CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
17 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 15:35 h.

Dictamen recaído en los proyectos de ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE que, con texto sustitutorio, propone la Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre.

COMISIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
Periodo Anual de Sesiones 2022-2023

Señor presidente:

Han ingresado para dictamen de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social (en adelante, Comisión de Trabajo), los siguientes proyectos de ley:

i. Proyecto de Ley 2773/2022-CR, presentado por el grupo parlamentario Cambio Democrático, a iniciativa de la congresista Sigrid Bazán Narro, que propone la "Ley que regula la jornada laboral en el Transporte Terrestre".

ii. Proyecto de Ley 3286/2022-PE, presentado por el Poder Ejecutivo, que propone la "Ley del conductor y conductora profesional".

En la DÉCIMA QUINTA SESIÓN ORDINARIA semipresencial, celebrada el 2 de mayo de 2023, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, con la dispensa del trámite de sanción del acta, aprobó por **MAYORÍA**, el dictamen recaído en los proyectos ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE que, con texto sustitutorio, propone la Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre. Votaron a favor los señores congresistas Sigrid BAZÁN NARRO, Miguel Ángel CICCIA VÁSQUEZ, Lucinda VÁSQUEZ VELA, Carlos Antonio ANDERSON RAMÍREZ, María del Carmen ALVA PRIETO, José Alberto ARRIOLA TUEROS, José María BALCÁZAR ZELADA, Waldemar José CERRÓN ROJAS, Isabel CORTÉZ AGUIRRE, Raúl Felipe DOROTEO CARBAJO, Randu FLORES RAMÍREZ, Elva Edhit JULÓN IRIGOÍN, Bernardo Jaime QUITO SARMIENTO, Norma Martina YARROW LUMBRERAS y Alex PAREDES GONZÁLES (por el congresista Nivardo Edgar TELLO MONTES). Con los votos en abstención de los congresistas Jorge Alberto MORANTE FIGARI, Tania Estefany RAMÍREZ GARCÍA, Hernando GUERRA GARCÍA CAMPOS y Cruz María ZETA CHUNGA. No se registró votos en contra.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1. Antecedentes procedimentales

i. El Proyecto de Ley 2773/2022-CR ingresó por trámite documentario el 8 de agosto de 2022 y, con fecha 23 de agosto de 2022, fue remitido para estudio y dictamen a la Comisión de Trabajo como primera comisión dictaminadora y a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión dictaminadora.

ii. El Proyecto de Ley 3286/2022-PE ingresó por trámite documentario el 12 de octubre de 2022 y, con fecha 14 de octubre de 2022, fue remitido para estudio y dictamen a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como primera comisión dictaminadora y a la Comisión de Trabajo como segunda comisión dictaminadora.

iii. Con fecha 02 de mayo de 2023, en la décima quinta sesión ordinaria de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, el congresista Jaime Bernardo Quito Sarmiento señaló que resulta necesario que el párrafo 5.4 del artículo 5 del texto sustitutorio precise que el periodo acumulado de conducción continua, diurna o nocturna no debe exceder las diez horas por día. Al respecto, la presidencia de esta comisión acoge dicha observación, pues guarda coherencia con la finalidad de la presente iniciativa legislativa que busca mejorar el nivel de protección social y respeto de los derechos laborales del conductor y personal auxiliar del transporte terrestre, así como resguardar la vida e integridad de las personas.

2. Antecedentes parlamentarios

En el Periodo Parlamentario **2016-2021**, se presentaron los siguientes proyectos de ley sobre la misma materia:

i. El Proyecto de Ley 04162/2018-CR: fue presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular el 8 de abril de 2019 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones. El proyecto tenía por objeto promover un formato de bitácora del conductor, con la finalidad de registrar las horas de manejo, descanso y de servicio de los conductores de transporte terrestre de mercancías, en el ámbito nacional, regional y provincial. El 17 de agosto de 2021 fue archivado mediante Acuerdo del Consejo Directivo 19-2021-2022/CONSEJO-CR.

ii. El Proyecto de Ley 03098/2017-CR: fue presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular el 6 de julio de 2018 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones. El proyecto tenía por objeto declarar de interés nacional la creación del Formato de Registro de Manejo para corroborar el cumplimiento de la jornada máxima de conducción, establecido en el artículo 30 del Decreto Supremo 017-2099-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en el caso del conductor de transporte terrestre de personas, así como comprobar las horas de manejo, descanso y de servicio de los conductores de transporte terrestre de mercancías. El 24 de abril de 2018, el proyecto fue retirado por su autor, el congresista Elías Avalos.

En el Periodo Parlamentario **2011-2016**, se presentaron los siguientes proyectos de ley sobre la misma materia:

i. El Proyecto de Ley 04334/2014-CR: fue presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular-Frente Amplio el 19 de marzo de 2015 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como primera comisión dictaminadora y a la Comisión de Trabajo y seguridad Social, como segunda comisión. El proyecto tenía por objeto regular algunos de los elementos de la relación laboral de los conductores de transporte terrestre a nivel interprovincial de pasajeros y de carga pesada.

ii. El Proyecto de Ley 03973/2014-CR: fue presentado por el Grupo Parlamentario Unión Regional el 12 de noviembre de 2014 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como primera comisión dictaminadora y a la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, como segunda comisión. El proyecto tenía por objeto establecer el descanso y la jornada máxima de conducción de vehículos de transporte terrestre de carga.

iii. El Proyecto de Ley 02708/2013-CR: fue presentado por el Grupo Parlamentario Concertación Parlamentaria el 19 de septiembre de 2013 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones. El proyecto tenía por objeto regular las jornadas máximas de conducción en el transporte terrestre de mercancías.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El **Proyecto de Ley 2773/2022-CR** tiene por objeto regular la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional. La fórmula legal de este proyecto de ley consta de nueve (9) artículos y tres (3) disposiciones complementarias finales (DCF), de la siguiente forma:

- Artículos 1, 2 y 3: se refieren al objeto, finalidad y ámbito de aplicación de la norma, respectivamente.
- Artículo 4: establece lo que se considera como jornada de trabajo y sus excepciones.
- Artículo 5: fija el periodo máximo de conducción diurna y nocturna.
- Artículo 6: desarrolla lo que se entiende por descanso continuo mínimo y sus condiciones.
- Artículo 7: señala que las horas de trabajo realizadas en territorio internacional se acumulan a las realizadas en territorio nacional.

- Artículo 8: prohibición de remuneración a destajo.
- Artículo 9: referido a la seguridad y salud en el trabajo.
- La primera DCF trata de la vigencia de la norma.
- La segunda DCF regula la reglamentación de la norma.
- La tercera DCF trata sobre las capacitaciones a cargo del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El **Proyecto de Ley 3286/2022-PE** tiene por objeto regular medidas a favor de los conductores y conductoras profesionales. La fórmula legal de este proyecto de ley consta de seis (6) artículos y cinco (5) disposiciones complementarias finales (DCF), de la siguiente forma:

- Artículos 1, 2, 3 y 4: se refieren al objeto, definiciones, finalidad y ámbito de aplicación de la norma, respectivamente.
- Artículo 5: regula la jornada laboral de los conductores y conductoras profesionales.
- Artículo 6: establece cuales son los controles de la jornada laboral del conductor y conductora profesional.
- La primera DCF trata de la reglamentación de la norma.
- La segunda DCF establece el día 23 de junio de cada año como el día del conductor y conductora profesional.
- La tercera DCF establece que la presente norma no afecta disposiciones más favorables contenidas en otras normas que sean aplicables al conductor y conductora profesional.
- La cuarta DFC establece que la actividad desarrollada por los conductores y conductoras profesionales es considerada como de "Alto Riesgo" en concordancia con la Ley 26790, "Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud".
- La quinta DCF señala que la Autoridad Inspectiva del Trabajo fiscaliza el cumplimiento de la presente norma.

III. MARCO NORMATIVO

1. Legislación nacional

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre.

2. Normas convencionales

- Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo - Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera).

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

1. Análisis técnico

La propuesta normativa plantea una regulación especial de la jornada laboral, el descanso mínimo continuo y el período máximo de conducción para el transporte terrestre de personas o mercancías.

Por tratarse de una regulación especial, que supone introducir una diferencia respecto del ámbito subjetivo de las normas generales que regulan la jornada de trabajo, la fundamentación en cuestión debe ser coherente con el mandato constitucional previsto en el artículo 103 de la Constitución. Al respecto, el Tribunal Constitucional ha señalado que, para ser válidas, las afectaciones al principio de igualdad (regulaciones especiales) éstas deben superar el denominado *test de igualdad*, cuya estructura es la siguiente:

a) Determinación del tratamiento legislativo diferente: la intervención en la prohibición de discriminación.
b) Determinación de la "intensidad" de la intervención en la igualdad.
c) Determinación de la finalidad del tratamiento diferente (objetivo y fin).
d) Examen de idoneidad.
e) Examen de necesidad.
f) Examen de proporcionalidad en sentido estricto o ponderación[1].

Con relación a la determinación del tratamiento legislativo diferente, el Tribunal Constitucional ha señalado que ésta debe consistir en una regulación distinta a la general en función de una finalidad (relación finalista). En el caso concreto, ésta plantea establecer, para el caso de los conductores y personal auxiliar que prestan servicios en la actividad de transporte terrestre, límites respecto de los periodos de conducción y mínimos sobre el descanso.

Luego de identificar esta situación jurídica diferenciada corresponde categorizar el tipo de intensidad sobre el principio de igualdad. Al respecto, esta intervención se clasifica, siguiendo los criterios establecidos por el Tribunal Constitucional, en la categoría de leve, pues no tiene como fundamento alguno de los motivos proscritos por la Constitución[2] y no genera efectos limitativos de carácter significativo sobre otros derechos.

---

[1] Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente 045-2004-AI/TC. Fundamento Jurídico 33.

[2] En los términos del Tribunal Constitucional, se clasifica de intensidad leve cuando "*la discriminación se sustenta en motivos distintos a los proscritos por la propia Constitución y, además, tiene como*

Ahora bien, en cuanto a la finalidad del tratamiento diferente, siguiendo a la exposición de motivos, esta satisface los parámetros de objetivo y fin previstos en el *test*. Así, la situación jurídica que se pretende modificar a través de la regulación especial es la excesiva superación de las jornadas de trabajo de los conductores, documentada por la ENAHO en la Encuesta Nacional de Hogares sobre Condiciones de vida y pobreza[3]. De igual manera, la finalidad responde a una optimización del derecho fundamental a la jornada ordinaria de trabajo, reconocida en el artículo 25 de la Constitución y el artículo 2 del Convenio 1 de la OIT sobre las horas de trabajo, ratificado por el Estado peruano el 8 noviembre 1945.

A partir de lo expuesto hasta este punto, la regulación planteada en la propuesta normativa presenta una estructura lógica y fundamentos jurídicos para normar, de forma diferenciada, la jornada laboral, el descanso mínimo continuo y el período máximo de conducción para el transporte terrestre de personas o mercancías. Así, habiendo definido ello, y siguiendo la estructura del *test de igualdad*, se procederá a continuar con el análisis de idoneidad, necesidad y proporcionalidad -estructura típica del *test de proporcionalidad*.

De esta manera, siguiendo la estructura desarrollada, el examen de idoneidad del trato diferenciado presenta una doble estructura de análisis: (i) primero, respecto de la relación entre la intervención en la igualdad, el medio y el objetivo; y (ii) segundo, en cuanto a la relación entre objetivo y finalidad de la intervención[4].

La Comisión de Trabajo y Seguridad Social estima que la medida en cuestión supera los niveles de análisis relativos al examen de idoneidad. Respecto a la relación entre la intervención a la igualdad, el medio y el objetivo, se constata que el tratamiento diferenciado a los trabajadores y auxiliares que realizan labores de transporte tiene una vinculación directa con las reglas especiales en materia de descanso mínimo continuo y el período máximo de conducción, y guarda coherencia con el objetivo definido: generar un cambio en cuanto a la excesiva jornada de trabajo de los conductores.

---

consecuencia el impedimento del ejercicio o goce de un derecho de rango meramente legal o el de un interés legítimo". Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente 045-2004-AI/TC. Fundamento Jurídico 35, literal c).

[3] Según la estadística ofrecida, en el transporte terrestre de pasajeros, el 68.3% labora más de 48 horas semanales, y en el caso del transporte de carga, 52.9%.

[4] Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente 045-2004-AI/TC. Fundamento Jurídico 38.

De igual manera, se evidencia la conexión lógica entre objetivo y finalidad. El propósito de reducir el excesivo tiempo de trabajo de los conductores se vincula de forma directa con la optimización del derecho fundamental a la jornada ordinaria del colectivo señalado. Así, satisface el control de la justificación constitucional de medida[5].

Superado el análisis de idoneidad, debe evaluarse la necesidad de la medida. De acuerdo con lo dispuesto por el Tribunal Constitucional, ello implica realizar una comparación entre el medio adoptado y otros hipotéticos que respondan a la misma finalidad, que sean igualmente idóneos[6]. Ello implica, además, considerar que estos no intervengan en la prohibición de discriminación y revistan de menor intensidad respecto de la propuesta normativa. Conviene señalar, además, que el intérprete constitucional señala que esta evaluación se realiza respecto del objetivo del trato diferenciado.

En función a lo señalado, corresponde evaluar otros medios hipotéticos que puedan reducir la excesiva jornada de trabajo de los conductores. Al respecto, es importante precisar que solo una normativa especial para el colectivo, y que además incida sobre el tiempo de trabajo, podrían responder al objetivo concreto identificado. En ese sentido, no se halla una opción menos gravosa que satisfaga las premisas dispuestas por el Tribunal Constitucional.

Finalmente, el último nivel de análisis del *test* de igualdad consiste en la "*comparación entre el grado de realización u optimización del fin constitucional y la intensidad de la intervención en la igualdad*". Con relación a ello, deberá evaluarse si es que la afectación al principio de igualdad tiene un correlato proporcional con la optimización del fin constitucional perseguido[7]. De esta manera, una vez definido el nivel de realización del fin perseguido, se procederá con el análisis comparativo.

En primer lugar, conviene reiterar que la intervención a la igualdad ha sido determinada en la categoría de leve, pues no tiene como fundamento alguno de los motivos proscritos por la Constitución y no genera efectos limitativos de carácter significativo sobre otros derechos. Por otro lado, el nivel de realización del fin perseguido es alto toda vez que garantiza el derecho fundamental a la jornada ordinaria a través del establecimiento de límites adecuados. De esta manera, el ejercicio de comparación muestra una relación admisible. Por tanto, se cumple con el balance previsto por el Tribunal Constitucional.

---

[5] Barak, Aharon. (2017). *Proporcionalidad: los derechos fundamentales y sus restricciones*. Lima: Palestra editores; Clérico, Laura. (2009). *El examen de proporcionalidad en el Derecho Constitucional*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.

[6] Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente 045-2004-AI/TC. Fundamento Jurídico 39.

[7] Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente 045-2004-AI/TC. Fundamento Jurídico 40.

En base a lo expuesto, en concordancia con el artículo 103 de la Constitución, y habiendo superado el *test de igualdad*, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social estima que la introducción de una regulación especial respecto de la jornada de trabajo de los conductores resulta técnicamente válida.

Luego de haber justificado, desde una perspectiva constitucional, la introducción de una regulación distinta para los trabajadores y auxiliares que realizan labores de transporte corresponde explicar el alcance de estas medidas y su relación con el resto de las reglas generales sobre la jornada de trabajo.

Sobre la jornada de trabajo en el transporte terrestre de personas o mercancías

En primer lugar, la propuesta normativa precisa diferentes aspectos de la actividad de transporte terrestre de persona o mercancías, siguiendo el criterio de puesta a disposición del empleador para brindar la prestación del servicio[8]. De esta manera, el artículo referido contiene diferentes aspectos que, aunque no constituyen la actividad propia de conducción, se encuentran directamente relacionadas, e incluso son necesarias para llevar a cabo la prestación en los términos ordinarios:

> **Artículo 4. Jornada de trabajo**
> 4.1 Se considera como jornada el tiempo durante el cual el conductor o el personal auxiliar se encuentran a disposición del empleador o de terceros vinculados con el transporte terrestre que puedan solicitar su participación en el cumplimiento de sus funciones, dentro o fuera del vehículo.
>
> 4.2 También se considera como jornada el tiempo destinado a la realización de trabajos complementarios, tales como: trabajos referidos a la contabilidad; entrega de ingresos; firma de registros; entrega de hojas de servicio; control de boletos; recepción y entrega del vehículo asignado; trayecto desde el registro de ingreso hasta el vehículo y desde su entrega hasta el registro de salida; trabajos para conservación, reparación y revisión técnica del vehículo; la carga y descarga de mercancías; entre otros, los cuales son determinados en el reglamento.

[8] Este criterio es pacífico en la doctrina nacional, Toyama, Jorge. (2015). *El derecho individual del trabajo en el Perú. un enfoque teórico-práctico*. Lima: Gaceta Jurídica. Así como a nivel comparado. Por ejemplo, en la doctrina uruguaya, Ermida, Óscar. (2000). La flexibilidad. En: AA.VV. *Estudios sobre la flexibilidad en el Perú*. Lima: OIT.

4.3 La jornada de trabajo es de ocho horas diarias, cuarenta y ocho horas semanales.

De esta manera, el texto citado, si bien no constituye una norma especial, permite identificar de manera clara qué actividades comprende la jornada de trabajo en la actividad del transporte terrestre de personas y mercancías.

Sobre los periodos máximos de conducción y descanso continuo

Ahora bien, las reglas especiales en materia de jornada laboral en la actividad del transporte terrestre de personas y mercancías son dos: (i) la determinación de un periodo máximo de conducción continua; y (ii) el establecimiento de un descanso continuo mínimo.

Con relación al primero, las reglas sobre periodo máximo de conducción que lo desarrollan son las siguientes:

Artículo 5. Período máximo de conducción continua

5.1 El conductor no debe realizar periodos de conducción continua diurna que superen las cinco horas, ni períodos de conducción nocturna que superen las cuatro horas. Cumplidos los límites señalados, el conductor debe gozar de un descanso efectivo no menor a una (1) hora.

5.2 Se entiende por jornada de conducción diurna la que se realiza entre las 06:00 y las 21:59 horas y por jornada de conducción nocturna la que se realiza entre las 22:00 y las 05:59 horas.

5.3 Se consideran dentro del periodo de conducción continua las interrupciones o descansos intercalados iguales o menores a una hora.

5.4 Los periodos acumulados de conducción continua no deberán exceder de diez horas por día.

5.5 Excepcionalmente, en forma voluntaria, puede realizarse trabajo en horas extras, siempre que no implique contravención a las reglas y límites establecidos en la presente ley sobre periodos máximos de conducción y descanso continuo mínimo.

En primer lugar, se precisa que las jornadas de conducción continua tienen un límite en función al horario de trabajo: (i) cinco horas en el caso de diurno; y (ii) cuatro horas en el caso de nocturno. Transcurrido el periodo señalado, se debe gozar de un descanso efectivo no menor a una hora. Asimismo, se dispone un límite especial a los periodos acumulados de

hasta diez horas por día. Estas reglas, responden a la finalidad constitucional desarrollada en el test de igualdad, la cual busca reducir la excesiva superación de las jornadas de trabajo de los conductores. Además, de ello, permite garantizar tanto la adecuada prestación del servicio, así como la seguridad y salud de los conductores.

Conviene señalar que esta regla también responde al estándar internacional previsto por el Convenio OIT 153 y la Recomendación 161, referentes a la duración del trabajo y los períodos de descanso en el transporte por carretera[9].

En segundo lugar, se establecen las siguientes reglas en materia de descanso continuo mínimo:

> **Artículo 6. Descanso continuo mínimo**
>
> 6.1 Los conductores y el personal auxiliar tienen derecho a disfrutar de un descanso continuo de diez horas por cada periodo de veinticuatro horas, contando desde el inicio de la jornada de trabajo.
>
> 6.2 El descanso continuo debe efectuarse en el lugar de residencia habitual del conductor o del personal auxiliar.
>
> 6.3 En los casos que, a consecuencia de la jornada de trabajo, el trabajador, al momento del goce del descanso, se encuentre en una circunscripción territorial ajena a la de su domicilio, el empleador proporciona hospedaje y alimentación adecuados a la dignidad, comodidad y seguridad del trabajador, o cubre los costos mediante la asignación dineraria correspondiente. Esta disposición también aplica cuando el servicio sea prestado en el ámbito internacional, en cuyo caso el empleador debe garantizar hospedaje y alimentación adecuadas en dicho territorio.
>
> 6.4 Está prohibido considerar como hospedaje el interior del vehículo.

Las reglas expuestas, en concordancia con el objetivo y finalidad constitucional desarrollados en el test de igualdad, también responden a garantizar el descanso diario adecuado de los conductores y personal auxiliar que prestan servicios en la actividad de transporte terrestre, así como reducir la excesiva cantidad de horas de trabajo.

---

[9] Textualmente, el instrumento internacional citado establece: *Artículo 5.*
1. No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa.

Asimismo, en aras que este descanso se haga en condiciones óptimas, se precisa que debe efectuarse en el lugar de residencia habitual. No obstante, si por circunstancias de la prestación del servicio el trabajador se encuentre lejos, se prevé el otorgamiento de una condición de trabajo consistente en hospedaje y alimentación. De esta manera se busca también evitar la práctica de considerar como hospedaje el interior del vehículo.

.

Sobre las garantías para el cumplimiento de los límites

Finalmente, la propuesta normativa establece una serie de garantías necesarias para viabilizar el respeto al cumplimiento de límites a la jornada de trabajo de los trabajadores que laboran en el transporte terrestre de personas o mercancías. Estas son las siguientes:

> Artículo 7. Registro de asistencia
> El empleador tiene la obligación de llevar un registro de asistencia para los trabajadores señalados en el artículo 2, a cuyo efecto cumplen con los alcances de la jornada de trabajo prevista en la presente ley.
>
> Artículo 8. Registro de conducción, descansos y cartilla personal.
> 8.1 El empleador tiene la obligación de llevar en el interior del vehículo un registro para conductores y el personal auxiliar en el que se indique, según corresponda, el inicio y fin de las siguientes actividades:
> Periodos de conducción.
> Períodos de descanso intercalado.
> Períodos dedicados a actividades auxiliares o complementarias.
>
> 8.2 El empleador debe poner a disposición de los conductores y personal auxiliar una cartilla personal en la que consten los mismos datos registrados en virtud del artículo 7 de la presente ley y el numeral 8.1 del presente artículo.

Conviene señalar que, en función de las normas garantías previstas para el respeto de la jornada máxima, no resulta de aplicación a los conductores y personal auxiliar que prestan servicios en la actividad de transporte terrestre la exclusión prevista en el artículo 5[10] del Decreto Legislativo 854, Ley De Jornada De Trabajo, Horario y Trabajo en Sobretiempo, modificado por Ley 27671, así como literal c) del artículo 10[11] del Reglamento del Decreto

---

[10] El artículo citado señala textualmente lo siguiente:
Artículo 5.- No se encuentran comprendidos en la jornada máxima los trabajadores de dirección, **los que no se encuentran sujetos a fiscalización inmediata** y los que prestan servicios intermitentes de espera, vigilancia o custodia.

[11] El artículo citado señala textualmente lo siguiente:
Artículo 10.- Para efectos del Artículo 5 de la Ley se considera como:
[...]
c) Trabajadores no sujetos a fiscalización inmediata, **aquellos trabajadores que realizan sus labores** o parte de

Legislativo 854 modificado por la Ley 27671, sobre Jornada de Trabajo, Horario y Trabajo en Sobretiempo. Como se prevé de los instrumentos dispuestos para garantizar el respeto a los límites previstos, no existen fundamentos jurídicos que justifiquen la clasificación de estos como "trabajadores no sujetos a fiscalización inmediata".

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

La Comisión de Trabajo y Seguridad Social considera esta propuesta legislativa como necesaria pues, como se señala en la Encuesta de la ENAHO 2021, los trabajadores que realizan labores de transporte terrestre laboran, en su mayoría, más de 48 horas, siendo solo un 31% quienes se ajustan a los mandatos constitucionales y convencionales relativos a la materia.

Esta data se replica, además, en el transporte terrestre de carga, donde cerca de la mitad (47.1%) excede los límites previstos. En ese sentido, es necesario legislar a efectos de dar cumplimiento y efectividad a los derechos relativos a la jornada de trabajo y descanso.

Por otro lado, esta propuesta legislativa es viable, pues la creación de un régimen especial de jornada de trabajo para los trabajadores que realizan labores de transporte terrestre responde al cumplimiento estricto del mandato constitucional previsto en el artículo 103 de la Constitución.

Finalmente, esta medida es oportuna, pues la data más actualizada disponible reitera el incumplimiento de los límites previstos para la jornada de trabajo y muestra la relación directamente proporcional entre la excesiva cantidad de horas de manejo y los accidentes automovilísticos, entre otros.

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

La presente iniciativa legislativa tiene como fin establecer medidas que favorecen a los conductores y personal auxiliar que prestan servicios en la actividad de transporte terrestre. Esta normativa, como se ha señalado, no modifica el ordenamiento vigente, sino que crea una regulación especial en materia de jornada de trabajo para este colectivo.

En ese sentido, con la aprobación de esta iniciativa legislativa se materializa el mandato constitucional establecido en el artículo 103 de la Constitución Política del Perú a favor de este colectivo de trabajadores.

---

ellas sin supervisión inmediata del empleador, **o que lo hacen parcial o totalmente fuera del centro de trabajo**, acudiendo a él para dar cuenta de su trabajo y realizar las coordinaciones pertinentes.

4. Análisis de las opiniones e información solicitada

4.1. Opiniones solicitadas:

i. Respecto al **Proyecto de Ley 2773/2022-CR**, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social ha solicitado la emisión de opinión a las siguientes entidades:

- Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, mediante oficio 0007-PL002773-2022-2023-CTSS-CR, de fecha 29 de agosto de 2022.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante oficio 0008-PL002773-2022-2023-CTSS-CR, de fecha 29 de agosto de 2022.
- Presidencia del Consejo de Ministros, mediante oficio 0009-PL002773-2022-2023-CTSS-CR, de fecha 29 de agosto de 2022.
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, mediante Oficio 00010-PL002773-2022-2023-CTSS-CR, de fecha 29 de agosto de 2022.
- Confederación General de Trabajadores del Perú, mediante oficio 00011-PL002773-2022-2023-CTSS-CR, de fecha 29 de agosto de 2022.
- Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga, mediante oficio 00012-PL002773-2022-2023-CTSS-CR, de fecha 29 de agosto de 2022.

ii. Respecto al **Proyecto de Ley 3286/2022-PE**, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social ha solicitado la emisión de opinión a las siguientes entidades:

- Confederación General de Trabajadores del Perú, mediante oficio 327-PL 3286-2022-2023-P-CTSS-CR, de fecha 14 de octubre de 2022.
- Asociación Nacional de Choferes Interprovinciales y de carga pesada, mediante oficio 328-PL3286-2022-2023-P-CTSS-CR, de fecha 14 de octubre de 2022.
- Federación Centro Unión de Trabajadores. Mediante oficio 329-PL3286-2022-2023-P-CTSS-CR, de fecha 14 de octubre de 2022.
- Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas – CONFIEP. Mediante oficio 330-PL3286-2022-2023-P-CTSS-CR, de fecha 14 de octubre de 2022.
- Sindicato Único Nacional de Conductores Profesionales del Perú, mediante oficio 390- PL3286-2022-2023-P-CTSS-CR, de fecha 25 de octubre de 2022.
- Luz Ámbar Perú, mediante oficio 391-PL3286-2022-2023-P-CTSS-CR, de fecha 14 de octubre de 2022.

4.2. Opiniones recibidas:

i. Respecto al **Proyecto de Ley 2773/2022-CR,** la Comisión de Trabajo recibió las siguientes respuestas:

- **Presidencia de Consejo de Ministros**: mediante oficio D002271-2022-PCM-SG, de fecha 14 de octubre de 2022, corre traslado del Informe D001307-2022-PCM-OGAJ, en el cual la Oficina General de Asesoría Jurídica de la PCM señala que no tiene competencias para emitir opinión sobre la viabilidad del Proyecto de Ley 2773/2022-CR.

- **Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo**: mediante oficio 2368-2022-MTPE/4 de fecha 12 de diciembre de 2022, corre traslado del Informe 1012-2022-MTPE/4/8, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el cual señalan que el proyecto de ley es viable con las siguientes observaciones:

  - Respecto al artículo 3 del proyecto, señalan que se debe definir "personal auxiliar" tomando en consideración la definición plasmada en el proyecto de decreto supremo publicado mediante Resolución Ministerial 154-2015-TR, para clarificar que la norma no aplicaría a actividades administrativas.

  - Sobre el artículo 6, se sugiere una evaluación de los costos y su naturaleza remunerativa en lo que respecta hospedaje, alimentación o asignación dineraria para tal fin. Si bien se entiende que se tratan de condiciones de trabajo y que la asignación dineraria es no remunerativa, conviene indicar las consecuencias jurídicas de tal naturaleza, lo que podría desarrollarse en la exposición de motivos. Asimismo, se sugiere precisar que, de acuerdo con el fomento de la negociación colectiva, según lo establecido en el artículo 28 de la Constitución Política del Perú, las organizaciones sindicales podrían pactar o ya haber pactado convenios colectivos que regulen condiciones de trabajo o beneficios mayores o inferiores a los previstos en el proyecto de ley.

  - Respecto al artículo 7, indican que es conveniente aclarar que, si el servicio de transporte internacional no comprende servicios en los ámbitos regional o nacional, no les será aplicable dicha disposición.

- **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)**, mediante el oficio D000002-2023-SUTRAN-SP de fecha 6 de enero de 2023, corre traslado del Informe D000653-2022-SUTRAN-OAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el cual señalan que el proyecto de ley:

Dictamen recaído en los proyectos de ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE que, con texto sustitutorio, propone la Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre.

*"...resulta **oportuno por la importancia de la regulación planteada**, toda vez que va a coadyuvar a la disminución de accidentes de tránsito al establecer límites específicos respecto a las jornadas y periodos acumulados de conducción permitidos y el descanso necesario que requiere el conductor, tanto en el transporte de mercancías como en el de pasajeros; promoviendo de este modo que los conductores realicen la actividad de conducción de manera más segura y óptima, contribuyendo al resguardo de la vida, integridad y salud de los usuarios y los operadores de transporte."*

Sin perjuicio de ello, considera que se deben tener en cuenta las siguientes observaciones:

- Establecer los límites de la duración de conducción continua, las horas de trabajo y las horas de descanso en general, enfatizando que en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte ya está regulado el transporte de personas más no el de mercancías
- Delimitar el concepto de personal auxiliar.
- Establecer la contabilización de los descansos y/o cambios de conductor, ante casos excepcionales que se presenten durante el periodo de conducción.
- Evaluar el tema de periodos acumulados de conducción permitido con el fin de no tener impacto negativo en la oferta del servicio de transporte autorizado.
- Evaluar la casuística presentada en el caso de que la conducción inicie en jornada diurna y termine en jornada nocturna o viceversa, a efectos de determinar el periodo máximo de conducción continua (04 o 05 horas).

ii. Respecto al **Proyecto de Ley 3286/2022-CR,** la Comisión de Trabajo no ha recibido respuestas a las solicitudes de opinión realizadas.

5. Análisis costo-beneficio

La presente iniciativa legislativa tiene el objetivo de precisar la causal de despido por rendimiento deficiente, por lo tanto, no genera costos económicos o fiscales. Conceptualmente, se pueden encontrar las siguientes ventajas:

Ventajas

- Brinda condiciones mínimas para el correcto desempeño de la conducción.
- Protege la vida de los conductores, personal auxiliar y pasajeros.

- Disminuye los accidentes de tránsito.
- Reconoce las horas de trabajo de los conductores y personal auxiliar como tiempo a disposición del empleador.
- Mayor productividad de los conductores.

Respecto al análisis costo-beneficio, debemos considerar lo establecido por el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, Ley 26889, aprobado mediante Decreto Supremo 007-2022-JUS que establece lo siguiente:

> "Artículo 9.- Análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma
>
> 9.1 El análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos es empleado para conocer en términos cuantitativos y/o cualitativos los efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios, o en su defecto posibilidad apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. No se debe limitar al análisis de materias únicamente patrimoniales y/o presupuestales.
>
> 9.2 La necesidad de la norma debe estar debidamente justificada dada la naturaleza de los problemas existentes, los costos y beneficios probables de la aprobación y aplicación de la norma y los mecanismos alternativos que existan para solucionar dichos problemas.
>
> 9.3 El análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma es obligatorio en todos los proyectos normativos, y en particular en aquellas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; así como leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.

En este sentido, para estimar el análisis costo-beneficio de la presente propuesta se necesita contar con información estadística de este colectivo. Así, la prioridad de las referencias estadísticas es como sigue:

1) Registros administrativos nacionales
2) Encuestas nacionales
3) Estudios empíricos nacionales
4) Estudios empíricos internacionales
5) Artículos de opinión
6) Otros

Sobre el particular, el Sistema Nacional de Conductores registra 1 millón 305 mil 991 conductores que cuentan con licencias profesionales, es decir, de categoría A II a, A II b, A III a, A III b y A III c. En este sentido, este grupo de trabajadores serían los principales beneficiados con la presente iniciativa legislativa.

Adicionalmente, la regulación de la jornada laboral de los conductores y personal auxiliar disminuirá el número de accidentes mortales de tránsito. De esta manera, adicionalmente a los conductores y trabajadores auxiliares, la presente iniciativa legislativa beneficia a los pasajeros y a la población en general.

Finalmente, esta iniciativa también beneficia a los empleadores, ya que se tendría mayor control de la jornada de trabajo, así como un aumento en la productividad al cumplirse con mayor rigor la jornada máxima, lo que permitiría que los conductores laboren más descansados.

Por otro lado, respecto a los costos de la aplicación, estos serían principalmente costos de adecuación cultural a la nueva normativa, ya que la presente iniciativa legislativa ordena lo que actualmente no tiene regulación. Por el contrario, es posible que los gastos adicionales generados por el cumplimiento de los derechos de descanso continuo y nueva contratación de personal sean compensados con la menor siniestralidad y el posterior gasto económico que esto genera en las empresas y seguros.

V. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Trabajo y Seguridad Social recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la **APROBACIÓN** dictamen recaído en los proyectos de ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO:**

LEY QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 1. Objeto de la ley
La presente ley regula la jornada laboral, el descanso mínimo continuo y el período máximo de conducción en el transporte terrestre de personas o mercancías.

Artículo 2. Finalidad de la ley
La presente ley tiene como finalidad mejorar el nivel de protección social y respeto de los derechos laborales del conductor y personal auxiliar del transporte terrestre, así como resguardar la vida e integridad de las personas.

Artículo 3. Ámbito de aplicación
La presente ley se aplica al conductor y al trabajador auxiliar que prestan servicios en la actividad de transporte terrestre de personas, mercancías o ambos. El trabajador auxiliar es quien coadyuva con la realización de los trabajos complementarios en dichas actividades.

Artículo 4. Jornada de trabajo
4.1 La jornada de trabajo es de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales.

4.2 Se considera como jornada de trabajo el tiempo durante el cual el conductor o el trabajador auxiliar se encuentran a disposición del empleador, dentro o fuera del vehículo.

4.3 También se considera como jornada de trabajo el tiempo destinado a la realización de actividades complementarias referidas a la contabilidad, entrega de hojas de servicio, control de boletos, recepción y entrega del vehículo asignado, trayecto desde el registro de ingreso hasta el vehículo y desde su entrega hasta el registro de salida, trabajos para conservación, reparación y revisión técnica del vehículo, carga y descarga de mercancías; entre otros que sean determinados en el reglamento.

Artículo 5. Período máximo de conducción continua
5.1 El periodo máximo de conducción continua diurna es de cinco horas, y el periodo máximo de conducción continua nocturna es de cuatro horas. Cumplidos estos límites, el conductor debe gozar de un descanso efectivo no menor a una hora.

5.2 La jornada de conducción diurna se realiza entre las 06:00 y las 21:59 horas y la jornada de conducción nocturna se realiza entre las 22:00 y las 05:59 horas.

5.3 Se consideran dentro del periodo de conducción continua, diurna o nocturna, las interrupciones o descansos intercalados iguales o menores a una hora.

5.4 El periodo acumulado de conducción continua, diurna o nocturna, **no debe exceder las diez horas** por día. Excepcionalmente, en forma voluntaria, puede realizarse trabajo en horas extras siempre que no implique contravención a las reglas y límites establecidos en la presente ley sobre periodos máximos de conducción y descanso continuo mínimo.

Artículo 6. Descanso continuo mínimo
6.1 El conductor y el trabajador auxiliar tienen derecho a disfrutar de un descanso continuo de diez horas por cada periodo de veinticuatro horas, contados desde el inicio de la jornada de trabajo.

6.2 El descanso continuo debe efectuarse en el lugar de residencia habitual del conductor o del trabajador auxiliar, según corresponda.

6.3 En los casos que, a consecuencia de la jornada de trabajo, el trabajador, al momento del goce del descanso continuo mínimo, se encuentre en una circunscripción territorial ajena a la de su domicilio, el empleador le proporciona hospedaje y alimentación adecuados a la dignidad, comodidad y seguridad del trabajador o cubre los costos mediante la asignación dineraria correspondiente. Esta disposición también aplica cuando el servicio sea prestado en el ámbito internacional, en cuyo caso, el empleador le debe garantizar hospedaje y alimentación adecuadas en dicho territorio.

6.4 Está prohibido considerar como hospedaje el interior del vehículo.

Artículo 7. Registro de asistencia y conducción
El empleador tiene la obligación de implementar:

a. El registro de asistencia para los trabajadores señalados en el artículo 3.
b. El registro de conducción, en el que debe constar el nombre de los conductores, de los trabajadores auxiliares, con indicación de los periodos de conducción, periodos de descanso intercalado y periodos dedicados a actividades auxiliares o complementarias.

Artículo 8. Prohibición de remuneración a destajo
La determinación de la remuneración del conductor y trabajador auxiliar no puede ser establecida a destajo o en función de la cantidad de pasajeros o mercadería transportada, al número de vueltas de ruta realizados o a cualquier otra modalidad similar determinada en el reglamento.

Artículo 9. Seguridad y salud en el trabajo
Los trabajadores comprendidos en la presente ley tienen derecho a trabajar en un ambiente seguro y saludable, conforme a las disposiciones de la Ley 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo 005-2012-TR, atendiendo a las especiales características presentes en su trabajo.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Fiscalización laboral
La Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral (SUNAFIL) fiscaliza:

a. El adecuado cumplimiento de las disposiciones laborales y de seguridad y salud en el trabajo previstas en la presente norma.
b. El cumplimiento de la jornada de trabajo, horas de conducción y descansos, pudiendo utilizar medios tecnológicos como el sistema de posicionamiento global (GPS) u otros que establezca el reglamento.
c. El aseguramiento al Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR), conforme a la normativa que regula la materia.

Para el cumplimiento de sus funciones, la SUNAFIL puede coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), las asociaciones u organizaciones sindicales de trabajadores debidamente registradas y demás entidades que tengan competencia en asuntos relacionados con el transporte terrestre en el ámbito nacional.

SEGUNDA. Capacitación laboral y certificación de competencias
El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE), en coordinación con el MTC, adecúa sus instrumentos de gestión con el fin de promover la formación y capacitación laboral, así como para la certificación de competencias laborales, dentro del plazo de sesenta días calendario contados desde la entrada en vigencia de la presente ley.

El MTC aprueba las disposiciones que fortalezcan y garanticen la idoneidad de los servicios brindados por las escuelas de conductores profesionales, así como los procedimientos para la obtención de licencias de conducir, dentro del plazo de sesenta días calendario contados desde la entrada en vigencia de la presente ley.

TERCERA. Acciones de difusión de la normativa laboral
En el marco de la difusión de la cultura laboral, especialmente en el sector del transporte terrestre, el MTPE incorpora en sus campañas de difusión laboral y concientización para empleadores y trabajadores la importancia de cumplir con los alcances de la presente ley.

CUARTA. Reglamentación
El Poder Ejecutivo, dentro del plazo de sesenta días calendario contados a partir de su vigencia, aprueba el reglamento de la presente ley.

Dese cuenta
Sala de Comisión.
Lima, 2 de mayo de 2023.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BAZAN NARRO Sigrid Tesoro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/05/2023 09:14:46-0500

SIGRID BAZÁN NARRO
Presidenta

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CICCIA VASQUEZ Miguel Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 16:56:10-0500

LUCINDA VÁSQUEZ VELA
Secretaria

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/05/2023 10:30:54-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALVA PRIETO Maria Del Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 12:05:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/05/2023 10:50:06-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUITO SARMIENTO Bernardo Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 10:49:44-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BALCAZAR ZELADA Jose Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 10:26:56-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 17:10:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JULON IRIGOIN Elva Edhit FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/05/2023 12:10:52-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 16:37:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ANDERSON RAMIREZ Carlos Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/05/2023 13:36:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 14:05:21-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 16/05/2023 15:27:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CERRON ROJAS Waldemar Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/05/2023 18:38:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/05/2023 13:17:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES GONZALES Alex Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/05/2023 13:27:17-0500

Dictamen recaído en los proyectos de ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE que, con texto sustitutorio, propone la Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre.

PERIODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023

ACTA DE LA DÉCIMA QUINTA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
Período de Sesiones 2022-2023

Realizada el día Martes 2 de mayo de 2023 en la Sala de Sesiones "Francisco Bolognesi" del Palacio Legislativo, y por el medio tecnológico Ms Teams.

Siendo las dieciséis horas con diecisiete minutos del martes dos de mayo de dos mil veintitrés se reunieron, en la sala virtual del medio tecnológico MS TEAMS y, presencialmente, en la Sala de Sesiones "Francisco Bolognesi" del Palacio Legislativo, bajo la PRESIDENCIA de la congresista Sigrid BAZÁN NARRO, los congresistas titulares Miguel CICCIA VÁSQUEZ, vicepresidente; Lucinda VÁSQUEZ VELA, secretaria, María del Carmen ALVA PRIETO, Carlos Antonio ANDERSON RAMÍREZ, José Alberto ARRIOLA TUEROS, José María BALCÁZAR ZELADA, Waldemar José CERRÓN ROJAS, Isabel CORTÉZ AGUIRRE, Raúl Felipe DOROTEO CARBAJO, Alex Randu FLORES RAMÍREZ, Hernando GUERRA GARCÍA CAMPOS, Elva Edhit JULÓN IRIGOÍN, Jorge Alberto MORANTE FIGARI, Bernardo Jaime QUITO SARMIENTO, Tania Estefany RAMÍREZ GARCÍA, Norma Martina YARROW LUMBRERAS y Cruz María ZETA CHUNGA, y el congresista accesitario Alex PAREDES GONZÁLES. Con el pedido de licencia de la congresista Nieves Esmeralda LIMACHI QUISPE y la asistencia justificada de la congresista Adriana Josefina TUDELA GUTIÉRREZ. Verificado el quórum reglamentario por el secretario técnico dio inicio a la décima quinta sesión ordinaria de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social (en adelante CTSS).

Se deja constancia de la felicitación de la congresista Norma Martina YARROW LUMBRERAS a la congresista Isabel CORTÉZ AGUIRRE por su condecoración, realizada en Palacio de Gobierno, con motivo del Día del Trabajo.

1. DESPACHO

La PRESIDENTA dio cuenta de la relación de documentos recibidos[1] y enviados[2] por la CTSS, entre el veinticinco al veintisiete de abril de dos mil veintitrés, los cuales fueron enviados a los correos de los congresistas integrantes para su conocimiento.

[1] Ver documentos recibidos en el siguiente enlace: https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2022/Trabajo/files/sesion_ordinaria/15_sesion_ordinaria/15_so_recibidos.pdf

[2] Ver documentos enviados en el siguiente enlace: https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2022/Trabajo/files/sesion_ordinaria/15_sesion_ordinaria/15_so_enviados.pdf

2. INFORMES

No habiendo informes, la PRESIDENTA continuó con el siguiente punto en agenda.

3. PEDIDOS

Del congresista Bernardo Jaime QUITO SARMIENTO quien solicitó acordar la derivación del Proyecto de Ley 1138/2021-CR (Ley que modifica la Ley 31110, Ley del régimen laboral agrario y de incentivos para el sector agrario y riego, agroexportador y agroindustrial, respecto al seguro de salud) para estudio y dictamen de la CTSS, como segunda comisión dictaminadora, porque la materia propuesta tiene relación directa con competencias de esta comisión.

Al respecto, la PRESIDENTA señaló que se requiere un acuerdo de la CTSS por lo que pasó a votación a fin de tramitar dicho pedido.

3.1. Acuerdo para solicitar la derivación del Proyecto de Ley 11386/2021-CR a la Comisión de Trabajo y Seguridad Social.

Puesto a votación el pedido de derivación, fue aprobado POR MAYORÍA, con los votos a favor de los congresistas Sigrid BAZÁN NARRO, Miguel CICCIA VÁSQUEZ, Lucinda VÁSQUEZ VELA, Carlos Antonio ANDERSON RAMÍREZ, José Alberto ARRIOLA TUEROS, José María BALCÁZAR ZELADA, Waldemar José CERRÓN ROJAS, Isabel CORTÉZ AGUIRRE, Raúl Felipe DOROTEO CARBAJO, Alex Randu FLORES RAMÍREZ, Elva Edhit JULÓN IRIGOÍN y Bernardo Jaime QUITO SARMIENTO. Los votos en abstención de los congresistas María del Carmen ALVA PRIETO, Hernando GUERRA GARCÍA CAMPOS, Tania Estefany RAMÍREZ GARCÍA, Jorge Alberto MORANTE FIGARI y Norma Martina YARROW LUMBRERAS, y ningún voto en contra.

No habiendo otros pedidos, la PRESIDENTA continuó con el siguiente punto en agenda.

4. ORDEN DEL DÍA

4.1 Exposición sobre la problemática laboral en el Perú.

La PRESIDENTA dio la bienvenida a los invitados a la sesión a fin de que expongan sobre sus perspectivas y propuestas sobre el tema en discusión.

Expusieron los siguientes invitados:

a) Sra. Marialaura Fino, representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Especialista en Normas Internacionales de Trabajo

b) Sr. Gerónimo López Sevillano, representante de la Confederación General de Trabajadores del Perú.

c) Sr. Víctor Salazar Girón, Fernando Pérez, representante del Sindicato Nacional de Obreros de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston.

d) Sr. Hugo Visosa Senador, representante del Sindicato de Trabajadores de la Corporación Ripley Perú y Servicios.

e) Sr. Aldo Hualpa Borda, representante del Sindicato de Obreros Mineros de Shougang Hierro Perú.

f) Sr. Gilmer Ibáñez Meléndez, representante de la Federación de Trabajadores de la Industria Manufacturera y Afines del Perú.

Asimismo, estuvieron presentes en la sala de sesiones los señores Ramiro Huerta Chira, representante del sindicato de la empresa Backus, Manuel Vidales Flores, representante del Sindicato de Obreros Mineros de Shougang Hierro Perú, y a la Sra. Mirtha Llanos Marín, representante del Sindicato de Trabajadores de la Corporación Ripley Perú y Servicios.

La metodología de presentaciones fue de siete minutos por representante invitado, quienes asistieron presencialmente a la sala, luego de lo cual realizaron sus intervenciones los congresistas de la CTSS.[3]

Finalizadas las exposiciones, la PRESIDENTA cedió el uso de la palabra a los congresistas integrantes de la CTSS.

El congresista Jaime QUITO SARMIENTO, quien solicitó la presencia del señor ministro de Trabajo a fin de que exponga sobre la política laboral que va implementar en su gestión y sobre su idoneidad en el cargo dadas las denuncias públicas hechas por la prensa nacional.

La congresista Isabel CORTÉZ AGUIRRE, solicitó citar al director ejecutivo de IMARPE para que informe respecto de las acciones tomadas por su gestión respecto a trabajadores despedidos de dicha institución y los compromisos asumidos ante la comisión el 14 de febrero de 2023, así como remitir su respuesta al Oficio 1261-2023 de su despacho congresal. Asimismo, solicitó se cite a la presidenta ejecutiva de SERVIR para que explique el Informe Técnico No. 556-2023 y, finalmente, solicitó oficiar al ministro de Trabajo a fin de que informe sobre su política institucional.

4.1.1. Acuerdo para invitar al Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo

La PRESIDENTA señaló que se tramitará lo solicitado por los congresistas, pero dado que se trata del pedido de invitación de un ministro de Estado, el Reglamento exige un acuerdo de la comisión, por lo que sometió a votación ducha invitación.

Puesto a votación, se aprobó POR MAYORÍA, invitar al señor Antonio Fernando Varela Bohórquez, ministro de Trabajo y Promoción del Empleo, con los votos a favor de los congresistas Sigrid BAZÁN NARRO, Miguel CICCIA VÁSQUEZ, Lucinda VÁSQUEZ VELA, Carlos Antonio ANDERSON RAMÍREZ, María del Carmen ALVA PRIETO, José Alberto ARRIOLA TUEROS, José María BALCÁZAR ZELADA, Waldemar José CERRÓN ROJAS, Isabel CORTÉZ AGUIRRE, Raúl Felipe DOROTEO CARBAJO, Alex Randu FLORES RAMÍREZ, Elva Edhit JULÓN IRIGOÍN, Bernardo Jaime QUITO SARMIENTO, Alex PAREDES GONZÁLES, Hernando GUERRA GARCÍA CAMPOS, Tania Estefany RAMÍREZ GARCÍA, Norma Martina YARROW LUMBRERAS y Cruz

[3] La exposición de los invitados puede ser visualizada en la página web de la comisión: https://www.congreso.gob.pe/comisiones2022/Trabajo/sesiones/ordinarias/ o en el siguiente enlace: https://www.facebook.com/watch/live/?mibextid=dhUbAx&ref=watch_permalink&v=6939987432685303

María ZETA CHUNGA. Y el voto en contra del congresista Jorge Alberto MORANTE FIGARI.

Por último, la PRESIDENTA agradeció a los invitados que estuvieron presentes en la sala y por la información brindada que será de ayuda al momento de analizar las propuestas legislativas, asimismo, informó e invitó a los congresistas al evento a realizarse el día miércoles 3 de mayo de 2023, en la Sala de Sesiones "Raúl Porras Barrenechea" del Palacio Legislativo, organizado por la CTSS, en la que se dará un homenaje y reconocimiento a diversos trabajadores y representantes de los diversos gremios con motivo de la celebración de Día de Trabajador.

4.2. Debate y votación del predictamen recaído en los Proyectos de Ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE que, con texto sustitutorio, propone la Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre.

La PRESIDENTA sustentó los alcances y decisión del predictamen recaído en los Proyectos de Ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE que, con texto sustitutorio, propone la Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre[4].

Finalizada la sustentación la PRESIDENTA cedió el uso de la palabra a los congresistas para su preguntas u observaciones. Participó el congresista Bernardo Jaime QUITO SARMIENTO quien mostró su apoyo al texto elaborado que establece el respeto a los derechos de los choferes de buses de transporte terrestre, pero para mayor precisión, propuso incorporar el siguiente texto en el artículo 5, numeral 5.4, sobre periodos acumulados de conducción continua a fin de que *"no exceda de 10 horas diarias"*, a fin de que sea concordante con la normatividad vigente.

No habiendo mas intervenciones, la PRESIDENTA señaló que la propuesta resulta pertinente y, con cargo a redacción, sometió a votación el predictamen, el que fue aprobado por MAYORÍA, con los votos a favor de los congresistas Sigrid BAZÁN NARRO, Miguel Ángel CICCIA VÁSQUEZ, Lucinda VÁSQUEZ VELA, Carlos Antonio ANDERSON RAMÍREZ, María del Carmen ALVA PRIETO, José Alberto ARRIOLA TUEROS, José María BALCÁZAR ZELADA, Waldemar José CERRÓN ROJAS, Isabel CORTÉZ AGUIRRE, Raúl Felipe DOROTEO CARBAJO, Randu FLORES RAMÍREZ, Elva Edhit JULÓN IRIGOÍN, Bernardo Jaime QUITO SARMIENTO, Alex PAREDES GONZÁLES y Norma Martina YARROW LUMBRERAS. Y la abstención de los congresistas Jorge Alberto MORANTE FIGARI, Tania Estefany RAMÍREZ GARCÍA, Hernando GUERRA GARCÍA CAMPOS y Cruz María ZETA CHUNGA.

Aprobado el dictamen, la PRESIDENTA cedió el uso de la palabra al señor Juan Carlos Chun Dulanto, representante de la Asociación Nacional de Choferes Interprovinciales y de Carga Pesada, quien agradeció emocionado a la comisión por la atención brindada y texto formulado para beneficio de los choferes de vehículos pesados y de transporte de pasajeros en el país.

---

[4] Ver Predictamen 2773/2022-CR y 3286/2022-PE en el siguiente enlace: https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2022/Trabajo/files/sesion_ordinaria/15_sesion_ordinaria/predictamen_2773_3286.pdf

Seguidamente, la PRESIDENTA continuó con el siguiente punto de la Orden del Día.

4.3. Sustentación del Proyecto de Ley 1543/2021-CR, Ley que equipara las aportaciones de las grandes y medianas empresas del sector agrario a los aportes regulares que recibe el Seguro Social de Salud (ESSALUD) a cargo de su autora congresista Katy Ugarte Mamani.

La PRESIDENTA cedió el uso de la palabra a la congresista Katy Ugarte Mamani, autora de la iniciativa legislativa 1543/2021-CR[5], a fin de que brinde los detalles y alcances de dicha propuesta legislativa.

Finalizada la sustentación[6] la PRESIDENTA cedió el uso de la palabra a los congresistas para sus preguntas y comentarios. No habiendo intervenciones la PRESIDENTA agradeció a la congresista autora invitada por la información brindada que servirá de insumo en el análisis y dictamen correspondiente de la propuesta.

5. CIERRE DE SESIÓN

No habiendo más puntos a tratar la PRESIDENTA sometió a consideración de los congresistas la dispensa de sanción de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos adoptados en la presente sesión, lo que fue aprobado sin observaciones, y finalizó la sesión siendo las diecisiete horas con cincuenta y ocho minutos.

La transcripción magnetofónica forma parte de la presente acta.

SIGRID BAZÁN NARRO
Presidenta

LUCINDA VÁSQUEZ VELA
Secretaria

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BAZAN NARRO Sigrid Tesoro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/05/2023 11:15:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/05/2023 12:35:57-0500

[5] Ver Proyecto de Ley 1543/2021-CR en el siguiente enlace: https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MTg2MzI=/pdf/PL_1543

[6] Ver sustentación del PL. 1543/2021-CR en el siguiente enlace: https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2022/Trabajo/files/exposiciones/sustentacion_pl1543.pdf

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/05/2023 12:36:29-0500