CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
01 DIC. 2023
RECIBIDO
Firma: Hora: 5:19 pm

PROYECTO DE LEY QUE ADICIONA UN SEGUNDO PARRAFO EN EL ARTÍCULO 1 DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMOVILES COLECTIVOS.

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS,** ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les 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:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS

I. FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE ADICIONA UN SEGUNDO PARRAFO EN EL ARTÍCULO 1 DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMOVILES COLECTIVOS

Artículo 1. Objeto de la ley.

La presente ley tiene como objeto adicionar un segundo párrafo en el articulo 1 de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

Artículo 2. Finalidad de la Ley.

La presente ley tiene por finalidad, adicionar un segundo párrafo en el articulo 1 de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, que beneficiará a los transportistas de las unidades de clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC – Reglamento Nacional de Vehículos.

Artículo 3. Se adiciona un segundo párrafo en el artículo 1 de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del Transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

Adiciónese un segundo párrafo en el artículo 1 de la Ley N°31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del Transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, con el siguiente texto:

"Artículo 1. Precisión de la formalización de automóviles colectivos

[...]

Los vehículos de clasificación vehicular M1, con carroceria sedan o station wagon, destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional, interprovincial e interdistrital deben cumplir con las condiciones técnicas básicas establecidas en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes y contar con los requisitos técnicos siguientes:

a) Pertenecer a la categoría M1.
b) Peso neto mínimo de 1,000 kg.
c) Cilindrada mínima de 1,250 cm3.
d) Mínimo cuatro puertas de acceso.
e) Cinturones de seguridad para todos los asientos.
f) Laminas Retroreflectivas que cumplan con los requisitos técnicos aprobados.
g) Antigüedad máxima de vehículos hasta 15 años.
h) *Potencia de motor mínima de 100 HP."*

DISPOSICIÓNES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo de treinta (30) días naturales, dictará las medidas reglamentarias necesarias para el cumplimiento de la presente ley, sin distorsionar el espíritu de la misma y bajo responsabilidad funcional.

Segunda. La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario oficial El Peruano.

DISPOCICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única. - Deróguese toda norma que se oponga a la presente ley.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Margot Palacios Vocera

Isaac Mita Alanoca

Flavio Cruz Mamani

Waldemar Cerrón

Maria Aguero Gutierrez

Américo Gonza

Kelly Portalatino A.

Margot Palacios

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa tiene como objeto y finalidad, adicionar un segundo párrafo en el artículo 1 de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, que beneficiará a los transportistas de las unidades de clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.

Cabe mencionar que, en mis constantes viajes de semana de representación desde el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez hasta el Aeropuerto de Jaén – Cajamarca, me he visto en la obligación e imperiosa necesidad de transportarme en los automóviles colectivos que parten de la provincia de Jaén del departamento de Cajamarca, a la ciudad de Bagua Grande, provincia de Utcubamba, departamento de Amazonas, que tiene una distancia aproximada de 64 Km, precisando que el costo de transporte asciende a la suma de S/ 13.00, cuyo viaje dura un promedio de cincuenta y cinco (55) minutos a una (1) hora, viaje que he realizado con suma seguridad en automóviles colectivos sedan o station wagon de categoría M1, con una cilindrada de 1,250 cm3 y un peso mínimo de 1,000 kg, con cuatro (4) puertas, con cinturones de seguridad para todos los pasajeros y laminas retroreflectivas, con una potencia de motor de 100 HP, que es suficiente para transportar a los 05 pasajeros incluido el conductor, que son trasladados con seguridad, comodidad y rapidez.

Pero es el caso que en la actualidad debido a que los automóviles colectivos con carrocería sedan o station wagon de clasificación vehicular M1, con una cilindrada de 1,250 cm3, un peso de 1,000 kg y con potencia de motor mínima de 100 HP, no se encuentran dentro del marco del Decreto Supremo 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, el cual les impide laborar formalmente en el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en el ámbito nacional e interregional, interprovincial e interdistrital, como se da en el caso de transporte en automóvil colectivo interregional de la provincia de Jaén- Departamento de Cajamarca a la ciudad de Bagua Grande, provincia de Utcubamba, departamento de Amazonas, precisando que los conductores vienen trabajando de manera informal, con el riesgo de ser multados con la suma de S/ 4,950.00, o en su defecto probablemente sean víctimas por parte de las autoridades con el aporte de sumas de dinero para no ser multados y continúen laborando.

Cabe mencionar que, es de suma importancia contar con el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo con carrocería sedan o station wagon de Clasificación vehicular M1, con un peso mínimo de 1,000 kg, una cilindrada de 1,250 cm3 y con potencia de motor mínima de 100 HP, en vista

de que es económico, cómodo, rápido y seguro, como por ejemplo, se presta dichos servicios en automóviles colectivos entre la provincia de Huancayo, departamento de Junín y la provincia de Huancavelica del departamento de Huancavelica, siendo el costo de pasaje es de 30 soles por cada pasajero, cuya duración de viaje es de 2 horas y media, transporte público en automóviles colectivos que se viene prestando con seguridad y garantía, debido a la falta de transporte público de pasajeros para transportar entre las provincias de las dos regiones mencionadas.

Debido a la problemática que atraviesan los transportistas de la clasificación vehicular M1 que cubren las distintas rutas a nivel nacional, interregional, interprovincial e interdistrital, es de suma urgencia dar solución a la informalidad en que laboran, para lo cual, es importante y urgente legislar el presente proyecto de ley, garantizando de esta manera el derecho a trabajar de los conductores de vehículos sedan o station wagon, conforme lo establece el artículo 22 de la Constitución Política del Perú que establece: "El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona"; asimismo se deberá tener en cuenta lo que establece el artículo 23 de la Carta Magna que señala que: "El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado, el cual protege especialmente a la madre, al menor de edad y al impedido que trabajan. El Estado promueve condiciones para el progreso social y económico, en especial mediante políticas de fomento del empleo productivo y de educación para el trabajo. Ninguna relación laboral puede limitar el ejercicio de los derechos constitucionales, ni desconocer o rebajar la dignidad del trabajador. Nadie está obligado a prestar trabajo sin retribución o sin su libre consentimiento".

Ante esta problemática de nuestros hermanos trabajadores de automóviles colectivos de clasificación vehicular M1, con carrocería sedan o station wagon, con un peso de 1,000 kg, una cilindrada de 1,250 cm3 y una potencia de motor mínima de 100 HP, es necesario y vital afrontar dicha problemática que es una realidad que vienen sufriendo los transportistas, que se debe solucionar legislando de manera urgente sobre esta materia, en el que beneficiará a todos los conductores de automóviles colectivos y los pasajeros a nivel nacional, es hora de atender dicha problemática y formalizar el transporte público terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, acorde a la realidad de nuestras regiones, departamentos, provincias y distritos de nuestro país.

Cabe mencionar que en la actualidad debido a la informalidad en el que vienen trabajando los conductores de transporte público de pasajeros en automóviles colectivos, vienen siendo multados que, en muchos casos, ha conllevado a los transportistas informales de distintas regiones y provincias a derramar lágrimas por el elevado costo que significa pagar las sanciones o papeletas.

Formalizando y legislando sobre la materia se evitarán de contratiempos porque transitarán los automóviles colectivos a nivel nacional con todos los requisitos exigidos por la ley y reglamentos, mientras que los usuarios, disfrutarán de un viaje seguro, cómodo, rápido y económico, como debe de ser.

Cabe indicar que ha llegado la hora de formalizar el transporte público de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedan o station wagon, el cual generará confianza y tranquilidad, se protegerá la vida y la seguridad de todos los pasajeros, así como el servicio de transporte público en automóviles colectivos será rápido, económico y seguro, beneficiando tanto a los conductores y a los pasajeros, y asimismo se garantizará el derecho al trabajo de nuestros transportistas de automóviles colectivos de todas las regiones de nuestro país, y que consecuentemente beneficiará a cada una de las familias de los transportistas.

Es necesario precisar que, una vez se formalicen nuestros transportistas de automóviles colectivos con carrocería sedan o station wagon de clasificación vehicular M1, con un peso mínimo de 1,000 kg, una cilindrada de 1,250 cm3 y con potencia de motor mínima de 100 HP, se beneficiarán miles de transportistas a nivel nacional, que se encuentran constituidos en distintas empresas. Además, dejarán de pagar 4,950 soles como multa cada vez que son intervenidos por los fiscalizadores y además no serán víctimas de presuntos cobros de dinero por parte de algunas autoridades para que los dejen trabajar de manera informal.

Como se tiene conocimiento que, el Tribunal Constitucional ha declarado constitucional la ley que regula el servicio de los automóviles colectivos Ley 31096, conforme se desprende de la sentencia recaída en el Expediente 00004-2021-PI/TC, en el que se ha declarado infundada la demanda, debido a que no alcanzó los cinco votos requeridos para declararla inconstitucional, conforme establece el artículo 107 del nuevo Código Procesal Constitucional, siendo preciso señalar que cuatro magistrados votaron a favor de la demanda y dos magistrados emitieron su voto en contra de la demanda.

Cabe mencionar que en su voto en contra del magistrado Sardón de Taboada en el Expediente 00004-2021-PI/TC[1], ha señalado los siguientes:

"El servicio de colectivo que ofrecen automóviles y camionetas responde a una demanda no satisfecha por el transporte público. Ante las deficiencias de este, los ciudadanos buscan alternativas para movilizarse. En todo caso, la ley no permite que dicho servicio sea prestado por cualquier persona que posea un vehículo de las citadas categorías. Su artículo 3 establece que los vehículos de las categorías M1 y M2 que quieran prestar el servicio de transporte nacional, interregional, regional o local deberán contar con la respectiva autorización, debiendo cumplir "con las condiciones técnicas y de seguridad que se establezcan en el reglamento de la presente ley y por las autoridades competentes" (énfasis añadido).

Evidentemente, dicho uso causa una mayor congestión vehicular, pero la manera de aliviar esta no es afectando la iniciativa privada para satisfacer una demanda existente en el mercado. Existen opciones más conducentes y alineadas con la Constitución. Además de mejorar el transporte público, se

[1] https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2021/00004-2021-AI.pdf

puede recurrir a las tasas de congestión vehicular contempladas en el numeral 7.2 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Esta norma dice:

Con el fin de inducir racionalidad en las decisiones de uso de la infraestructura vial, el Estado procura que los costos asociados a la escasez de espacio vial se transfieran mediante el cobro de tasas a quienes generan la congestión vehicular.

Por otro lado, según la demanda, los automóviles de la categoría M1 habrían estado involucrados en el 31% de accidentes fatales durante el año 2019, mientras que los ómnibus solo en el 8%. Sin embargo, conforme al Anuario Estadístico 2019 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones:

La evolución de la población, la creación de nuevas ciudades más recursos y opciones desde educación, entretenimiento, gastronomía, trámites, las necesidades de la gran industria debido a la reactivación de proyectos de inversión y el despegue económico de algunas regiones, son factores que impulsan el incremento del parque automotor, llegando a finales del año 2019 a más de 3 millones de vehículos, repartidos en un 85% de vehículos livianos de uso familiar o de taxis como el Automóvil, Station wagon, Camionetas (Pick Up, Panel y Rural) y el restante 15,0% en unidades pesadas o comerciales como el Camión, Ómnibus, Remolcadores, Remolque y Semiremolque (p. 119) (énfasis añadido).

El Anuario Estadístico 2020 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, refiere que el parque automotor era de 3'070,704 vehículos, que pertenecían a las siguientes categorías:

Vehículos	Cantidad	Porcentaje
Automóviles	1'295,519	42.2% (M1)
Station Wagon	539,881	17.9% (M1)
Camionetas	789,918	25.7%
Camiones	221,891	7.2%
Ómnibus	98,253	3.2%
Remolques	49,092	1.2%
Semirremolques	76,150	2.5%

Data: Anuario Estadistico 2020 MTC; Elaboración: propia

Por su parte, el Anuario Estadístico Policial 2020 —citado por el Procurador Público Especializado en Materia Constitucional—, refiere que en el mismo año se produjeron 78,518 accidentes de tránsito, que involucraron a los siguientes tipos de vehículos:

Vehículos	Cantidad	Porcentaje
Automóviles	28,518	36.6% (M1)
Moto	13,040	16.61%
Motocar	7,014	8.93%
Camioneta pick up	5,538	7.05%
Camioneta Rural	3,996	5.09%
Station wagon	3,842	4.89% (M1)
Ómnibus	3,301	4.20%

Data: Anuario Estadístico Policial 2020; Elaboración: propia

Así, no es cierto que los automóviles sean más peligrosos que los ómnibus. De cada 23 ómnibus, uno participó en un accidente de tránsito; en cambio, de cada 45 automóviles, uno lo hizo 1; finalmente, de cada 141 station wagon, solo una estuvo involucrada en un accidente."

Cabe mencionar que la existencia del servicio de transporte público de pasajeros en automóviles colectivos, es debido a la demanda de los ciudadanos que se transportan diariamente y que no son satisfechas por el transporte público, la misma que se agrava debido a que la población peruana constantemente viene creciendo el cual genera mayor demanda de servicio de transporte público, pero que es una realidad que los actuales medios de transporte público no satisfacen la demanda de la población, por lo que buscan otras alternativas para transportarse, de manera rápida, segura y económica, como a la fecha vienen prestando el servicio de transporte público terrestre en automóviles colectivos de las categorías M1, carrocerías sedan o station wagon, con un peso de 1,000 kg, una cilindrada de 1,250 cm3 y 100 HP.

POBLACIÓN PERUANA ALCANZÓ LOS 33 MILLONES 396 MIL PERSONAS EN EL AÑO 2022[2]

"En el año 2022, la población peruana alcanzó los 33 millones 396 mil 700 habitantes, siendo más del doble de la población registrada en el año 1972, así lo informó el Instituto Nacional de Estadística e Informática, al presentar los resultados del estudio: ***"Perú: 50 años de cambios y tendencias demográficas",*** elaborado en conmemoración del Día Mundial de la Población, que se celebra el 11 de julio de cada año. Agregó, que, en medio siglo de múltiples transiciones, sustentadas con información estadística, su dinámica está

[2] https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/noticias/nota-de-prensa-no-115-2022-inei.pdf

en permanente interacción con las variables económicas, sociales, culturales, entre otras. De esa manera, señala que los cambios poblacionales en el país muestran tendencias heterogéneas, en especial a nivel de departamentos, provincias y distritos.
(...)

Cambios en la distribución de la población por área de residencia

En la década del cuarenta, el 64,6% de la población peruana residía en el área rural y el 35,4% en el área urbana. Después de 32 años, la población peruana revierte su ruralidad y pasa a ser una población mayoritariamente urbana, como lo registra el Censo del año 1972, que encontró que el 59,5% de peruanos vivían en el área urbana. El Censo de 1981, señaló que esta proporción alcanzó el 65,2% y en 1993 el 70,1%. Igualmente, los dos últimos censos realizados en el siglo XXI, confirman esta tendencia, ya que en el año 2007 el 75,9% de la población peruana residía en la zona urbana y en el 2017 el 82,4%. Este proceso de urbanización que caracteriza a la población peruana, se debe a las migraciones internas del campo a las ciudades.

Cambios en la distribución de la población por región natural

En la década de los cuarenta, la región Sierra concentraba el 65,0% de la población del país; en tanto la Costa y la Selva al 28,3% y el 6,7% de la población del país, respectivamente. El Censo de 1961, reveló que la Sierra continuaba concentrando al 52,3% de la población, la Costa el 39,0% y la Selva al 8,7%. Los cambios en la distribución de la población por regiones naturales son relativamente recientes. El Censo del año 2017 constató que el 58,0% de la población se encontraba en la Costa y el 28,1% en la Sierra. En tanto la región Selva presentó un proceso de crecimiento poblacional moderado al pasar de 8,7% en 1961 a concentrar el 13,9% en el año 2017.

Surgimiento de grandes ciudades

A partir de las cuatro primeras décadas del Siglo XX, ocurrieron importantes cambios en la distribución de la población, los que estuvieron marcados por el incremento de la población urbana influenciado principalmente por la migración interna.

En el año 1940, en el país solo la ciudad de Lima superaba los 100 mil habitantes. En 1961, cuatro ciudades tenían esta cantidad de población y para el Censo del año 2017 fueron 23 las ciudades con dicha cantidad de habitantes, conteniendo al 54,0% de la población del país. Para el año 2022, se estima en 26 ciudades que tienen más de 100 mil habitantes, que son: Lima, Callao, Arequipa, Trujillo,

Chiclayo, Chimbote, Iquitos, Piura, Huancayo, Cusco, Ica, Sullana, Tacna, Pucallpa, Juliaca, Huánuco, Chincha, Ayacucho, Huacho, Cajamarca, Puno, Tarapoto, Huaraz, Puerto Maldonado, Tumbes y Talara.

Migración Interna

El Perú, como todos los países de América Latina, experimentó cambios profundos en la distribución espacial de la población durante el siglo XX y en las primeras décadas del siglo XXI. El principal mecanismo que forjó tales cambios fue la migración interna y sus efectos "crecimiento" y, sobre todo, "redistribución", de la mano del masivo traslado de población rural hacia ciudades, la emigración desde la Sierra a la Costa y la paulatina y volátil ocupación de la región de la Selva, muchas veces basadas en complejos procesos de colonización formales e informales. Estos cambios en la distribución espacial de la población, inducidos por la migración interna, se relacionan interactivamente con otras transformaciones estructurales del país en términos sociales, económicos, culturales, políticos y ecosistémicos.

Las migraciones internas interdepartamentales han sido muy dinámicas desde mediados del siglo pasado, generación tras generación, muchos peruanos abandonaron sus lugares de origen en búsqueda de mejores posibilidades en otros departamentos con mayor potencial económico. El Censo del año 1940 registró que el 8,9% de la población emigró de su departamento de nacimiento a otro departamento incrementándose sistemáticamente hasta 22,1% en el Censo del año 1993 para luego decaer ligeramente en el Censo de 2007 donde alcanzó un 19,5% de la población censada. Sin embargo, en el último Censo del año 2017 se recuperó llegando a 20,3%.
(...)"

Con la propuesta legislativa, se beneficiará a los transportistas de las unidades de clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, con un peso mínimo de 1,000 kg, una cilindrada de 1,250 cm3 y 100HP, concordante con lo que establece el Decreto Supremo 058-2003-MTC, asimismo beneficiará a los ciudadanos que demandan ser transportados en automóviles colectivos, debido a la escases de transporte público, debiendo cumplir los transportistas de vehículos de la categoría M1, con las condiciones técnica y de seguridad que se encuentran establecidas en las normas correspondientes.

Es hora de formalizar a los vehículos de clasificación vehicular M1, ya que la informalidad genera caos y desorganización del transporte en automóviles colectivos, teniendo en cuenta que la actividad de transporte formal generará el movimiento del ciclo económico e integración de las regiones colindantes, para ello es de suma importancia legislar sobre esta materia y que los transportistas de automóviles colectivos de clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o

station wagon, trabajen con tranquilidad, seguridad y orden, el cual beneficiará a los pasajeros de todas las regiones de nuestro país.

III. MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú, artículo 2 inciso 15, 22, 23, 58, 59, 60 y 61.
2. Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
3. Ley N°31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
4. Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
5. Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
6. Decreto Supremo 058-2003-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
7. Decreto Supremo 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

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

La aprobación de la presente propuesta legislativa, no colisiona con ninguna norma vigente en la legislación nacional y se encuentra dentro del marco constitucional y normativo de nuestro ordenamiento jurídico; por el contrario, busca atender la formalización de los automóviles colectivos de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedan o station wagon, así como fortalecerá el sector transporte, fomentará el autoempleo, y garantizará la demanda no atendida o no satisfecha por el transporte público, con los cuales contribuirá en el desarrollo socio económico de nuestro país.

V. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa no irroga costo adicional alguno al erario nacional, debido a la naturaleza de la presente propuesta legislativa; por el contrario, busca la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, con un peso mínimo de 1,000 kg, cilindrada de 1,250 cm3 y con una potencia de motor de 100 HP, cumpliendo dicho servicio público con las condiciones técnicas y de seguridad que se encuentran establecidas en las normativas vigentes, así como la reglamentación de la presente ley emitida por el Poder Ejecutivo, con los cuales se garantizará la seguridad de los pasajeros que utilizan el servicio de transporte terrestre en automóviles colectivos, debiendo los mismos ser empadronados y registrados las empresas y sus vehículos y siendo autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, gobiernos regionales y gobiernos locales de acuerdo a sus atribuciones y competencias establecidas en la Ley 31096. No cabe duda que con el presente proyecto de ley se beneficiarán a los miles de transportistas dedicados a trabajar en automóviles colectivos, generando ingresos económicos para toda su familia, asimismo beneficiará a todos los pasajeros que se transportan en automóviles colectivos de manera rápida, segura y económica.

VI. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO Y EL ACUERDO NACIONAL.

El presente Proyecto de Ley se encuentra alineado con la política de Estado y el Acuerdo Nacional.

- **Políticas de Estado / Objetivo I Democracia y Estado de Derecho**

  Octava política de Estado: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

- **Políticas de Estado / Objetivo II Equidad y Justicia Social**

  Décima política de Estado: Reducción de la pobreza.

  Décimo primera política de Estado: Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.

  Décimo cuarta política de Estado: Acceso al empleo pleno, digno y productivo.

- **Políticas de Estado / Objetivo III Competitividad del país**

Décimo octava política de Estado: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Décimo novena política de Estado: Desarrollo sostenible y gestión ambiental.

VII. RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA, APROBADA POR RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO 002-2022-2023-CR.

La presente propuesta legislativa se encuentra vinculada de manera directa e indirecta con la agenda legislativa, aprobada por Resolución Legislativa N°002-2023-2024-CR, en los siguientes objetivos:

Objetivo I: Democracia y Estado de Derecho

Política de Estado 8.- Descentralización Política, Económica y Administrativa para propiciar el Desarrollo Integral, Armónico y Sostenido del Perú; a través del tema: 27. Regulación referida a la descentralización y los distintos niveles de gobierno.

Objetivo II: Equidad y Justicia Social

Política de Estado 10.- Reducción de la pobreza; a través del tema: 30. Lucha contra la pobreza.

Política de Estado 11.- Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación; a través del tema: 31. Acciones del Estado contra la discriminación y la inequidad social.

Política de Estado 14.- Acceso al empleo pleno, digno y productivo; a través del tema 64. Mejora de los derechos y condiciones laborales y; a través del 70. Incorporación al mercado laboral.

Objetivo III: Competitividad del país

Política de Estado 18.- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica; a través del tema: 79. Medidas para promover la formalización, potenciar la productividad y la competitividad de las MYPES y la mediana empresa y; a través del tema: 80. Medidas para promover la productividad, competitividad y el desarrollo económico.