



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA DISPOSICION COMPLEMENTARIA UNICA DE LA LEY N° 31596, E INCORPORA VIGESIMO DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL Y UNICA DISPOSICION COMPLEMENTARIA DEROGATORIA "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS A FIN DE GARANTIZAR LA COBERTURA ADECUADA, CONTINUIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN LIMA Y CALLAO".

El Congresista de la República que suscribe, miembro del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, y ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente Proyecto de Ley:

FORMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA UNICA DE LA LEY N° 31596, E INCORPORA VIGESIMO DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL Y UNICA DISPOSICION COMPLEMENTARIA DEROGATORIA "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS A FIN DE GARANTIZAR LA COBERTURA ADECUADA, CONTINUIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA Y CALLAO"

ARTÍCULO 1.- OBJETO DE LA PRESENTE LEY

La presente Ley tiene por objeto la Modificación de la Única Disposición Complementaria Transitoria de la Ley N° 31596, además de incorporar el vigésimo disposición complementaria final y única disposición complementaria derogatoria - **LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS A FIN DE GARANTIZAR LA COBERTURA ADECUADA, CONTINUIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA Y CALLAO.**

ARTÍCULO 2.-FINALIDAD DE LA PRESENTE LEY

La presente Ley tiene por finalidad buscar la igualdad de derechos en cuanto al mismo plazo para prestar servicios de transporte regular de personas, como lo es en el ámbito nacional, regional y provincial, al igual que para taxis. Así como para obtener seguridad jurídica frente a entidades financieras adscritas a la superintendencia de banca y seguros, para obtener créditos financieros con tasas de interés accesibles a la competencia del mercado, que permitan la renovación gradual del parque automotor para las flotas vehiculares con sistemas de alimentación menos contaminantes al medio ambiente.

ARTÍCULO 3.- MODIFICACIÓN

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

Única.- Régimen excepcional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

(...) Única.- Régimen excepcional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Durante la fase de implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) se encuentra facultada para otorgar y/o renovar autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que se establezcan en el reglamento que deberá ser emitido en el plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados al día siguiente de la publicación de la presente norma.

El presente régimen excepcional tiene una vigencia de diez (10) años, contados a partir de la vigencia del reglamento de la presente ley, el mismo que se da con la aprobación del Texto Único de Procedimientos Administrativos. El otorgamiento y/o renovación de las autorizaciones de los servicios de transporte regular de personas será por el plazo de diez (10) años, con la posibilidad de ampliarse ante un esquema de renovación de flota con tecnologías limpias y menor emisiones de gases contaminantes.

La ATU establecerá las condiciones que conllevan a la pérdida automática de la autorización. Dicha competencia es ejercida garantizando la seguridad jurídica a fin de asegurar la continuidad del servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población, así como la sostenibilidad de los operadores de transporte (...).

ARTICULO 4.-INCORPORA

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

VIGESIMO.-La presente ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación

DISPOSICION COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

UNICA. - DEROGACIONES

Deróguese o déjese sin efecto, según corresponda, las normas que se opongan a la presente Ley.



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/09/2023 15:10:12-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/09/2023 14:49:52-0500



Firmado digitalmente por:
VASQUEZ VELA Lucinda FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/09/2023 17:05:42-0500

OSCAR ZEA CHOQUECHAMBI
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/09/2023 15:02:00-0500



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/09/2023 17:00:26-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/09/2023 15:02:21-0500



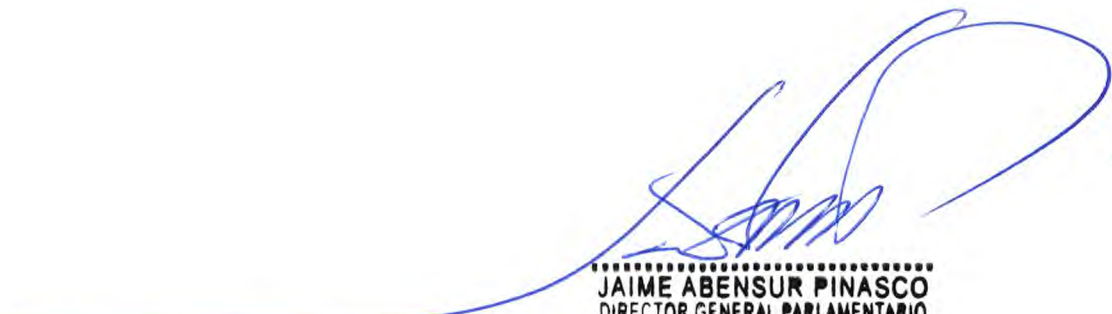
Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20161740126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 21/09/2023 15:56:58-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **26** de **setiembre** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **5996/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES



.....
JAIME ABENSUR PINASCO
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficina Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.-MARCO LEGAL

Es menester el indicar, que la duración, el plazo de las autorizaciones en materia de transporte urbano, no pueden ser limitativas de derecho, lo cual se hace efectivo con plazos menores a los 10 años de autorización en las autorizaciones de transporte urbano.

El considerar un plazo menor atenta contra los objetivos propios de la modernización planteada, en tanto no existe entidad financiera, que pueda otorgar créditos para la adquisición de unidades en plazos menores y que por consiguiente no permitirían una modernización de flota vehicular.

Los referidos cambios de combustión limpia, de uso de tecnología respecto a la atención del usuario, van acompañados de inversiones a largo plazo, condicionar plazos menores es en primer término discriminatorio por los criterios sostenidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la propia Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, siendo así exponemos los motivos, que dan origen a la presente Ley.

.- El Inciso 2 del artículo 2 de la Constitución Política del Estado, reconoce como derecho fundamental de las personas (...) 2. A la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.

Asimismo, en su inciso 15 del mismo referido artículo segundo (...) 15. A trabajar libremente, con sujeción a ley (...).

.- Por su parte la ley de la materia Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, expresa:

Artículo 11.- De la competencia normativa 11.1 La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional.

Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. 11.2 Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.



.- Sobre la materia de organización y gestión, mediante Ley N° 30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, en adelante la Ley, como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera; asimismo de conformidad con el Artículo 3° de la mencionada Ley, la ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables;

.- Sobre la Ley administrativa en el Capítulo III del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado con Decreto Supremo N° 004-2019-JUS en lo concerniente a la eficacia de los actos administrativos, dispone en su artículo 17 que dicha eficacia se dará cuando se presenten las siguientes tres condiciones en forma simultánea: a) Que, el acto sea más favorable a los administrados, b) Que, no lesione derechos fundamentales o intereses de buena fe legalmente protegido a terceros, y c) Que, a la fecha en que se pretenda retrotraer la eficacia del acto, el supuesto de hecho justificativo de la dación del acto exista para su adopción.

.- En ese sentido y sobre los criterios administrativos recogidos por la autoridad en el transporte, se tiene el Reglamento Nacional de Administración de Transporte DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC, el cual indica en su cuerpo normativo.

53-A.1 Las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte, en el ámbito nacional, regional y provincial, son otorgadas con una vigencia de diez (10) años, salvo las excepciones previstas en este Reglamento, conforme a lo señalado en el artículo 42 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

.- Tenemos asimismo los criterios recogidos por la ATU la cual mediante, RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA N° 029-2022/ATU-PE de fecha 26 de enero de 2022, que contiene el Reglamento que Regula la Prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la Modalidad de Taxi en Lima y Callao.

En la cual se puede describir lo expresado respecto a los plazos de las autorizaciones por la propia autoridad ATU, respecto al plazo de la autorización en relación a los taxis:

Artículo 14.- Del Plazo de vigencia de la Autorización de Servicio 14.1 La Autorización de Servicio tiene un plazo de vigencia de diez (10) años. 14.2 La Autorización de Servicio está condicionada al cumplimiento de los requisitos y condiciones de acceso y permanencia establecidos en el presente Reglamento. 14.3 Vencido el plazo señalado en el numeral 14.1 sin que se hubiera presentado la solicitud de renovación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10 del presente



Reglamento, la autorización se extingue de pleno derecho, salvo que el administrado haya presentado su solicitud de renovación respectiva.

.- RESPETO AL ORDEN CONSTITUCIONAL

La Constitución Política del Estado, recoge en su:

TÍTULO III

DEL RÉGIMEN ECONÓMICO

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 58.- Economía Social de Mercado

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.

Artículo 59.- Rol Económico del Estado

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.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente Iniciativa Legislativa pretende modificar la DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA ÚNICA DE LA LEY 31596, LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS A FIN DE GARANTIZAR LA COBERTURA ADECUADA, CONTINUIDAD Y CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA Y CALLAO, a fin de incorporar un plazo de diez (10) años respecto a la duración de las autorizaciones y renovaciones de los servicios de transporte regular de personas, en el ámbito de su competencia.

Plazo, que como se ha expresado permite cumplir con el objetivo de la modernización en el transporte y el fortalecimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU expresado en el cuerpo normativo aprobado mediante Ley 31596.

Al tener mayor tiempo tendrá seguridad jurídica frente a créditos financieros por entidades bancarias, el mismo que le permitirá la renovación del parque vehicular por una flota con sistema de alimentación con energías limpias.



Asimismo indicar, que estos criterios deben ser consonantes con los expresados en nuestra Constitución Política del Estado en lo referido a los Derechos de la Persona y los dedicados al Régimen Económico.

El espíritu de la Ley, se sustenta en el objetivo común de tener un transporte mejor cada día, para ello se debe respetar los derechos de todos los peruanos, cuando nos referimos a todos los peruanos están incluidos aquellos, que decidieron apostar a hacer empresa en nuestro país, para el presente caso en el transporte regular de personas urbano, debiendo el estado entre sus obligaciones el de promocionar la inversión privada

Desde esa perspectiva los criterios, que deben utilizarse están en los ya sostenidos por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, por cuanto el servicio de taxi, es un servicio de transporte y este esta fijado en diez años, asimismo el plazo para el servicio de transporte fijado en el DECRETO SUPREMO Nº 017-2009-MTC, en su (...) artículo 53-A.1 Las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte, en el ámbito nacional, regional y provincial, son otorgadas con una vigencia de diez (10) años (...).

3. ANALISIS COSTO BENEFICIO

El presente análisis busca identificar los costos y beneficios, que se van a producir al momento de aplicar la presente Ley respecto a los atores involucrados.

ACTOR INVOLUCRADO	BENEFICIOS	COSTOS
Transportistas bajo la Ley de ATU	La posibilidad de desarrollar renovación de flota y las tecnologías modernas en el servicio de transporte así como el uso de sistema de alimentación con energías limpias.	La inversión en unidades modernas, tecnologías de atención, capacitación de recursos humanos.
ATU	Satisfacer los objetivos de forma cierta de la mejora en el transporte y el cumplimiento de las disposiciones jurídico – normativas.	Implementar de forma gradual, conforme lo determina la Ley las obligaciones de los transportistas con plazos razonables de ejecución.
Sociedad en general	Contar con un servicio de transporte, sostenible acorde a una continuidad urbana y moderna, para su transporte.	



Como se puede apreciar, los beneficios que se obtendrán de la medida planteada en la presente propuesta legislativa serán para las partes involucradas, la sociedad, los transportistas y el estado, la satisfacción respecto al cumplimiento de los objetivos determinados en un mejor transporte, sin discriminaciones aplicando la Ley y las disposiciones, normativas legales existentes en el sector transportes

4. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente Iniciativa Legislativa, que modifica la Disposición Complementaria Transitoria Única de la Ley 31596, Ley que Establece Medidas a Fin de Garantizar la Cobertura Adecuada, Continuidad y Calidad del Servicio de Transporte Público en Lima y Callao, a fin de modificar el plazo para el otorgamiento y renovación en diez años.

Como se ha indicado lleva la optimización del logro de los fines de la propia Ley 31596 y los de sociedad en general, no contraviene lo determinado por la Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, Ley del Procedimiento Administrativo General, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC, la Ley N° 30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, y los criterios recogidos por las propias entidades mencionadas.

5. VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa e encuentra vinculada a las políticas 17, 18 y 19 respecto al Tercer Objetivo sobre Competitividad del País de las Políticas del del Estado del Acuerdo Nacional.

Política N.- 17

Afirmación de la economía social de mercado Aprobada el 22 de julio 2002 Nos comprometemos a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo. Con este objetivo, el Estado: (a) garantizará la estabilidad de las instituciones y las reglas de juego; (b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local; (c) estimulará la inversión privada; (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura; (e) evitará el abuso de posiciones dominantes y prácticas



restrictivas de la libre competencia y propiciará la participación de organizaciones de consumidores en todo el territorio; (f) fomentará la igualdad de oportunidades que tiendan a la adecuada distribución del ingreso; y (g) propiciará el fortalecimiento del aparato productivo nacional a través de la inversión en las capacidades humanas y el capital fijo.

Política N.- 18

Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica Aprobada el 22 de julio 2002 Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles. Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales; (h) garantizará el acceso a la información económica; (i) fomentará la investigación, creación, adaptación y transferencia tecnológica y científica; (j) facilitará la capacitación de los cuadros gerenciales y de la fuerza laboral; y (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales.

Política N.- 19

Desarrollo sostenible y gestión ambiental Aprobada el 22 de julio 2002 Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y



ciudades sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país. Con ese objetivo el Estado: (a) fortalecerá la institucionalidad de la gestión ambiental optimizando la coordinación entre la sociedad civil, la autoridad ambiental nacional, las sectoriales y los niveles de gestión descentralizada, en el marco de un sistema nacional de gestión ambiental; (b) promoverá la participación responsable e informada del sector privado y de la sociedad civil en la toma de decisiones ambientales y en la vigilancia de su cumplimiento, y fomentará una mayor conciencia ambiental; (c) promoverá el ordenamiento territorial, el manejo de cuencas, bosques y zonas marino costeras así como la recuperación de ambientes degradados, considerando la vulnerabilidad del territorio; (d) impulsará la aplicación de instrumentos de gestión ambiental, privilegiando los de prevención y producción limpias; (e) incorporará en las cuentas nacionales la valoración de la oferta de los recursos naturales y ambientales, la degradación ambiental y la internalización de los costos ambientales; (f) estimulará la inversión ambiental y la transferencia de tecnología para la generación de actividades industriales, mineras, de transporte, de saneamiento y de energía más limpias y competitivas, así como del aprovechamiento sostenible de los recursos forestales, la biotecnología, el biocomercio y el turismo; (g) promoverá y evaluará permanentemente el uso eficiente, la preservación y conservación del suelo, subsuelo, agua y aire, evitando las externalidades ambientales negativas; (h) reconocerá y defenderá el conocimiento y la cultura tradicionales indígenas, regulando su protección y registro, el acceso y la distribución de beneficios de los recursos genéticos; (i) promoverá el ordenamiento urbano, así como el manejo integrado de residuos urbanos e industriales que estimule su reducción, reuso y reciclaje; (j) fortalecerá la educación y la investigación ambiental; (k) implementará el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental para asegurar la participación ciudadana, la coordinación multisectorial y el cumplimiento de las empresas de los criterios y condiciones de protección ambiental; (l) regulará la eliminación de la contaminación sonora; (m) cumplirá los tratados internacionales en materia de gestión ambiental, así como facilitará la participación y el apoyo de la cooperación internacional para recuperar y mantener el equilibrio ecológico; y (n) desarrollará la Estrategia Nacional de Comercio y Ambiente.