Proyecto de Ley N° 4043/2022-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
24 ENE. 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 14:00

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

ADRIANA TUDELA GUTIERREZ
Congresista de la República

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

PROYECTO DE LEY QUE SALVAGUARDA LAS REGLAS DE ACCESO Y PERMANENCIA EN EL MERCADO DEL SECTOR TRANSPORTE

La congresista Adriana Tudela Gutiérrez, integrante del Grupo Parlamentario Avanza País, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con el artículo 22° del inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República; propone el siguiente:

I. FORMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE SALVAGUARDA LAS REGLAS DE ACCESO Y PERMANENCIA EN EL MERCADO DEL SECTOR TRANSPORTE

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene como finalidad garantizar la seguridad jurídica en el sector de transporte, implementando la exigencia de no alterar de forma desproporcionada la regulación que afecte el acceso y/o permanencia en el mercado.

Artículo 2. Modificación del numeral 2 del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modifíquese el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los términos siguientes:

"**Artículo 5. De la promoción de la inversión privada**
(...)
5.2 El Estado **garantiza** la seguridad jurídica y el trato equitativo a los agentes privados **que cuenten con autorizaciones de transporte terrestre a través de contratos de concesión o actos administrativos de la entidad**, de manera que no se alteren injustificadamente **ni desproporcionadamente** los términos contractuales **ni las condiciones de acceso y permanencia en el mercado**, sobre

la base de los cuales se efectúan inversiones y realizan operaciones en materia de transporte, de acuerdo a lo previsto en la Constitución y las leyes respectivas.

(...)"

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: TUDELA GUTIERREZ Adriana Josefina FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/01/2023 10:12:44-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: TUDELA GUTIERREZ Adriana Josefina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/01/2023 10:11:45-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: CAVERO ALVA Alejandro Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/01/2023 11:37:22-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: GONZALES DELGADO Diana Carolina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/01/2023 19:28:15-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: CORDOVA LOBATON Maria Jessica FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/01/2023 15:46:42-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: BAZAN CALDERON Diego Alonso Fernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/01/2023 18:22:40-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/01/2023 13:29:43-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **25** de **enero** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4043/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

a. Antecedentes

Marco normativo

El artículo 9 del Decreto Legislativo N° 757, Ley Marco para el crecimiento de la Inversión Privada, señala que todo agente económico tiene derecho a organizar y desarrollar sus actividades en la forma que juzgue conveniente.

El artículo 4 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dispone que el Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, para lo cual focaliza su acción en los mercados donde existan distorsiones, entendiendo que estas pueden provenir tanto de la mala fe empresarial, como de la regulación inconstitucional, ilegal o irracional.

El numeral 1.4 del artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, establece que la regulación emitida por la administración pública debe mantener la debida proporción entre los medios a emplear y los fines públicos a tutelar, a fin de que respondan a lo estrictamente necesario para la satisfacción de su cometido.

Al respecto, la necesidad de proporcionalidad de una norma constituye una exigencia constitucionalmente reconocida, tal como se señala en la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente 0010-2000-AI/TC del 3 de enero de 2003: "*El principio de proporcionalidad es un principio general del derecho expresamente positivizado, cuya satisfacción ha de analizarse en cualquier ámbito del derecho. En efecto, en nuestro ordenamiento jurídico, éste se halla constitucionalizado en el último párrafo del artículo 200 de la Constitución.*"

El numeral 1 del artículo 16 del Decreto Legislativo N° 1256, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas define la medida desproporcionada como aquella regulación que resulta excesiva en relación con sus fines y/o respecto de la cual existe otra u otras alternativas que puedan lograr el mismo objetivo de manera menos gravosa.

Antecedentes legislativos

Mediante Proyecto de Ley N° 2850/2022-CR, Ley que modifica el numeral 5.2 del artículo 5° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de la autoría del Congresista Hernando Guerra García Campos del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, se dispuso modificar el artículo en mención el cual, entre otros, se

regula y salvaguarda la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte.

Por Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, recaído en el Proyecto de Ley N° 2850/2022-CR, Ley que modifica el numeral 5.2 del artículo 5° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de garantizar la seguridad jurídica en la regulación de las condiciones del mercado del transporte y tránsito terrestre, se recomendó la aprobación por UNANIMIDAD del siguiente texto:

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

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

Al respecto, el texto anterior aseguraría que los cambios en las condiciones del mercado de transporte se den siempre de forma justificada. Sin perjuicio de ello, se considera pertinente desarrollar a mayor profundidad dicho artículo, de forma que, en cumplimiento estricto de los criterios internacionales de calidad regulatoria, los cambios en las reglas de juego del mercado del sector transporte sean siempre razonables y proporcionales.

Por consiguiente, la presente propuesta legislativa parte y se nutre de los argumentos esgrimidos en el Proyecto de Ley 2850/2022-CR, de la autoría del Congresista Hernando Guerra García Campos, con el objetivo de precisar los alcances del artículo 5 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y, asegurar su correcto funcionamiento, de conformidad a la Constitución y las leyes respectivas en la materia.

Asimismo se tomará en consideración la amplia jurisprudencia de la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (CEB) del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) referentes a las denuncias por la vulneración del artículo 5 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Se deja constancia de las siguientes iniciativas legislativas que proponen diversas modificaciones a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

- Proyecto de Ley N° 1109/2021-CR, Ley que modifica la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para extender la cobertura del SOAT y CAT a animales, de la autoría del congresista Diego Bazán Calderón, del Grupo Parlamentario Avanza País.

- Proyecto de Ley N° 1672/2021-PE, Ley que modifica la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de regular la emisión de normas complementarias a los reglamentos nacionales, de la autoría del Poder Ejecutivo.

- Proyecto de Ley N° 1869/2021-CR, Ley que modifica el inciso G del artículo 16° de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en beneficio de mototaxistas, de la autoría del congresista Segundo Montalvo Cubas, del Grupo Parlamentario Perú Libre.

- Proyecto de Ley N° 1969-CR, Ley que modifica el artículo 30 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de la autoría del congresista Nivardo Tello Montes, del Grupo Parlamentario Perú Libre.

b. Derecho a tutelar reconocido en la Constitución Política del Perú

Libertad de empresa, comercio e industria (artículo 59).

Libre competencia (artículo 61).

c. Fundamento de la propuesta

<u>Identificación del problema</u>

i. Diferenciación injustificada entre autorizaciones y concesiones de transporte

Tal como lo reconoce la exposición de motivos del Proyecto de Ley N° 2850/2022-CR, el Decreto de Urgencia N° 019-2022 modificó el artículo 5.2° de la Ley N° 27181 de tal modo que, en la práctica, se ha favorecido a aquellas empresas de transporte que obtienen su permiso de operación producto de una concesión y se ha desprotegido a aquellas empresas de transporte que obtienen su autorización mediante un procedimiento administrativo del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la entidad.

Dicha diferenciación injustificada desprotege, principalmente, empresas de transporte de carga, transporte interprovincial, transporte urbano, transporte turístico, transporte escolar (movilidad escolar), transporte de personal (trabajadores), transporte de taxi, entre otras. Cabe precisar que las autorizaciones obtenidas mediante un procedimiento administrativo (con el TUPA de la entidad) no se encuentran sujetas a un régimen de seguridad jurídica de condiciones establecidas en un contrato entre el Estado y la empresa de transportes, tal como si sucede con las autorizaciones obtenidas por concesión.

El anterior artículo 5.2° garantizaba que no se alteren injustificadamente las condiciones del mercado de aquellas empresas que obtenían sus autorizaciones mediante procedimientos administrativos, no obstante, la modificación que introdujo el Decreto de Urgencia N° 019-2022 desprotege a los mismos frente a cualquier cambio de condiciones que realicen las entidades en perjuicio de los agentes económicos

ii. Sobre la imposibilidad de denuncias por cambios a las condiciones de mercado

Hasta inicios del 2020, el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, garantizaba la estabilidad de las reglas y trato equitativo de los agentes privados de forma que no se alteren injustificadamente las condiciones del mercado.

Sin embargo, de forma arbitraria, la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto de Urgencia 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, se modificó el artículo en mención, estableciendo que lo único que no se puede cambiar sin justificación son los términos contractuales sobre la base de las inversiones y operaciones en materia de transporte.

En ese sentido, actualmente la norma no permite cuestionar una regulación de transporte que modifique de manera arbitraria las condiciones del mercado sectorial, dejando en indefensión al emprendedor.

Como fue expuesto en el Proyecto de Ley N° 2850/2022-CR, la vía más eficiente para cuestionar este tipo de medidas arbitrarias era la denuncia administrativa ante la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas (CEB) del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi). Gracias a esta instancia administrativa es que varios emprendedores han podido continuar en el mercado de transportes, al serles inaplicadas las

regulaciones arbitrarias emitidas por distintas entidades de la administración pública.

Ahora bien, con la publicación del Decreto de Urgencia antes mencionado, los agentes económicos nacionales han perdido este recurso tan útil en la tutela de sus derechos.

Justificación de la medida

i. Sobre la necesidad de estabilidad jurídica

En primer lugar, cabe destacar que la naturaleza de un decreto de urgencia es ser temporal, de forma que se atienda una urgencia o emergencia. No tiene como finalidad regular una materia de manera permanente.

De conformidad con los Considerandos del Decreto de Urgencia 019-2020, Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial, este fue publicado con la finalidad de tomar medidas urgentes en materia de seguridad vial en el marco específico de la disolución del Congreso de la República.

Al respecto, dicha situación de inseguridad jurídica en el sector transporte así como en otros, ya ha culminado, en tanto en agosto de 2021 el actual Congreso entró en funciones y entre sus muchos objetivos se encuentra el de emitir leyes en favor de la seguridad vial y el uso responsable del transporte terrestre de personas y mercancías, al amparo de la Constitución Política del Perú y las leyes existentes.

En ese sentido, corresponde reevaluar la regulación en materia de transporte, siendo en el caso en concreto, necesario identificar la redacción del artículo 5 de la Ley controvertida, que se ajuste más a los objetivos y derechos de nuestra Carta Magna.

Por tanto, se observa que los diversos poderes del Estado han priorizado y destacado la importancia de la calidad regulatoria de toda norma emitida por la administración pública. Entre los pilares de una norma de calidad, se encuentra la demostración ex ante de su eficacia y eficiencia.

Con respecto a la eficacia, se debe demostrar que la propuesta normativa es idónea para solucionar un problema identificado. Solo así podremos concluir que estamos ante una modificación regulatoria justificada y no arbitraria.

Por otro lado, la norma eficiente será aquella cuyos beneficios sean superiores a los costos identificados, es decir, que sea proporcional.

La Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, previa a la emisión del Decreto de Urgencia, sí contemplaba la necesidad de justificación/idoneidad de toda regulación que cambie las condiciones del mercado de transportes; sin embargo, no exigía la proporcionalidad de la medida.

En ese sentido, es menester reinstaurar la necesidad de justificación, al mismo tiempo que se introduce la condición de proporcionalidad en toda norma que cambie las condiciones de mercado de transportes. Por tanto, se justifica la modificación del artículo 5 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en este extremo.

ii. Sobre la reactivación económica y las barreras burocráticas

De conformidad con la Cámara de Comercio de Lima, durante los años de pandemia, más de ciento treinta y cinco mil (135 000) mypes tuvieron que cerrar[1], afectando no solo a millones de emprendedores y ciudadanos que se quedaron sin empleo, sino también perjudicando en gran medida la economía nacional, al ser el sector transporte uno de los mercados más importantes del país.

Acorde a la Sociedad de Comercio Exterior del Perú, hasta agosto de 2021, el sector de transporte había retrocedido un 26.8%[2].

En ese sentido, se acoge la tesis de ambas asociaciones referidas a la urgencia de reactivar el mercado de transporte en beneficio de la economía de toda la nación.

Al respecto, la verdadera reactivación económica no pasa por el otorgamiento de bonos o subsidios y, mucho menos, a través de la intervención estatal como empresario. Por el contrario, en concordancia con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y otros organismos internacionales, es justamente la reducción de la sobrerregulación una de las medidas más idóneas para reactivar un mercado.

En ese sentido, es responsabilidad de los legisladores el disponer de las herramientas necesarias para evitar la emisión de normas que afecten el acceso y la permanencia en el mercado de transporte, sea de manera injustificada o desproporcionada.

---

1 CCL (2022) Más de 135.000 mypes dejaron de operar en dos años de pandemia. Perú Retail. https://www.peru-retail.com/ccl-mas-de-135-000-mypes-dejaron-de-operar-en-dos-anos-de-pandemia/

2 Comex (2021) Alojamiento y Restaurantes; Transporte; y Manufactura entre los sectores con mayor urgencia de reactivación económica. https://www.comexperu.org.pe/articulo/alojamiento-y-restaurantes-transporte-y-manufactura-entre-los-sectores-con-mayor-urgencia-de-reactivacion-economica.

Por consiguiente, se estima necesario reforzar el artículo de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el cual cumple con tal fin: garantizar la seguridad jurídica en las reglas del mercado de transportes, restringiendo todo cambio irracional.

iii. Sobre el análisis de legalidad y razonabilidad

Como fue mencionado en los acápites previos, la vía más idónea para la aplicación del artículo que la presente propuesta modifica es la denuncia administrativa para inaplicar una barrera burocrática ilegal y/o carente de razonabilidad.

En otras palabras, mediante este tipo de denuncia, y gracias a la presente modificación se podrá declarar una disposición regulatoria como ilegal, al haber contravenido el ahora modificado y esclarecido numeral 2 del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Caso contrario, al no existir una prohibición legal de normar de forma injustificada o desproporcionada, el emprendedor afectado requeriría presentar amplios estudios, informes y requisitos cuestionando la razonabilidad de la medida, en aplicación del artículo 16 del Decreto Legislativo N° 1256, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Prevención y Eliminación de Barreras Burocráticas.

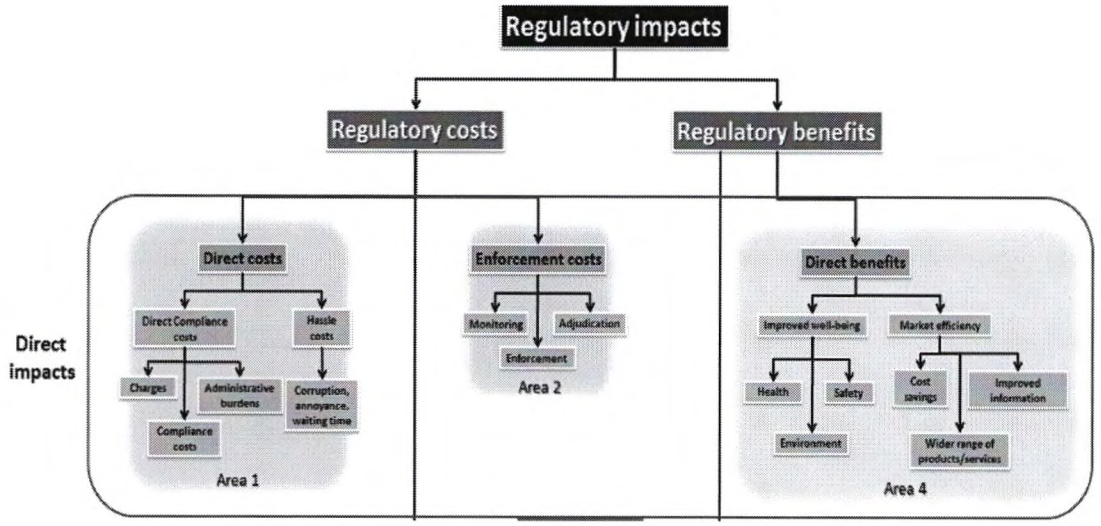
Por tanto, la presente propuesta de modificación actuará en sinergia perfecta con el procedimiento de eliminación de barreras burocráticas ilegales, restituyendo la correcta y necesaria tutela de derechos del emprendedor del sector transporte, promoviendo así la reactivación de la economía nacional.

En ese sentido, se propone modificar el numeral 2 del artículo 5 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre de la manera siguiente:

Ley N° 27181 vigente	Proyecto de Ley
"Artículo 5. De la promoción de la inversión privada (…) 5.2. El Estado promueve la seguridad jurídica y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren los términos contractuales sobre la base de los cuales dichos agentes han efectuado inversiones y realizan operaciones en materia de transporte, de acuerdo a lo previsto en la Constitución y las Leyes respectivas. (...)"	"**Artículo 5. De la promoción de la inversión privada** (...) 5.2 El Estado **garantiza** la seguridad jurídica y el trato equitativo a los agentes privados **que cuenten con autorizaciones de transporte terrestre a través de contratos de concesión o actos administrativos de la entidad**, de manera que no se alteren injustificadamente **ni desproporcionadamente** los términos contractuales **ni las condiciones de acceso y permanencia en el mercado**, sobre la base de los cuales se efectúan inversiones y realizan operaciones en materia de transporte, de acuerdo a lo previsto en la Constitución y las leyes respectivas. (...)"

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El vigente artículo 75° del Reglamento del Congreso señala que las proposiciones de ley y de resolución legislativa requieren de un análisis costo – beneficio dentro de su exposición de motivos. A tal efecto, se considerará la siguiente metodología de análisis de impactos:



Fuente: Renda, A; Schrefler, L; Luchetta, G; Zavatta, R. (2013) Assessing the costs and benefits of regulation. Study for the European Commission, Secretariat General. Centre for European Policy Studies and Economisti Associati. Bruselas. Figura 3. A map of regulatory cost and benefits. p. 21

De acuerdo al cuadro previo, el análisis costo-beneficio de una regulación (norma) requiere de la identificación de los impactos positivos (beneficios) y negativos (costos), considerando a todos los agentes participantes: empresas, personas y Estado. En este caso se advierten los siguientes agentes: sujetos regulados (empresas de transporte, transportistas independientes, ciudadanos usuarios del sistema de transporte y gremios de transporte) y el Estado (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías, Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, Municipalidades Distritales y Provinciales, Gobiernos Regionales y la Policía Nacional del Perú)

<u>Respecto de los costos</u>:

Los impactos negativos (costos) de una regulación se pueden dividir entre los costos directos (asumidos por los sujetos regulados, es decir, empresas y personas) y de cumplimiento (asumidos por el Estado).

Por un lado, los costos que asume el Estado se dividen en los costos de hacer cumplir la regulación (de cumplimiento en estricto) y los costos de aplicación en el

sistema legal (de implementación). En la evaluación de costos asociados al Estado encontramos los siguientes:

1. Un costo de aplicación relacionado a la adecuación de la normativa y capacitación de funcionarios del sector transporte, toda vez que se está restableciendo una redacción similar al régimen de seguridad jurídica del artículo 5.2° de la Ley N° 27181.

2. Un costo de cumplimiento vinculado al posible aumento del número de denuncias del sector transportes en materia de eliminación de barreras burocráticas ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi), por lo que es posible que la carga laboral también aumente.

Sin embargo, corresponde desestimar los presuntos costos identificados por las siguientes razones:

1. La normativa que se propone en el presente proyecto estuvo vigente hasta el 2020. En consecuencia, no existe un costo de adecuación normativa o de capacitación a funcionarios, toda vez que los servidores públicos y funcionarios vinculados al sector transporte cuentan con suficiente conocimiento de la normativa que se pretende restablecer (art. 5.2° de la Ley N° 27181).

2. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) es un organismo conocido, entre muchos otros, por autofinanciarse. Esto significa que su presupuesto proviene de las tasas que cobra por la prestación de sus servicios. En ese sentido, el incremento de denuncias en materia de eliminación de barreras burocráticas también implicará un aumento de su presupuesto, con el cual podrá disponer de nuevo personal.

Además, se advierte que los costos directos que deberán asumir los sujetos regulados únicamente se vinculan a costos de información, debido a la nueva fórmula legal de seguridad jurídica en materia de transporte en el artículo 5.2°. No obstante, corresponde desestimar el impacto de dicho costo, toda vez que se encuentra incluido en el costo de aplicación del Estado (actividades de difusión y capacitación de funcionarios).

Respecto de los beneficios:

La presente iniciativa legislativa otorga los siguientes beneficios sociales y económicos para los sujetos regulados, así como para el Estado:

- Los agentes económicos vinculados al sector transporte (sujetos regulados) contarán con un ordenamiento que les provea seguridad jurídica para realizar inversiones en el sector, a fin de que prevalezcan sus derechos para acceder y permanecer en el mercado.

- Los agentes económicos contarán con predictibilidad jurídica al exigir la justificación legal y razonable de las medidas que emite el Estado en la materia y podrán acceder a la defensa de sus derechos ante el Indecopi.

- El Estado contará con mayor legitimidad al armonizar un marco jurídico legal y razonable a nivel nacional, de tal modo que se articulen las normas legales emitidas por el Gobierno Central con las emitidas por los Gobiernos Locales y Regionales.

- El Estado contará con un marco normativo legal y razonable en todos sus niveles de gobierno, por lo que se contribuirá a la sistematización y simplificación de las normas vigentes, con el objetivo de promover la inversión privada y el desarrollo económico de las regiones.

Por todo lo expuesto, se concluye que la presente propuesta legislativa incorpora importantes beneficios a la seguridad jurídica y económica de los agentes económicos que participan en el sector transportes, en aras de promover la competencia y la reactivación económica del país.

Análisis Costo – Beneficio en estricto:

De acuerdo a lo señalado, este proyecto de ley no genera ningún costo al erario nacional pues únicamente se restablece la normativa vigente antes de la emisión del Decreto de Urgencia N° 019-2020, que no plantea alguna afectación financiera al presupuesto público. El régimen de seguridad jurídica permitirá que las normas en materia de transporte, a nivel nacional, sean legales y razonables en el acceso y la permanencia en el mercado de los agentes económicos.

En consecuencia, queda acreditado que en la presente propuesta legislativa se sobreponen los beneficios sociales y económicos al presunto inexistente sobrecosto de real de la medida propuesta. Por tanto, el análisis costo-beneficio determina que

la opción regulatoria elegida es viable en medida que los beneficios son mayores a los costos identificados.

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley modifica el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, garantizando la existencia de un correcto análisis de proporcionalidad en toda regulación que modifique las condiciones de acceso y/o permanencia en el mercado de transporte terrestre.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

- **DÉCIMA SÉPTIMA POLÍTICA DEL ESTADO.** Afirmación de la economía social de mercado.

- **DÉCIMA OCTAVA POLÍTICA DEL ESTADO.** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

- **VIGÉSIMA CUARTA POLÍTICA DEL ESTADO.** Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

Lima, enero 2023