	Plazo de presentación de la solicitud de otorgamiento del subsidio:
Setiembre de 2022	Desde el 10 de octubre hasta el 10 de diciembre de 2022
Octubre de 2022	Desde el 10 de noviembre hasta el 10 de diciembre de 2022
Noviembre de 2022	Desde el 11 de diciembre de 2022 hasta el 10 de enero de 2023
Diciembre de 2022	Desde el 11 de enero hasta el 10 de febrero de 2023

Fuente: Resolución Ministerial N° 0741-2022-MTC/01, modificada con Resolución Ministerial N° 1039-2022-MTC/01.

En primer lugar, en la reunión que se realizó el día 24 de agosto de 2022 a las 14:30 horas, por iniciativa de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (DGPRTM), Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (DPNTRA), Dirección General de Autorizaciones en Transportes (DGATR) y la Oficina General de Tecnología de la Información (OGTI), se socializaron ante los gremios de transporte la propuesta de lineamientos del Decreto de Urgencia 021-2022. En dicha reunión los representantes de los gremios de transportistas señalaban que el tiempo

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

inicialmente propuesto para el registro de la solicitud de otorgamiento de subsidio, de una semana, era muy ajustado.

En ese sentido, los representantes de los gremios de transportistas argumentaron que el ciclo de facturación de sus peajes se extendía en muchos casos hasta la quincena del mes siguiente al facturado, asimismo señalaron la gran mayoría son pequeños transportistas que no tienen un personal exclusivo para la tarea de registrar los comprobantes en la plataforma de solicitud de peaje, por lo que necesitaban tomarse un tiempo adicional para hacer dicha gestión administrativa. Considerando que los transportistas al mes tienen dos oportunidades de registrar su solicitud⁷ al MTC o ATU, la tarea de consolidar los comprobantes del mes o en su caso solicitar la facturación a las administradoras de peajes representa un tiempo considerable para su realización. Como resultado de la reunión, se replanteó que el plazo de presentación de la solicitud sea durante un (01) mes.

En segundo lugar, es pertinente señalar que no se cuenta con un sistema interconectado entre la SUNAT, las administradoras de peajes con el MTC. En la reunión que se realizó el día 23 de agosto de 2022 a las 10:00 horas, por iniciativa de la DGATR y la OGTI, donde participaron las administradoras de peajes y la SUNAT, se coordinaron los procesos de información y plazos de la remisión de los comprobantes de pago a la DGATR para la validación respectiva.

Sobre este punto, es necesario señalar que no se le puede imponer obligaciones a las unidades de peaje, debido a que en el Decreto de Urgencia 021-2022 claramente se menciona que para la obtención de información de identificación vehicular se coordina con estas. Por otro lado, no es obligación contractual de las concesionarias remitir información⁸ del detalle de los campos y formato de la información que se supone debería remitirse, ya que por regla general en los contratos de concesión no se estipulan dicha obligatoriedad⁹.

Sumado a los plazos de presentación de la solicitud de otorgamiento del subsidio, el artículo 13 de los Lineamientos establece que el plazo para la evaluación de solicitudes de otorgamiento de subsidio correspondiente a la DGATR es de ocho (8) días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud por el transportista, y el plazo para que la OGA efectúe el abono del subsidio es de siete (7) días hábiles contados a partir de la aprobación de la solicitud del otorgamiento de subsidio por la DGATR.

⁷ En el numeral 8.3 del artículo 8 de los lineamientos del Decreto de Urgencia 021-2022, aprobados mediante la Resolución Ministerial N° 741-2022-MTC/01 y modificados con la Resolución Ministerial 1039-2022-MTC/01, se señala que "La solicitud de otorgamiento del subsidio se presenta según el cronograma establecido en el artículo 9. De presentarse fuera del plazo previsto, la citada solicitud se declara improcedente. La solicitud de otorgamiento del subsidio tiene carácter de declaración jurada sujeta a fiscalización posterior y se presenta en un máximo de dos (2) oportunidades en cada mes correspondiente."

⁸ En los contratos se cita lo siguiente: "La auditoría del flujo vehicular se realiza con el objeto de verificar el ingreso efectivo recaudado por el concesionario".

⁹ Por ejemplo, consúltese los contratos vigentes de la i) Concesión del tramo 2 de IIRSA Centro: Puente Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - DV Cerro de Pasco, ii) Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - ICA (Red Vial 6) y iii) Concesión Tramo Ancón - Huacho - PATIVILCA de la carretera Panamericana Norte.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Se desprende de lo señalado en los párrafos anteriores que los pagos de peajes realizados por los transportistas en los meses de noviembre y diciembre 2022, considerando el plazo de presentación y evaluación de la solicitud de otorgamiento del subsidio, se harán efectivos en el periodo de enero y febrero de 2023¹⁰, siendo además que existe la necesidad de asegurar los pagos no devengados de setiembre y octubre del 2022, por lo que se necesita asegurar el financiamiento necesario para el Año Fiscal 2023.

b) Marco Normativo

Necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta normativa

En ese sentido, en esta coyuntura, resulta necesario adoptar medidas que permitan a los transportistas obtener los recursos económicos suficientes a fin de que puedan continuar prestando el servicio de transporte público terrestre de mercancías y de personas, cumpliendo con las medidas sanitarias y de seguridad.

Ahora bien, el numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú establece como atribuciones del presidente de la República dictar medidas extraordinarias, mediante Decretos de Urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso de la República.

Sin embargo, de acuerdo a la problemática advertida, podemos apreciar que no se cumple con el requisito de extraordinariedad requerido por el numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú en tanto que de acuerdo al estado actual de la situación fáctica que se pretende regular, existen dificultades de gestión que no califican como condición extraordinaria. En ese sentido, la emisión de un nuevo decreto de urgencia no viene a ser una alternativa óptima para la solución al problema planteado.

Asimismo, debemos advertir una alternativa adicional vendría a ser la falta de regulación por parte del Estado sobre el problema público, dejando al libre mercado ordenar la situación existente con la posible quiebra de las empresas de transporte terrestre que prestan el servicio público de transporte regular de personas, así como, de las empresas de transporte de mercancía que trasladan alimentos y bienes de primera necesidad de un mercado a otro. Siendo así, no constituye una alternativa óptima de solución la autorregulación del mercado ya que sus posibles beneficios son inexistentes y sus perjuicios son inminentes a corto plazo.

En cambio, se propone que, a través de un Proyecto de Ley, se establezcan medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia 021-2022, durante el año fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega de los subsidios económicos a favor de los transportistas beneficiarios,

¹⁰ Mediante el Memorando N° 1064-2022-MTC/17, la Dirección General de Autorizaciones en Transportes remite el Informe N° 0213-2022-MTC/17.02. El referido informe sostiene que, a efectos de dar continuidad con el financiamiento destinado al pago de subsidios en el marco del Decreto de Urgencia N° 021-2022, así como a las actividades correspondientes a fiscalización posterior de los pagos otorgados a los beneficiarios, resulta necesario gestionar la disponibilidad de recursos para el año fiscal 2023.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

que no han sido devengados y entregados a los transportistas al 31 de diciembre del año fiscal 2022. Si bien se prevé la disminución del presupuesto público del Estado, se considera que dicho perjuicio es mucho menor al beneficio de mantener competitivo el mercado de transporte terrestre.

Asimismo, con la citada propuesta se busca la promoción de la reactivación económica a través de la inyección de liquidez de las empresas con el fin de evitarque pasen a la informalidad completa, siendo que las empresas de transporte informal, al no seguir ningún tipo de regulación vinculada a horas de manejo y velocidades máximas, tienen niveles de accidentabilidad más elevados.

De la misma forma, se busca la reducción de los costos logísticos en beneficio de la población a consecuencia del fomento de las actividades de transporte de mercancías y de personas, tiene impacto positivo en la economía del país, contribuyendo a la reducción de los precios de los bienes transportados, en particular de los alimentos, así como el incremento de la movilidad de la población.

Nuevo estado que genera la propuesta

Tomando en cuenta que las solicitudes de otorgamiento de subsidio económico no devengadas presentadas por los transportistas durante el 2022 ni aquellas solicitudes que se presenten en el Año Fiscal 2023 en base a los derechos generados por el Decreto de Urgencia 021-2022 no estarían cubiertas en su totalidad con el abono a las cuentas (pago) de los beneficiarios con el presupuesto para el Año Fiscal 2022, corresponde asegurar la continuidad de recursos para financiar el subsidio a que se refiere el artículo 2 del Decreto de Urgencia 021-2022, durante el Año Fiscal 2023.

En ese sentido, con la finalidad de efectivizar la entrega de los subsidios a favor de los transportistas beneficiarios correspondientes al 2022, no devengados hasta el 31 de diciembre del año fiscal 2022, a través del presente Proyecto de Ley se propone autorizar al MTC y a la ATU, durante el Año Fiscal 2023, a financiar el subsidio bajo las condiciones antes señaladas, en el marco de lo dispuesto por el artículo 2 del Decreto de Urgencia 021-2022, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación.

Así también se identifica plenamente a los beneficiarios, siendo los siguientes, conforme a lo previsto en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-MTC (en adelante, RNAT):

- **Prestadores del servicio de transporte público terrestre de mercancías(carga)**

Concordando con los numerales 3.60, 3.64 y 3.65 del artículo 3 del RNAT, el servicio de transporte público terrestre de mercancías (carga) comprende el servicio de transporte de mercancías general y especial que es prestado por un transportista autorizado a cambio de una contraprestación económica. La entidad competente para emitir las autorizaciones es el MTC.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

- **Prestadores del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional.**

De acuerdo con lo previsto en los numerales 3.62 y 3.68 del artículo 3 del RNAT, el servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional es aquel servicio de transporte público de personas que se realiza con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización; y que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes. La entidad competente para emitir las autorizaciones es el MTC.

- **Prestadores del servicio de transporte regular de personas de ámbito regional**

Asimismo, de acuerdo con lo previsto en los numerales 3.62 y 3.67 del artículo 3 del RNAT, el servicio de transporte regular de personas de ámbito regional es aquel servicio de transporte público de personas que se realiza con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización; y que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región. Las entidades competentes para emitir las autorizaciones son los gobiernos regionales correspondientes, así como las entidades que se señalen en norma reglamentaria.

- **Prestadores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial**

Igualmente, de acuerdo con lo previsto en los numerales 3.62 y 3.66 del artículo 3 del RNAT, el servicio de transporte regular de personas de ámbito provincial es aquel servicio de transporte público de personas que se realiza con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización, y que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia, o al interior de una región cuando ésta tiene una sola provincia.

Cabe señalar que de acuerdo al artículo 17 del Decreto Supremo 005-2019-MTC, Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la Ley 30900, Ley que crea la autoridad de transporte urbano para Lima y Callao (ATU), en el caso de Lima Metropolitana y Callao, los servicios de transporte regular comprenden los servicios de transporte basados en autobuses, tales como buses de tránsito rápido - BTR, buses, microbuses u otros. Esta denominación incluye al denominado servicio de transporte urbano. Las entidades competentes para emitir las autorizaciones son las municipalidades provinciales correspondientes, la ATU (con limitaciones), así como las entidades que se señalen en norma reglamentaria.

El Proyecto de Ley tiene por objeto establecer medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia 021-2022 durante el año fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega de los subsidios a favor de los transportistas beneficiarios correspondientes al año 2022, no devengados hasta el 31

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

de diciembre del año fiscal 2022, así como aquellos que se presenten el año 2023 con derechos generados por el Decreto de Urgencia 021-2022.

En ese sentido, en el artículo 2 del proyecto de Ley se propone autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, durante el Año Fiscal 2023, a financiar el otorgamiento del subsidio económico correspondiente a las solicitudes no devengadas hasta el 31 de diciembre del Año Fiscal 2022 y a las solicitudes que se presenten en el Año Fiscal 2023, en el marco de lo dispuesto por el artículo 2 del Decreto de Urgencia 021-2022 y normas complementarias, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación.

Para el financiamiento del otorgamiento del subsidio económico, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, se autoriza en el Año Fiscal 2023, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático, hasta por la suma de S/ 46,614,486.00 (CUARENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS CATORCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES), por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo dispuesto en el numeral 9.8 del artículo 9 de la Ley N° 31638, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023 y las restricciones presupuestarias establecidas en los incisos 4 y 5 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Asimismo, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a efectuar, durante el Año Fiscal 2023, modificaciones presupuestarias en el nivel institucional, con cargo a los recursos habilitados según el párrafo anterior, a favor de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, hasta por la suma de S/ 663,896.00 (SEISCIENTOS SESENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES), para financiar el otorgamiento del subsidio económico así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación.

4.5. Análisis Normativo

Se ha verificado que la propuesta de Ley se encuentra enmarcada dentro de los parámetros del ordenamiento jurídico del país. Para ello, que cumple con los requisitos básicos para su idoneidad normativa.

No obstante, es necesario resaltar que, tal como señala el Tribunal Constitucional, que, en defensa del Art° 58 de la Constitución Política del Perú y en relación al régimen económico peruano de una Economía Social de Mercado, es necesario que, cuando la realidad socio económica se haya desvinculado o contravenga directamente el bienestar social, como es el caso de la afectación económica a la prestación de servicios de transporte de personas y de mercancías, siendo el transporte factor indispensable para la actividad productiva del país en beneficio de la población. En tal contexto, es deber del Estado remover todos los obstáculos para efectivizar medidas en favor de la población. Esta propuesta de Ley permite corregir esta distorsión.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

El presente proyecto de ley es compatible con las siguientes normas:

Constitución Política del Perú

- ✓ Artículo 58°. - La iniciativa privada es libre. **Se ejerce en una Economía Social de Mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país,** y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura. (negrita y subrayado propio)
- ✓ 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 públicas.** El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades. (negrita y subrayado propio)
- ✓ Artículo 66°. - Los recursos naturales, renovables y no renovables, **son patrimonio de la Nación. El Estado es soberano en su aprovechamiento.** (negrita y subrayado propio)

Por ley orgánica se fijan las condiciones de su utilización y de su otorgamiento a particulares. La concesión otorga a su titular un derecho real, sujeto a dicha norma legal.
- ✓ Artículo 65°. - **El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios.** Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población. (negrita y subrayado propio)

Tribunal Constitucional

Refuerza la protección de las libertades económicas, pero al mismo tiempo defiende la defensa de los derechos ciudadanos, colectivos y de cualquier forma de afectación social, al respecto:

- ✓ Sentencia del Pleno del pleno Jurisdiccional en relación a los expedientes 050-2004-AI/TC, 051-2004-AI/TC, 004-2005-PI/TC, 007 -2005-PI/TC y 009-2005-PI/TC de 3 de julio de 2005, señala que:

La Economía Social de Mercado está caracterizada, fundamentalmente, por tres elementos:

- 'Bienestar social', lo cual debe traducirse en empleos productivos, trabajo digno y reparto justo del ingreso (remunerativo y pensionable).

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

- 'Mercado libre', el mismo que supone, por un lado, el respeto a la propiedad, a la iniciativa privada y a una libre competencia regida, prima Jade, por la oferta y la demanda en el mercado; y, por otro, el combate a los oligopolios y los monopolios.
- Estado subsidiario y solidario', que importa que se reconozca la existencia de una cláusula general de mandato' que **obliga a la intervención del Estado cuando la realidad socioeconómica se haya desvinculado, o peor aún, contravenga directamente el bienestar social.** (negrita y subrayado propio)

por lo que:

*"...no es posible olvidar que, si la economía social implica, entre otros factores, una racionalización del gasto público en la legislación social en favor de los más desamparados (ancianos, enfermos, niños y minusválidos, como en cierta forma reconoce el artículo 4 de la Constitución), no será facultad, sino deber del Estado, **remover todos los obstáculos jurídico-constitucionales que impiden efectivizar dichas medidas.** (negrita y subrayado propio).*

- ✓ STC00023-2008-PI/TC, considerando N°23.

en relación a los principios de una Economía Social de Mercado, en el considerando 23 de la STC00023-2008-PI/TC, que: "(...) cualquier tipo de reforma que se realice debe tomar en cuenta los principios de una economía social de mercado, reconocidos en el artículo 58° de la Constitución, enfatizando lo social, lo cual tiene tres dimensiones (STC N.º 00048-2004-AI/TC, fundamento:

- 1.- Como mecanismo para establecer legítimamente algunas restricciones a la actividad de los privados;
- 2.- Como cláusula que permite optimizar el principio de solidaridad, corrigiendo las posibles deformaciones que pueda producir el mercado, permitiendo la adopción de mecanismos que permitan al Estado, cumplir con las políticas sociales que procuren el bienestar de todos los ciudadanos; y
- 3.- Como fórmula de promoción del uso sostenible de los recursos naturales para garantizar un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida.

Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo

- ✓ **Artículo II.- Principio de servicio al ciudadano**
Las entidades del Poder Ejecutivo están al servicio de las personas y de la sociedad; actúan en función de sus necesidades, así como del interés general de la nación...
- ✓ **Artículo III.- Principio de Inclusión y Equidad**
El Poder Ejecutivo afirma los derechos fundamentales de las personas y el ejercicio de sus responsabilidades, procurando: 1. Inclusión: la gestión promueve la

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

incorporación económica, social, política y cultural de los grupos sociales excluidos y vulnerables, y de las personas con discapacidad de cualquier tipo que limita su desempeño y participación activa en la sociedad.

Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

Los principios generales de la Ley señalan que:

- ✓ **Artículo 3.- Del objetivo de la acción estatal**
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.
- ✓ **Artículo 4.- De la libre competencia y rol del Estado**
 - 4.1 *El rol estatal en materia de transporte y tránsito terrestre proviene de las definiciones nacionales de política económica y social. El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado.*
 - 4.2 *El Estado focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia. En particular dirige su atención a los mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda de transporte a fin de mejorar la competitividad en los mismos y a los existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación.*
 - 4.3 *El Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.*
(...)"

4.6. Derecho Comparado

Para la finalidad del presente proyecto de ley es conveniente realizar un análisis comparativo de los diferentes mecanismos y del tratamiento en el subsidio al transporte de personas y de mercancías.

Al respecto, en la Tabla 4 se evidencian algunos países que realizan subsidios directos a los transportistas de mercancías (y de otras modalidades de transporte) como medidas complementarias a las destinadas a mitigar el alza del precio de los combustibles.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Tabla 4

Medidas de subsidio al transporte aplicadas en otros países

Ámbito Geográfico/País	Subsidio para el transporte terrestre
<u>CHILE</u> MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES (MEPCO) LEY NÚM. 20.063 LEY NÚM. 20.278	<i>El Mecanismo de Estabilización del Precio de los Combustibles (MEPCO) fue creado por la ley N° 20.765, publicada el 9 de julio de 2014, con la finalidad de establecer un mecanismo de estabilización de los precios de los combustibles, modificando el Impuesto Específico a los Combustibles de tal forma que el cambio semanal del precio mayorista no sea mayor al 0.8% del precio base más el impuesto y que el precio de paridad de importación se encuentre dentro de la banda de referencia del precio de combustible; siendo posible que dicho impuesto sea negativo (subsidio).</i> <i>Adicionalmente, las empresas de transporte de carga (propietarias o arrendatarias con opción de compra de camiones), tanto nacional, como por sus transportes de carga desde Chile al exterior y viceversa, que utilicen petróleo diésel en camiones, con un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilos, tienen derecho a rebajar de su débito fiscal, por concepto del Impuesto al Valor Agregado (IVA).</i> <i>Recientemente, se aprobó la extensión hasta fines de 2023 del reintegro parcial del impuesto específico de los combustibles para transportistas de carga</i> <i>La ampliación de la vigencia del beneficio de reintegro parcial del impuesto específico se realizará de la siguiente forma:</i> ➤ 80% para contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 UF. ➤ 70% para contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 UF y no excedan 6.000 UF. ➤ 52,5% para contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 UF y no excedan de 20.000 UF. ➤ 31% para contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 UF.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

	<i>Una unidad de fomento chilena equivale aproximadamente a 41 dólares americanos.</i> Fuente: https://www.hacienda.cl/noticias-y-eventos/noticias/camara-diputados-aprueba-mepco-tres-semanas https://www.sii.cl/preguntas_frecuentes/iva/001_030_154_2.htm
ESPAÑA Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma. Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.	<i>Por Real Decreto-ley 6/2022, del 29 de marzo, prorrogado con Real Decreto-ley 11/2022, del 25 de junio, el gobierno español bonifica a los transportistas con 20 céntimos de euro por litro o kilo de combustible, de los que 15 céntimos saldrán del presupuesto público y 5 céntimos serán soportados por los operadores de productos petrolíferos, y que se aplicará a gasóleo, gasolina, gas y adblue. Esto supone un ahorro de unos 700 euros por camión al mes y tiene una vigencia desde el 1 de abril hasta el 30 de junio, prorrogable en función de la evolución de los mercados. Con esa medida se busca reducir de manera inmediata el precio de los combustibles usados por los transportistas, apoyar de forma rápida y decidida a las empresas del sector, y se incluye líneas de ayuda directa y mecanismos que garanticen la liquidez de las mismas, entre otras medidas.</i> <i>Asimismo, el artículo 4 Línea de ayudas directas a empresas y profesionales especialmente afectados por la subida de los precios de los carburantes del Real Decreto-Ley 14/2022, de 1 de agosto, de 2022, dispone un importe de 1 250 euros para vehículos de mercancías pesados y 500 euros para vehículos de mercancías ligero, existiendo un tope de 500,000 euros por empresa (incluyendo empresas asociadas).</i> Fuente: https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notaspremsa/transportes/Paginas/2022/250322-acuerdotransporte.aspx https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/todas-gestiones/beneficios-fiscales-autorizaciones/plan-nacional-respuesta-consecuencias-querra-ucrania/ayudas-directas-sector-transporte-carretera/preguntas-frecuentes-linea-ayuda.html?faqId=df5cc1eae5362810VqnVCM100000dc381e0aRCRD

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

	https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-4972 https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-10557 https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-12925
--	---

4.7. Texto sustitutorio

Sobre el particular se propone un texto sustitutorio que recoge cambios formales por técnica legislativa, por recomendación del área pertinente del Congreso de la República y que mejoran la redacción de la ley.

V. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Costos de la medida de subsidio

Se estima que la medida de otorgamiento del subsidio económico tendrá impactos importantes sobre el nivel de costos de los agentes económicos que prestan el servicio de transporte terrestre público de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Según lo manifestado por el Poder Ejecutivo, se requiere una habilitación presupuestal de S/ 44,724,646.00 (CUARENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS VEINTICUATRO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES) para el otorgamiento del subsidio por parte del MTC y la ATU, y de S/ 1,889,840.00 (UN MILLÓN OCHOCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y 00/100 SOLES) para los gastos operativos y financieros requeridos para la implementación del subsidio por parte del MTC y la ATU. En total, se requiere la suma de S/ 46,614,486.00 (CUARENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS CATORCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES). La disgregación presupuestal se presenta en la Tabla 5.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

Tabla 5

Resumen de los recursos requeridos (Soles)

Genérica de Gasto	Total
1. ATU:	
2.3 Bienes y servicios (costos operativos y financieros)	96,300.00
2. ATU:	
2.5 Otros gastos (subsido)	567,596.00
3. MTC:	
2.3 Bienes y servicios (costos operativos y financieros)	1,793,540.00
4. MTC:	
2.5 Otros gastos (subsido)	44,157,050.00
5. Total otorgamiento del subsidio (2 + 4)	44,724,646.00
6. Total gastos operativos y financieros (1 + 2)	1,889,840.00
Total recursos requeridos (5 + 6)	46,614,486.00

Elaboración: DPNTRA.

En ese sentido, si bien la propuesta generará un impacto fiscal para el Estado, dicha medida contribuiría con un mayor nivel de cumplimiento de las obligaciones de las empresas por el uso de los comprobantes de pago electrónicos.

Beneficios de la medida de subsidio

La implementación del presente Proyecto de Ley brindará los siguientes beneficios:

- Ingresos y beneficios alternativos:** Como consecuencia de financiar las solicitudes de subsidio del 2022 no devengadas, y aquellas que se presenten durante el año 2023 con base a los derechos generados con el Decreto de Urgencia 021-2022, se espera:
 - Reactivación económica, por cuanto se estima un incremento esperado del 5% anual en el valor agregado bruto del sector transporte (alrededor de 4.5% del PBI), lo que representa alrededor de 450 millones de dólares adicionales de producto cada año.
 - El uso del comprobante electrónico amplía la base tributaria y reduce la evasión y elusión tributaria, lo que incrementa los ingresos tributarios y reduce el déficit presupuestario.
 - Siendo que la formalidad fomentada por la presente norma reduce la posibilidad de accidentes de tránsito, su promoción tiene efectos en términos de la reducción de la mortalidad y lesiones por los referidos accidentes.
- Reducción de los costos logísticos de todas las actividades económicas:** La reducción de los costos para el transportista tendría un impacto en los costos logísticos de todas las actividades económicas que tienen lugar en el país; en especial aquellas que dependen del traslado de mercancías.
- Reducción de los costos de los hogares:** Como se indicó anteriormente, el costo de transporte

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

tiene un fuerte impacto en los costos en que incurren los hogares, en especial en los más vulnerables, asimismo, la medida contribuirá con la reducción del costo de los pasajes.

Por otra parte, el beneficio resulta más conveniente que otras medidas de política económica tomadas para reactivar el sector de transporte a través de la reducción del costo del combustible. Por ejemplo, se estima que el Decreto Supremo 068- 2022-EF, que excluyó temporalmente del ámbito de aplicación del ISC al combustible diésel hasta el 30 de junio del 2022, ha tenido un costo fiscal de 200 millones de soles mensuales, muy superior al costo fiscal de la medida propuesta.

VI. ANÁLISIS DEL IMPACTO DEL PROYECTO DE LEY EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La presente iniciativa legislativa de convertirse en ley, permitirá garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante Decreto de Urgencia 021-2022 durante el año fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega de los subsidios a favor de los transportistas beneficiarios correspondientes al año 2022, no devengados al 31 de diciembre del año fiscal 2022.

La presente Ley no contraviene ni modifica el marco jurídico vigente sobre la materia en tanto que no existe una Ley que tenga el mismo objeto y finalidad.

VII. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Cabe indicar que el presente dictamen guarda correspondencia con el Acuerdo Nacional, puntualmente en las cuatro (4) siguientes Políticas de Estado:

- 15. Promoción de la Seguridad Alimentaria y Nutrición.
- 17. Afirmación de la Economía Social de Mercado.
- 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- 24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

VIII. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas y de conformidad con lo establecido en el artículo 70, literal b) del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Presupuesto y Cuenta General de la República recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 3881/2022-PE, Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas, con el siguiente texto sustitutorio:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA PROMOVER EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y EL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas complementarias para garantizar la continuidad del otorgamiento del subsidio económico establecido mediante el Decreto de Urgencia 021-2022, Decreto de Urgencia que establece medidas para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas, durante el año fiscal 2023, con la finalidad de efectivizar la entrega del subsidio a favor de los transportistas beneficiarios.

Artículo 2. Medidas presupuestarias para asegurar el otorgamiento del subsidio dispuesto mediante Decreto de Urgencia 021-2022

- 2.1 Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, durante el año fiscal 2023, para financiar el otorgamiento del subsidio económico correspondiente a las solicitudes no devengadas hasta el 31 de diciembre del Año Fiscal 2022 y a las solicitudes que se presenten en el año fiscal 2023, en el marco de lo dispuesto por el artículo 2 del Decreto de Urgencia 021-2022 y normas complementarias, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación.
- 2.2 Para el financiamiento del otorgamiento del subsidio económico, así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, según lo dispuesto en el párrafo 2.1 del presente artículo se autoriza, en el año fiscal 2023, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático, hasta por la suma de S/ 46 614 486,00 (CUARENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS CATORCE MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES), por la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo dispuesto en el párrafo 9.8 del artículo 9 de la Ley 31638, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2023, y las restricciones presupuestarias establecidas en los incisos 4 y 5 del párrafo 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.
- 2.3 Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para efectuar, durante el año fiscal 2023, modificaciones presupuestarias en el nivel institucional, con cargo a los recursos habilitados en el párrafo 2.2 del presente artículo, a favor de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, hasta por la suma de S/ 663 896,00 (SEISCIENTOS SESENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS Y 00/100 SOLES) para financiar el otorgamiento del subsidio económico así como los gastos operativos y financieros que se requieran para su implementación, conforme a lo señalado en el párrafo 2.1 del presente artículo, de acuerdo al siguiente detalle:

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

DE LA

En Soles

SECCIÓN PRIMERA
PLIEGO 036

: Gobierno Central
: Ministerio de Transportes y
Comunicaciones

UNIDAD EJECUTORA 001
CATEGORÍA PRESUPUESTARIA 9002

: Administración General
: Asignaciones presupuestarias que no
resultan en productos

ACTIVIDAD 5001112

: Promoción y Regulación del Servicio de
Transporte

FUENTE DE FINANCIAMIENTO 1

: Recursos Ordinarios

GASTO CORRIENTE

2.3 Bienes y Servicios

96 300,00

2.5 Otros Gastos

567 596,00

=====

TOTAL EGRESOS

663 896,00

=====

A LA

En Soles

SECCIÓN PRIMERA
PLIEGO 203

: Gobierno Central
: Autoridad de Transporte Urbano para
Lima y Callao – ATU

UNIDAD EJECUTORA 001

: Autoridad de Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

CATEGORÍA PRESUPUESTARIA 9002

: Asignaciones presupuestarias que no
resultan en productos

ACTIVIDAD 5001112

: Promoción y Regulación del Servicio de
Transporte

FUENTE DE FINANCIAMIENTO 1

: Recursos Ordinarios

GASTO CORRIENTE

2.3 Bienes y Servicios

96 300,00

2.5 Otros Gastos

567 596,00

=====

TOTAL EGRESOS

663 896,00

=====

2.4 El titular del pliego habilitador y el pliego habilitado en la transferencia de partidas autorizada en el párrafo 2.3, aprueban mediante resolución, la desagregación de los recursos autorizados en el párrafo 2.3 a nivel programático, dentro de los cinco (5) días calendario de la vigencia del presente dispositivo legal. Copia de la resolución es remitida dentro de los

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.

cinco (5) días calendario de aprobada a los organismos señalados en el párrafo 31.4 del artículo 31 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

2.5 La oficina de presupuesto, o la que haga sus veces, en cada pliego involucrado en la transferencia de partidas autorizadas en el párrafo 2.3, solicita a la Dirección General de Presupuesto Público del Ministerio de Economía y Finanzas las codificaciones que se requieran por la incorporación de nuevas partidas de ingresos, finalidades y unidades de medida.

2.6 Para la aplicación de lo establecido en el párrafo 2.3, se exceptúa al Ministerio de Transportes y Comunicaciones de lo dispuesto en el artículo 49 del Decreto Legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Salvo mejor parecer.

Dese cuenta.

Plataforma virtual.

Sala Gustavo Mhome Llona – Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre

Lima, 11 de enero de 2023.



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/01/2023 17:01:13-0500



Firmado digitalmente por:
AGUINAGA RECUENCO
Alejandro Aurelio FAU 20161749126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/01/2023 11:46:45-0500

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/01/2023 10:52:23-0500



Firmado digitalmente por:
LUNA GALVEZ Jose Leon FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/01/2023 11:46:52-0500

LUNA GÁLVEZ, JOSÉ

Presidente

Comisión de Presupuesto y Cuenta
General de la República



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FIR 25542881 hard
MAIRIOLA ALBERTO
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/01/2023 11:46:52-0500

Vicepresidente

Comisión de Presupuesto y Cuenta
General de la República

AGUINAGA RECUENCO, ALEJANDRO AURELIO

Secretario

Comisión de Presupuesto y Cuenta
General de la República



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/01/2023 16:59:31-0500



Firmado digitalmente por:
JERI ORE Jose Enrique FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/01/2023 11:25:20-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/01/2023 09:32:19-0500



Firmado digitalmente por:
CIC CIA VASQUEZ Miguel
Angel FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/01/2023 20:15:24-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN CALDERON Diego
Alonso Fernando FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/01/2023 10:41:43-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES CASTRO Francis
Jhasmina FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/01/2023 11:01:22-0600

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3881/2022-PE, por el que se propone la Ley que establece medidas complementarias para promover el servicio de transporte público terrestre de mercancías y el servicio de transporte regular de personas.



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Blas
Marcial FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/01/2023 09:58:43-0500



Firmado digitalmente por:
HUAMAN CORONADO Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/01/2023 19:58:18-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/01/2023 12:11:20-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/01/2023 18:59:38-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ UREÑA ILICH FREDY
FIR 42834886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/01/2023 10:19:25-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/01/2023 16:35:05-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/01/2023 11:01:17-0500