



PERÚ

Ministerio de Trabajo  
y Promoción del EmpleoFirmado digitalmente por AIQUIPA  
MENDOZA Silvio Elisban FAU  
20131023414 hard  
Cargo: Jefe (A)  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 15.04.2024 19:36:03 -05:00

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Jesus Maria, 15 de Abril del 2024

**INFORME N° 000263-2024-MTPE/4/8**

Para:

**TERESA ANGELICA VELASQUEZ BRACAMONTE**  
SECRETARIA GENERAL  
SECRETARÍA GENERAL

Asunto: Solicitud de opinión sobre el Dictamen recaído sobre el Proyecto de Ley N° 2773/2022-CR y el Proyecto de Ley 3286/2022-PE, que regula la jornada laboral en el transporte terrestre.

Referencias: a) Oficio N° 0064-2022-2023-CTC/CR  
b) Oficio N° 1181-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR  
c) Informe N° 000045-2024-MTPE/2/14.1  
d) Informe N° 000018-2024-MTPE/2/15.2  
e) Memorándum N° 000473-2024-MTPE/2  
(Exp. N° MTPE/220230014477)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al asunto de la referencia, a fin de informar lo siguiente.

**I. ANTECEDENTES****Antecedentes de la propuesta**

- 1.1. Mediante el documento de la referencia a), la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicita opinión al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE) sobre el Proyecto de Ley N° 2773/2022-CR, "Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre".
- 1.2. Mediante el documento de la referencia b), la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicita opinión al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE) sobre el Proyecto de Ley 3286/2022-PE, que propone una "Ley del conductor y conductora profesional".
- 1.3. Conforme se aprecia del expediente digital del Proyecto de Ley N° 2773/2022-CR, al que se puede acceder a través de la sede digital del Congreso de la República<sup>1</sup>, el proyecto de ley puesto a consideración se integró con una propuesta similar, y luego de proseguirse el procedimiento parlamentario respectivo, se aprobó el Dictamen con Texto Sustitutorio de fecha 8 de marzo de 2023 recaído en los Proyectos de Ley N° 2773/2022-CR y 3286/2022-PE, denominado "Ley que establece la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías" (en adelante, el Dictamen).

Firmado digitalmente por PINEDO  
REYES Miguel Antonio FAU  
20131023414 soft  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 08.04.2024 16:48:01 -05:00

<sup>1</sup> En: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/2773>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.trabajo.gob.pe/validadorDocumental/inicio/detalle.jsf> e ingresando la siguiente clave: 8DOBROU

[www.gob.pe/mtpe](http://www.gob.pe/mtpe)Av. Salaverry N° 655  
Jesús María

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- 1.4. En tal sentido, estando al estado del proyecto de ley puesto a consideración, corresponde emitir opinión sobre el Dictamen con Texto Sustitutorio de fecha 8 de marzo de 2023.
- 1.5. Mediante el documento de la referencia c), la Dirección de Normativa de Trabajo de la Dirección General de Trabajo emite opinión técnica sobre el dictamen anteriormente mencionado.
- 1.6. Mediante el documento de la referencia d), la Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Dirección General de Derechos Fundamentales y Seguridad y Salud en el Trabajo formula opinión técnica respecto del dictamen en cuestión.
- 1.7. Mediante el documento de la referencia e), el Despacho Viceministerial de Trabajo deriva dichos informes técnicos a la Secretaría General para el trámite correspondiente.
- 1.8. La Secretaría General remite la documentación a la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) para la atención correspondiente.

### **Competencia de la Oficina General de Asesoría Jurídica**

- 1.9. De acuerdo con el artículo 5 de la Ley N° 29381, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (LOF del MTPE), este Ministerio es el organismo rector en materia de trabajo y promoción del empleo.
- 1.10. Por su parte, conforme a lo establecido en el artículo 27 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (ROF del MTPE), aprobado por Resolución Ministerial N° 308-2019-TR, la OGAJ es el órgano de administración interna responsable de asesorar en materia legal a la Alta Dirección y órganos del Ministerio, emitiendo opinión jurídica, analizando y sistematizando la legislación sectorial y pronunciándose sobre la legalidad de los actos que sean remitidos para su revisión.
- 1.11. En esa línea, conforme al literal d) del artículo 28 del ROF del MTPE, es función específica de la OGAJ emitir las opiniones legales que le sean solicitadas por la Alta Dirección y órganos del Ministerio, en los casos que corresponda.
- 1.12. Por lo tanto, en cumplimiento de su rol, y de conformidad con el numeral 8.1 de la Directiva General N° 001-2019-MTPE/4/9, "Directiva General para la atención de pedidos de información y solicitudes de opinión de proyectos de ley y pedidos de opinión sobre autógrafas de ley remitidos al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo", aprobada por Resolución Ministerial N° 191-2019-TR, la OGAJ emite el informe jurídico correspondiente.
- 1.13. Finalmente, de conformidad con las normas que regulan las competencias y funciones de la OGAJ, cabe precisar que sus opiniones están reservadas exclusivamente al fundamento jurídico de las propuestas o solicitudes que se ponen a su consideración; siendo responsabilidad del órgano proponente o solicitante proveer las opiniones técnicas que correspondan en cada caso, las mismas que son consideradas por esta Oficina General en sus propios términos.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho"

## II. BASE LEGAL

- 2.1. Constitución Política del Perú.
- 2.2. Ley N° 29381, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.
- 2.3. Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- 2.4. Texto Único Ordenado de la Ley de Jornada de Trabajo, Horario y Trabajo en Sobre tiempo, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2002-TR.
- 2.5. Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR.
- 2.6. Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 650, Ley de Compensación por Tiempo de Servicios, aprobado por Decreto Supremo N° 001-97-TR.
- 2.7. Resolución Ministerial N° 308-2019-TR, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.
- 2.8. Resolución Ministerial N° 191-2019-TR, que aprueba la Directiva General N° 001-2019-MTPE/4/9, "Directiva General para la atención de pedidos de información y solicitudes de opinión de proyectos de ley y pedidos de opinión sobre autógrafas de ley remitidos al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo".

## III. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

### Sobre el contenido del Dictamen

- 3.1. El Dictamen tiene por objeto regular la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional, con la finalidad de establecer la jornada máxima de trabajo y los períodos máximos de conducción que deben cumplir el personal involucrado en el sector transporte por carretera, a efectos de garantizar el respeto de sus derechos laborales y mejorar sus niveles de protección social.
- 3.2. Lo propuesto se aplica al conductor de la unidad vehicular y al personal auxiliar que presta servicios en la actividad de transporte terrestre de personas y mercancías en el ámbito regional y nacional.
- 3.3. En cuanto a la jornada de trabajo, se la define como el tiempo durante el cual, el conductor o el personal auxiliar se encuentra a disposición del empleador. Se establece que esta es de ocho (8) horas diarias o cuarenta y ocho (48) horas semanales como máximo; y de forma excepcional, es posible exceder dichos límites mediante la realización de horas extras, siempre que éstas no impliquen una contravención a las reglas y límites establecidos sobre períodos máximos de conducción y descanso continuo mínimo.
- 3.4. De acuerdo con la propuesta, el conductor no deberá realizar períodos de conducción continua diurna por períodos superiores a las cinco (5) horas, ni períodos de conducción continua nocturna que superen las cuatro (4) horas. Cumplidos los límites antes señalados, el conductor debe gozar de un descanso efectivo no menor de una (1) hora. 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. Los períodos acumulados de conducción no deberán exceder de diez (10) horas en un período de veinticuatro (24) horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción.

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- 3.5. Los conductores y el personal auxiliar tienen derecho a disfrutar de un descanso continuo de diez (10) horas por cada periodo de veinticuatro (24) horas, contado a partir del inicio de la jornada de trabajo.
- 3.6. Se establece que el control de la jornada de conducción y el descanso efectivo del trabajador está a cargo del empleador transportista a través de medios electrónicos que acrediten su registro.
- 3.7. Se prohíbe todo pacto de remuneraciones a destajo en la actividad de transporte terrestre en los ámbitos regional, nacional e internacional.
- 3.8. Los trabajadores comprendidos en la propuesta normativa tienen derecho a trabajar en un ambiente seguro y saludable; se rigen por la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, atendiendo a las especiales características presentes en su trabajo.
- 3.9. Como Segunda Disposición Complementaria Final del Dictamen se establece que el MTPE, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueban un Plan de Acción destinado a promover y fortalecer la formación y capacitación laboral, la certificación de competencias laborales, así como los servicios brindados por las escuelas de conductores profesionales y los procedimientos destinados a la obtención de licencias de conducir, dentro de los noventa (90) días calendario de la entrada en vigencia de la presente ley.

#### IV. ANÁLISIS

##### **Opinión de la Dirección de Normativa de Trabajo**

- 4.1. La DNT, mediante el documento de la referencia c), concluye que el Dictamen **es viable con observaciones**, de acuerdo a las siguientes consideraciones:
  - Con respecto al artículo 3 del Dictamen: recomienda al legislador precisar que la regulación no sería aplicable a todos conductores de unidades vehiculares, sino solo a aquellos que prestan servicios en la actividad de transporte terrestre de personas y mercancías en el ámbito nacional y regional.
  - Con respecto al artículo 5 del Dictamen: el establecimiento de que las jornadas acumuladas de conducción no deben exceder de diez horas en un período de veinticuatro horas contadas desde la hora de inicio de la conducción no es concordante con el Convenio 153 OIT, que, si bien no está ratificado por el Perú, se trata de un estándar que establece que la duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana.
  - Con respecto al artículo 6 del Dictamen: recomienda al legislador no cerrar la lista de posibilidades de entrega de condiciones de trabajo, sino señalar que pueden darse otras, tales como, traslado del trabajador del hospedaje a su unidad. Del mismo modo, precisa que, de acuerdo con el fomento constitucional de la negociación colectiva (artículo 28 de la Constitución), las organizaciones sindicales podrían pactar o ya haber pactado convenios colectivos que regulen

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

condiciones de trabajo o beneficios mayores o inferiores a los previstos el Dictamen, situación que se sugiere se precise.

- Con respecto al artículo 7 del Dictamen: sugiere al legislador justificar en sus estudios técnicos el impacto económico de implementar esta medida, pues estos serán asumidos por el empleador.
- Con respecto al artículo 8 del Dictamen: Señala que, si el servicio de transporte internacional no comprende servicios en los ámbitos regional o nacional, no les será aplicable la acumulación de horas de trabajo en territorio internacional.
- Con respecto a la Primera Disposición Complementaria Final: se recomienda determinar a la entidad o entidades que asumirían la reglamentación.

### Opinión de la Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo

- 4.2. La DSST, mediante el documento de la referencia d), considera que el artículo 9 del Dictamen es **viable**, pues la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (LSST) resulta aplicable a todas las actividades aun cuando las normas especiales que los regulan no la citen expresamente, no obstante, una referencia expresa a la LSST permite un mejor acercamiento a ella, sobre todo por parte de los usuarios destinatarios de la norma. En ese sentido, considera positivo la referencia expresa a la LSST, la cual bien podría extenderse también a su reglamento, el Decreto Supremo N° 005-2012-TR, Reglamento de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.

### Opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica

- 4.3. El proyecto normativo tiene por objeto regular la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional. Al respecto cabe señalar que, en nuestro ordenamiento jurídico vigente no existe marco normativo específico que regule la jornada laboral de los conductores o personal auxiliar de los mencionados servicios, siendo así, la propuesta es innovadora.
- 4.4. Sin perjuicio de lo antes señalado, debe mencionarse que el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, regula el servicio de todo tipo de transporte terrestre de personas y mercancías<sup>2</sup>, y establece, entre otras materias, jornadas máximas de

<sup>2</sup> De acuerdo con el artículo 7 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías se clasifica en:

7.1 Servicio de transporte público de personas.- El mismo que se sub-clasifica en:

7.1.1 Servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional, regional y provincial.- Se presta bajo las modalidades de:

7.1.1.1 Servicio Estándar.

7.1.1.2 Servicio Diferenciado.

7.1.2 Servicio de transporte especial de personas.- El transporte especial de personas, se presta bajo las modalidades de:

7.1.2.1 Servicio de Transporte Turístico.- Se presta bajo las modalidades de:

7.1.2.1.1 Traslado.

7.1.2.1.2 Visita local.

7.1.2.1.3 Excursión.

7.1.2.1.4 Gira.

7.1.2.1.5 Circuito.

7.1.2.1.6 Aventura.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.trabajo.gob.pe/validadorDocumental/inicio/detalle.jsf> e ingresando la siguiente clave: 8DOBROU

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

conducción para el servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, la duración acumulada de sus jornadas de conducción, así como el horario que comprende el servicio diurno y nocturno; disposiciones que son tomadas en cuenta en el análisis del presente informe.

#### Sobre el ámbito de aplicación (artículo 3 del Dictamen)

- 4.5. El artículo 3 del Dictamen señala que se encuentran comprendidos dentro de los alcances de la ley propuesta: a) el conductor de la unidad vehicular y b) el personal auxiliar que presta servicios en la actividad de transporte terrestre de personas y mercancías en el ámbito nacional y regional.
- 4.6. Al respecto, esta Oficina General considera pertinente que se haga explícito que la regulación propuesta no es aplicable al personal de las áreas administrativas de las empresas del sector transporte terrestre de personas y mercancías en los ámbitos regional y nacional, teniendo en cuenta que sus labores no tienen las mismas particularidades que las de los conductores y personal auxiliar del mismo sector.
- 4.7. Asimismo, se recomienda precisar, del mismo modo como se ha realizado para el personal auxiliar, que la regulación es aplicable a los conductores de unidades vehiculares que realizan transporte de personas y mercancías de alcance nacional y regional, pues el término "conductor de unidad vehicular" podría inducir a considerar la aplicación de la regulación a conductores de taxi o mototaxi.

#### Sobre la jornada de trabajo (artículo 4 del Dictamen)

- 4.8. Encontramos conforme la propuesta contenida en el numeral 4.1 del artículo 4 del Dictamen que considera como jornada de trabajo el tiempo durante el cual el conductor o personal auxiliar se encuentra a disposición del empleador, pues tiene en cuenta la premisa de que la remuneración es *el pago que corresponde al trabajador por la puesta a disposición de su actividad*<sup>3</sup> y no solo por los servicios efectivamente prestados. En tal sentido, los periodos de simple presencia, espera o disponibilidad del conductor y personal auxiliar, durante los cuales el conductor y personal auxiliar no pueden disponer libremente de su tiempo, forman parte de la jornada de trabajo.
- 4.9. Así también, el numeral 4.2 del artículo 4 del Dictamen precisa que forma parte de la jornada de trabajo el período de circulación del vehículo, los trabajos

- 
- 7.1.2.2 Servicio de transporte de trabajadores.
  - 7.1.2.3 Servicio de transporte de estudiantes.
  - 7.1.2.4 Servicio de transporte social.
  - 7.1.2.5 Servicio de transporte en auto colectivo.
  - 7.1.2.6 Servicio de taxi.

7.2 Servicio de transporte público de mercancías.- El mismo que se subclasifica en:

7.2.1 Servicio de transporte de mercancías en general.

7.2.2 Servicio de transporte de mercancías especiales.- Se presta bajo las modalidades de:

- 7.2.2.1 Servicio de transporte de materiales y residuos peligrosos.
- 7.2.2.2 Servicio de transporte de envíos de entrega rápida.
- 7.2.2.3 Servicio de transporte de dinero y valores
- 7.2.2.4 Servicio de transporte de otras mercancías que se consideren especiales

7.5 Servicio de transporte internacional.

<sup>3</sup> NEVES MUJICA, Javier. Introducción al Derecho del Trabajo. Segunda Edición. Lima: PUCP. p. 39.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.trabajo.gob.pe/validadorDocumental/inicio/detalle.jsf> e ingresando la siguiente clave: 8DOBROU

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

auxiliares y el trayecto desde el ingreso al centro de trabajo y del mismo hacia el vehículo y viceversa. Resulta viable el mencionado numeral, en tanto, las labores del conductor no constituyen únicamente los periodos de conducción del vehículo, sino también comprenden los momentos en los que se abandona el vehículo para efectuar labores auxiliares, tales como la carga y descarga del vehículo, control de boletos, entre otros.

- 4.10. Por otra parte, se encuentra viable la disposición contenida en el numeral 4.3 del artículo 4 del Dictamen, que establece que la jornada de trabajo es de ocho (8) horas o cuarenta y ocho (48) horas semanales como máximo, pues es concordante con el artículo 25 de la Constitución Política del Perú que establece los mismos límites a la jornada laboral de todos los trabajadores.
- 4.11. Los numerales 4.4 y 4.5 del Dictamen prevén la realización excepcional de horas extras, siempre que no contravengan los tiempos máximos de conducción y descanso continuo mínimo. Dicha disposición se encuentra alineada con lo establecido en el artículo 9 del Texto Único Ordenado de la Ley de Jornada de Trabajo, Horario y Trabajo en Sobretiempo, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2002-TR, por lo que, a modo de comentario, se sugiere hacer la remisión expresa a la mencionada normativa.

#### Sobre la jornada máxima de conducción y horarios (artículo 5 del Dictamen)

- 4.12. El numeral 5.1 del artículo 5 del Dictamen prescribe que los conductores no deben realizar periodos de conducción continua diurna que superen las cinco (5) horas, ni periodos de conducción continua nocturna que superen las cuatro (4) horas. Entre tales periodos, el conductor debe gozar como mínimo de un descanso no menor a una (1) hora.
- 4.13. Al respecto, es de mencionarse que dichas propuestas resultan compatibles con lo regulado en el primer párrafo del numeral 30.2<sup>4</sup> y 30.5<sup>5</sup> del artículo 30 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- 4.14. Sobre la regulación del tiempo de trabajo de los conductores profesionales, la Organización Internacional del Trabajo (OIT)<sup>6</sup> refiere que puede generar igualdad de condiciones al constituirse en una medida compensatoria frente a la fatiga de los transportistas. Uno de los principales factores de riesgo de accidentes de tránsito identificados por la OIT<sup>7</sup> son la cantidad mínima de horas de sueño recientes y la fatiga, pues estas producen que el conductor se quede dormido al volante o tenga una falta de atención o distracción en el trayecto.

<sup>4</sup> Artículo 30.- Jornadas máximas de conducción

(...)

30.2 Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.

(...)

<sup>5</sup> Artículo 30.- Jornadas máximas de conducción

(...)

30.5 En el servicio de transporte regular de personas, de ámbito nacional y regional, cuando el tiempo de viaje sea menor a cinco (5) horas, el tiempo de descanso entre cada jornada de conducción será no menor de una (1) hora. (...)

<sup>6</sup> Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera. Informe para la discusión en la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera (Ginebra, 12-16 de octubre de 2015). Pág. 22.

<sup>7</sup> Ídem. Pág. 41.

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- 4.15. De igual forma, la DNT menciona la relación que existe entre el elevado número de horas extras y accidentes de tránsito, siendo que el cansancio y la somnolencia de los conductores, que es una consecuencia de extenuantes horas de trabajo y el cansancio acumulado en periodos largos de conducción, se describen como una causa de los accidentes de tránsito. De ello se evidencia la importancia de contar con normas que establezcan jornadas de trabajo razonables y adecuadas que eviten el cansancio y fatiga de los conductores de transporte de personas y mercancías.
- 4.16. Considerando lo antes expuesto, se tiene que los horarios de trabajo diferenciados (para jornadas en turno día o noche) y la pausa obligatoria durante la conducción propuestos, resultan viables en tanto contribuyen a garantizar los niveles adecuados de salud de los conductores y reducir el riesgo de accidentes.
- 4.17. En esa línea, esta Oficina General formula observaciones sobre la propuesta relacionada con la duración total máxima de conducción (no más de diez horas por día) contenida en el numeral 5.3 del artículo 5 del Dictamen, pues si bien sigue la línea de lo regulado en el segundo párrafo del numeral 30.2 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, debe tenerse en cuenta que esta disposición solo está pensada para la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, pero no al de mercancías.
- 4.18. En tal sentido, se debe tener en cuenta lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 6 del Convenio N° 153, Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), que indica lo siguiente:
- “Artículo 6*
- 1. La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, **no deberá exceder de nueve horas por día** ni de cuarenta y ocho horas por semana.*
- (...)” (Énfasis agregado)*
- 4.19. Antes bien, aun cuando el Convenio N° 153 no ha sido ratificado por el Perú, no obstante, se reconoce que dicho instrumento contiene diversas reglas estándar relacionadas con la duración del trabajo de los conductores de transporte por carretera que merecen ser tomadas en cuenta en la regulación interna, por tal motivo, esta Oficina General es de la opinión que el legislador debe adecuar la propuesta en la línea de lo dispuesto en la normativa internacional que establece un tope de nueve (9) horas por día para la duración total máxima de conducción.
- 4.20. Sobre la precisión de las horas que comprenden el servicio diurno y nocturno, contenida en el numeral 5.2 del artículo 5 del Dictamen, no se formulan observaciones en tanto se considera lo establecido en el artículo 8 del Texto Único Ordenado de la Ley de Jornada de Trabajo, Horario y Trabajo en Sobretiempo, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2002-TR, que refiere que se entiende por jornada nocturna el tiempo trabajado entre las 10:00 p.m. y 6:00 a.m., y se alinea a lo establecido en el numeral 30.3 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

### Sobre el descanso continuo mínimo (artículo 6 del Dictamen)

- 4.21. El numeral 6.1 del artículo 6 del Dictamen reconoce el derecho del conductor y del personal auxiliar a un descanso continuo de diez (10) horas en un período de veinticuatro (24) horas de trabajo efectivo, contado a partir del inicio de la jornada de trabajo.
- 4.22. Se entiende como descanso continuo el periodo de tiempo ininterrumpido durante el cual el conductor o personal auxiliar dispone libremente de su tiempo, es decir, no se encuentra a disposición del empleador. Por lo cual, siendo que dicha propuesta garantiza el descanso adecuado de dicho personal y que además recoge los parámetros establecidos en el numeral 1 del artículo 8 del Convenio N° 153, no se formulan observaciones.
- 4.23. Por otro lado, el numeral 6.2 del artículo 6 del Dictamen prohíbe considerar el interior del vehículo como hospedaje a efectos del descanso continuo, lo cual resulta importante de regular pues, como ha sido advertido por la OIT<sup>8</sup>, el dormir en lugares desconocidos o incómodos contribuye a la fatiga de los conductores profesionales, especialmente los que realizan servicios de largo recorrido. En tal sentido, resulta viable la propuesta pues cumple con la finalidad de evitar el cansancio o fatiga que posteriormente pudiesen derivar en accidentes.
- 4.24. Finalmente, se tiene que, mediante el numeral 6.3 del artículo 6 del Dictamen, se obliga al empleador a proporcionar hospedaje y alimentación o cubrir dichos costos mediante la asignación dineraria correspondiente, en los casos que, a consecuencia de la jornada de trabajo, el trabajador, al momento del goce de descanso, se encuentre en una circunscripción territorial ajena a la de su domicilio.
- 4.25. Dicha disposición hace referencia a las condiciones de trabajo contempladas en el literal i) del artículo 19<sup>9</sup> del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 650, Ley de Compensación por Tiempo de Servicios, aprobado por Decreto Supremo N° 001-97-TR. Pues bien, a consideración de esta Oficina General, estas condiciones de trabajo no deberían ser limitadas a solo el hospedaje y alimentación, sino que al igual que en la norma antes mencionada, se debe considerar una fórmula abierta que permita pactar toda condición de trabajo que sea necesaria para el cabal cumplimiento de las labores del conductor y personal auxiliar.
- 4.26. Aunado a ello, el legislador debe considerar que es posible que mediante la negociación colectiva se puede pactar o ya haber pactado, condiciones de trabajo o beneficios mayores a las que se proponen en el numeral 6.3 del artículo 6 del Dictamen, por tal motivo, se debe incluir un numeral en el artículo 6 del Dictamen que admita dicha práctica.

<sup>8</sup> Ídem. Pág. 55.

<sup>9</sup> Artículo 19.- No se consideran remuneraciones computables las siguientes:

(...)

i) Todos aquellos montos que se otorgan al trabajador para el cabal desempeño de su labor o con ocasión de sus funciones, tales como movilidad, viáticos, gastos de representación, vestuario y en general todo lo que razonablemente cumpla tal objeto y no constituya beneficio o ventaja patrimonial para el trabajador.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.trabajo.gob.pe/validadorDocumental/inicio/detalle.jsf> e ingresando la siguiente clave: 8DOBROU

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

### Sobre el control de la jornada de conducción (artículo 7 del Dictamen)

- 4.27. En el artículo 7 del Dictamen se dispone el control de la jornada de conducción y el descanso efectivo del trabajador por medios electrónicos que acrediten su registro, a cargo del empleador transportista.
- 4.28. Al respecto, esta Oficina General considera que dicha propuesta encuentra sustento en el poder de dirección del empleador previsto en el artículo 9 del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 728, Ley de Productividad y Competitividad Laboral, aprobado por Decreto Supremo N° 003-97-TR<sup>10</sup>, del cual se desprende su facultad de fiscalización que debe ejercer dentro del marco de la relación de trabajo y sobre las labores contratadas, con base en el principio de razonabilidad y en observancia de los derechos fundamentales que les asisten a los trabajadores. En esa línea, Neves Mujica considera que el poder de dirección le permite al empleador dirigir, fiscalizar y sancionar al trabajador<sup>11</sup>.
- 4.29. En ese sentido, se encuentra viable la medida que establece el control de la jornada de conducción, en atención al poder de dirección del empleador, siempre que se utilicen los mecanismos de fiscalización que resulten menos lesivos a los derechos fundamentales de los trabajadores y sean puestos de conocimiento de manera previa al trabajador.

### Sobre la acumulación de horas de trabajo realizadas en territorio internacional (artículo 8 del Dictamen)

- 4.30. Conforme se aprecia del artículo 8 del Dictamen, el legislador propone la acumulación de horas de trabajo realizadas en territorio internacional con las que se realizan dentro del territorio nacional.
- 4.31. Sobre el particular, a efectos de una correcta interpretación y aplicación de la disposición, esta Oficina General considera que se precise que se aplicará la acumulación de horas, siempre y cuando el servicio de transporte internacional comprenda servicios en los ámbitos regional o nacional, ello teniendo en cuenta el artículo 3 del Dictamen que establece el ámbito de aplicación de la regulación es a nivel nacional y regional.

### Sobre la prohibición de remuneración a destajo (artículo 9 del Dictamen)

- 4.32. El artículo 9 del Dictamen prohíbe todo pacto de remuneraciones a destajo en la actividad de transporte terrestre en los ámbitos regional, nacional e internacional.
- 4.33. De acuerdo con la OIT<sup>12</sup>: *"El pago a destajo designa la práctica consistente en remunerar a los trabajadores por unidad de obra realizada o servicio prestado (por ejemplo, se fija una cantidad determinada para pagar un número previamente convenido de camisetas o ladrillos producidos), en vez de remunerarlos sobre la base del tiempo empleado para desempeñar su trabajo."*

<sup>10</sup> Artículo 9.- Por la subordinación, el trabajador presta sus servicios **bajo dirección de su empleador**, el cual **tiene facultades para normar reglamentariamente las labores, dictar las órdenes necesarias para la ejecución de las mismas**, y sancionar disciplinariamente, **dentro de los límites de la razonabilidad**, cualquier infracción o incumplimiento de las obligaciones a cargo del trabajador.  
(...).

<sup>11</sup> Introducción al Derecho Laboral, Javier Neves Mujica. Página 32.

<sup>12</sup> Ver en: [https://www.ilo.org/global/topics/wages/minimum-wages/definition/WCMS\\_541707/lang-es/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/wages/minimum-wages/definition/WCMS_541707/lang-es/index.htm)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.trabajo.gob.pe/validadorDocumental/inicio/detalle.jsf> e ingresando la siguiente clave: 8DOBROU

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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- 4.34. Considerando dicha definición, el pago a destajo al encontrarse relacionado con la producción y no al tiempo dedicado podría constituir un incentivo perverso que incremente la siniestralidad de la actividad de transporte terrestre, en tanto, de acuerdo a lo señalado en la exposición de motivos del proyecto de decreto supremo que regula la jornada laboral en el transporte terrestre, en los ámbitos regional y nacional, y establece otras normas conexas, publicado mediante Resolución Ministerial N° 154-2015-TR, los conductores a fin de obtener mayores ganancias podrían incurrir en prácticas inseguras como el incremento de la velocidad o competencias por captar más pasajeros o mercaderías, o incluso podría incentivar a este grupo de trabajadores a laborar durante jornadas excesivas. Por tal motivo, nos mostramos de acuerdo con la propuesta del legislador.

#### Sobre la seguridad y salud en el trabajo (artículo 10 del Dictamen)

- 4.35. El artículo 10 del Dictamen establece que los trabajadores comprendidos en la regulación propuesta se rigen por la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo (LSST).
- 4.36. Sobre el particular, es de señalar que de acuerdo con el artículo 2 de la LSST, dicha norma es aplicable a todos los sectores económicos y de servicios; comprende a todos los empleadores y los trabajadores bajo el régimen laboral de la actividad privada en todo el territorio nacional, trabajadores y funcionarios del sector público, trabajadores de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú, y trabajadores por cuenta propia. Por lo tanto, la remisión expresa incluida en el artículo 10 del Dictamen, de acuerdo a lo señalado por la DSST, resulta viable en tanto reafirma la aplicación de las normas de la LSST en favor de los conductores y personal auxiliar.

#### Sobre la capacitación laboral (Segunda Disposición Complementaria Final del Dictamen)

- 4.37. La Segunda Disposición Complementaria Final del Dictamen encarga al MTPE, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la aprobación de un Plan de Acción destinado a promover y fortalecer la formación y la capacitación laboral, la certificación de competencias laborales, así como los servicios brindados por las escuelas de conductores profesionales y los procedimientos destinados a la obtención de licencias de conducir.
- 4.38. El encargo en comento encuentra concordancia con las áreas programáticas de acción de este Sector, establecidas en los literales g) y h) del artículo 4 de la LOF del MTPE, en tal sentido, resulta viable el contenido de la Segunda Disposición Complementaria Final del Dictamen.

## **V. CONCLUSIONES**

- 5.1. La Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicita opinión al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE) sobre el Proyecto de Ley N° 2773/2022-CR, "Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre". Asimismo, dicha instancia solicita opinión al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE) sobre el Proyecto de Ley 3286/2022-PE, que propone una "Ley del conductor y conductora profesional".



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

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

- 5.2. No obstante, ambos proyectos de ley se integraron y luego de proseguirse el procedimiento parlamentario respectivo, se aprobó el Dictamen con Texto Sustitutorio de fecha 8 de marzo de 2023 recaído en los Proyectos de Ley N° 2773/2022-CR y 3286/2022-PE, denominado "Ley que establece la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías" (en adelante, el Dictamen).
- 5.3. Luego del análisis efectuado, esta Oficina concluye que el Dictamen del Proyecto de Ley N° 2773/2022-CR es **viable con observaciones** de acuerdo con lo siguiente:
- Se debe precisar en el artículo 3 del Dictamen que la regulación propuesta no es aplicable al personal de las áreas administrativas de las empresas del sector transporte terrestre de personas y mercancías en los ámbitos regional y nacional, teniendo en cuenta que sus labores no tienen las mismas particularidades que las de los conductores y personal auxiliar del mismo sector.
  - Si bien el Convenio N° 153 no ha sido ratificado por el Perú, el legislador debe considerar en el numeral 5.3 del artículo 5 del Dictamen el tope de nueve (9) horas por día establecido en dicho instrumento como la duración total máxima de conducción, en tanto constituye una jornada razonable para evitar el riesgo de accidentes de tránsito debido a la falta de horas de sueño y la fatiga de los conductores.
  - Se debe incluir una fórmula abierta en el numeral 6.3 del artículo 6 del Dictamen, como en el caso del literal i) del artículo 19<sup>13</sup> del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 650, Ley de Compensación por Tiempo de Servicios, aprobado por Decreto Supremo N° 001-97-TR, a fin de no limitar las condiciones de trabajo que pueda otorgar el empleador o que se puedan pactar a través de convenios colectivos.
  - A efectos de una correcta interpretación y aplicación de la disposición contenida en el artículo 8 del Dictamen, se debe precisar que se aplicará la acumulación de horas de trabajo de transporte en territorio internacional, siempre y cuando dicho servicio se inicie desde los ámbitos regional o nacional.

Es todo cuanto informo a usted para los fines que considere pertinentes.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

SILVIO ELISBAN AIQUIPA MENDOZA  
JEFE  
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

(SAM/mapr)

<sup>13</sup> Artículo 19.- No se consideran remuneraciones computables las siguientes:

(...)

i) Todos aquellos montos que se otorgan al trabajador para el cabal desempeño de su labor o con ocasión de sus funciones, tales como movilidad, viáticos, gastos de representación, vestuario y en general todo lo que razonablemente cumpla tal objeto y no constituya beneficio o ventaja patrimonial para el trabajador.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://sgd.trabajo.gob.pe/validadorDocumental/inicio/detalle.jsf> e ingresando la siguiente clave: 8DOBROU

Lima, 25 de agosto de 2022

**OFICIO N° 0064-2022-2023-CTC/CR**

Señor  
**ALEJANDRO ANTONIO SALAS ZEGARRA**  
Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo  
Av. Gral. Salaverry 655  
Jesús María. –

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo y solicitarle una opinión institucional del **Proyecto de Ley 2773/2022-CR**, que propone una "Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre", proyecto de la congresista Sigrid Tesoro Bazán Narro.

Se adjunta la iniciativa legislativa mencionada, para el estudio de análisis correspondiente por su institución.

Es propicia la oportunidad para expresarle mi consideración y estima.

Atentamente,

Presidente  
Comisión de Transportes y Comunicaciones

LAAC/mrg



Firmado digitalmente por:  
ARAGON CARREÑO Luis Angel  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 25/08/2022 16:20:04-0500

Lima, 3 de febrero de 2023

**OFICIO N° 1181-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR**

Señor  
**ALFONSO ADRIANZEN OJEDA**  
Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo  
Av. Gral. Salaverry 655  
Jesús María. –

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo y solicitarle una opinión institucional del **Proyecto de Ley 3286/2022-PE**, que propone una "Ley del conductor y conductora profesional", proyecto del Poder Ejecutivo.

Se adjunta el link para acceder al texto del mencionado proyecto de ley, para el estudio de análisis correspondiente por su institución:

[https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NTI0NzA=/pdf/PL\\_3286](https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/NTI0NzA=/pdf/PL_3286)

Es propicia la oportunidad para expresarle mi consideración y estima.

Atentamente,

Presidente  
Comisión de Transportes y Comunicaciones

Firmado digitalmente por:  
ARAGON CARREÑO Luis Angel  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 03/02/2023 16:06:54-0500



LAAC/mrg