Proyecto de Ley N°.....7855/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
15 MAYO 2024
RECIBIDO
12:35 pm

LEY QUE DEJA SIN EFECTO LA SEXTA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIAS DE LA LEY N° 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY N° 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

El congresista que suscribe **Waldemar José Cerrón Rojas**, miembro del **Grupo Parlamentario Perú Libre**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley.

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DEJA SIN EFECTO LA SEXTA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DE LA LEY N° 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 único. Derogar la Sexta Disposición Complementaria 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.

Se derogue la Sexta Disposición Complementarias 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 la finalidad de incluir las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, beneficiando de esta manera a los transportistas de las unidades de clasificación vehicular M1 y M2 conforme a lo establecido en al artículo 2° de la Ley N° 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles Colectivos.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PALACIOS HUAMAN Margot FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2024 11:34:07-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CERRON ROJAS Waldemar Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2024 09:37:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PALACIOS HUAMAN Margot FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2024 11:34:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GONZA CASTILLO Américo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/05/2024 12:04:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CRUZ MAMANI Flavio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2024 19:09:35-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MONTALVO CUBAS Segundo Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/05/2024 19:05:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MITA ALANOCA Isaac FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/05/2024 11:12:14-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/05/2024 08:33:49-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **16** de **mayo** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7855/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA:

El servicio de transporte público se caracteriza siempre por ser un problema urbano, y como consecuencia de ello genera transporte de informales, en algunos casos son los vehículos livianos, autos sedán, station wagon y otros.

De lo que los medios de transportes público o colectivo que utilizan los ciudadanos son los servicios que prestan las unidades de categoría M1 y M2, en el que presta un servicio rápido que no se detienen en busca de pasajeros en lugares y paraderos no autorizados, llegando a su destino más rápido.

Según el reporte del observatorio Lima Cómo Vamos, **un 64,5% de la población se encuentra insatisfecha con el transporte público, en contraste con el 7% que indicó estar satisfecho**. Esta cifra se mantiene parecida a la del 2021 donde un 63,7% respondió que estaba insatisfecho con el servicio[1].

Sobre la seguridad en el transporte, **3 de cada 10 mujeres de Lima y Callao indicaron haber sido víctimas de acoso sexual en el transporte público.** La especialista sostuvo que el transporte está como uno de los mayores problemas para los ciudadanos porque "*no tenemos un transporte de calidad o formas de movernos adecuadamente para todas las personas*".

Tras las acciones equivocadas, por parte de las direcciones de tránsito

[1] https://elcomercio.pe/lima/el-transporte-publico-paso-a-ser-el-segundo-problema-que-mas-afecta-a-ciudadanos-lima-como-vamos-noticia/

terrestre, aunado a ello las malas políticas en el sector transporte, han generado el desarrollo desordenado con transportes caóticos y de mala calidad, con vías de comunicación desorganizadas con una incomodidad, falta de integración física y/o tarifaria entre diferentes operadores de transporte, infraestructura mal diseñada, equipamiento inadecuado y una pésima gestión técnica y políticas de los flujos viales, peatonales y de ciclistas. Siendo que con esta situación agrava ordenar el transporte terrestre de Lima y la provincia constitucional del Callao, en donde se tiene una concentración poblacional, a causa de un centralismo de actividades política, económicas y administrativa, sobre todo, la expansión urbana que es mucho mayor, en relación al resto de ciudades del Perú. Por ende, la fluides de trasladarse de un lugar a otro, es muy caótico y los patrones de desplazamiento son más complejos.

El Transporte público en Lima Metropolitana y Callao: mayoritariamente informal, Actualmente, Lima Metropolitana y Callao cuentan con un Sistema Integrado de Transporte (SIT) conformado por Corredores Complementarios, la Línea 1 del Metro de Lima y el Corredor Metropolitano (Metropolitano, en adelante). Sin embargo, la alta informalidad que predomina en el transporte público es uno de los factores que dificulta el desarrollo y expansión de dicho Sistema. **De hecho, según la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), solo el 14.3% de los viajes realizados en el transporte público en Lima y Callao durante el 2022 fueron en el SIT; el resto corresponde a viajes en buses, coasters, taxis, etc.**, que en su mayoría son informales. En ese sentido, la evidencia empírica muestra que contar con un sistema de transporte público formal tiene impactos positivos sobre la reducción de tiempo de viaje, el acceso a educación, el empleo, los ingresos, la reducción de accidentes de tránsito y los efectos sobre el medio ambiente. Por ello, es importante reflexionar sobre la masificación y la formalización del transporte público urbano formal y de calidad[2].

[2] https://www.redesarrollo.pe/wp-content/uploads/2023/11/Informe-Especial-transporte-publico.pdf

Al no contar un Sistema Integrado de Transporte (SIT) masivo, la calidad del servicio público en general es baja, y eso se refleja en la insatisfacción de los usuarios. Según la encuesta "Lima Cómo Vamos 2022", el 40% de los ciudadanos de Lima Metropolitana y Callao consideran que el transporte público es uno de los problemas más importantes que afectan la calidad de vida de las personas, situándose solo por detrás de la inseguridad ciudadana (75%).

A) IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

El problema se presenta bajo estándares del 75.6% de limeños se movilizan en transporte público o colectivo, según el observatorio lima como vamos" quien realizo una investigación sobre el tema en el 2015, entrevistando a los ciudadanos de Lima y Callao.

Respecto a la trangresión de los derechos constitucionales vulnerados mediante una disposción complementaria final, en la que se excluye a Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, siendo que esta limiatación trangrede al derecho fundamental que tiene toda persona a trabajar con sus herramienta de trabajo que son los vehículos de categoría M1 y M2, para poder subsistir el y sus familiares que dependen de su ingresos, ello contraviene contra la propia subsistencia en el estado de recesión economica que atraviesa el Estado.

Siendo que su unico aficio es realizar el transporte en las categorias vehiculares de M1 y M2, restringirles es quitarles la oportunidad de tener un empleo digno, que sirve para poder obtener un ingreso económico, para alimentar a su familia, siendo que en el Perú el 88% de la población es pobre y extrema pobreza, adicionado a ello se tiene el problema de la recesion economica que viene viviendo la población.

Adicionado a ello, se tiene que la mayoria de este grupo de transportistas que viven y vivian en la jurisdicciones restringidas, se les esta obligando abandonar su habitad donde tiene establecido su hogar; y en otras ocaciones si realiza el servicio de transporte público con su unidad vehicular M1 y M2, son sujetos de imposición de multa de 4 UIT, además el vehículo sea secuestrado y llevado al deposito por los funcionarios del ATU, hecho que es causa graves perjuicios y daños a la subsistencia de miles de familias Limeñas y Chalacos, con lo que queda acreditado los graves daños que viene ocacionando la exclusión de Lima y el Callao.

Por lo que es indispensable, dejar sin efecto la Sexta disposición Complementaria de la ley N° 31096, La misma que conlleva una afectación a la subsistencia de las familias dedicadas al transporte.
La exclusión de la autorización del automóvil colectivo en Lima Metropolitana y Provincia Constitucional del Callao deviene en inconstitucional, debido a que afecta los bienes jurídicos constitucionales protegidos como: el derecho al trabajo, el derecho 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 (no ser discriminados).

B) JUSTIFICACIÓN Y VIABILIDAD DE LA PROPUESTA.

En Lima Metropolitana y Callao, se cuenta con un sistema Integrado de Transporte (SIT), compuesto por Corredores Complementarios, la Línea 1 del Metro de Lima y el Corredor Metropolitano, sin embargo, lo que prima es el uso del transporte público convencional (buses, coasters y taxis), en su mayoría informal, usado hasta en el 86% de los viajes que hacen los usuarios. El impacto de esta situación va más allá del alto nivel de insatisfacción de los usuarios: existe evidencia de que un mejor sistema de transporte reduce los tiempos y costos de viaje, haciendo accesibles mercados laborales que antes no lo eran, aumentando la posibilidad de

encontrar un empleo formal[3]. La transición del transporte público debería ser hacia un sistema accesible para los distintos segmentos de la población y que respete el medio ambiente.

Los viajes en Lima y Callao en total se realizan más de 22,3 millones de viajes diariamente, de los cuales 16,9 millones se hacen en vehículos motorizados. El principal motivo de estos viajes es regresar a casa (47,3%), viajes privados3 (19,5%) e ir a trabajar o estudiar (16,7% y 14,0%, respectivamente). Resulta relevante, además, conocer que, para el caso de Lima y Callao, la distribución de viajes diarios muestra que los viajes en medios colectivos (buses tradicionales, Metropolitano, Metro de Lima y colectivos) son los que más porcentaje poseen (51%), seguido de los viajes a pie (24%) y, solo después, los viajes individuales (auto privado y taxi) con 18%. El resto de los viajes se realiza en otros modos, como puede observarse en el gráfico 1.

Esta información, recogida por la Encuesta de Recolección de Información Básica de Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Lima y Callao, muestra algunos resultados similares a la recogida por la encuesta Lima Cómo Vamos, a pesar de que las metodologías aplicadas son distintas y esta última se concentra solamente en los viajes "obligatorios"; es decir, por trabajo y estudios. En particular, coinciden en que los viajes en transporte público masivo son largamente superiores a los viajes en medios privados. En el 2015, el 75,6%8 de los viajes realizados en Lima se hizo en transporte público, mientras que solo el 15,5% se hizo en transporte privado; por último, el 7,8% de los viajes se hizo a pie o en bicicleta. En ambas encuestas, los viajes realizados en transporte colectivo exceden largamente a aquellos realizados en medios privados.[4]

[3] https://www.redesarrollo.pe/wp-content/uploads/2023/11/Informe-Especial-transporte-publico.pdf
[4] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/OTc4NTI=/pdf

La preocupación en la integración y combatir frontalmente en erradicar la pobreza en la **Décima Política del Acuerdo Nacional, en concordancia con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2023-2024, aprobado con Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR de fecha 17 de octubre de 2023; "la Política décima. REDUCCIÓN DE LA POBREZA"**. Es política del Estado, la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas.

Por lo que, el objetivo, partiendo de un enfoque de desarrollo humano sustentable, con equidad entre hombres y mujeres, sin discriminación, y en forma descentralizada, el Estado: (a) promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito; (c) promoverá la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva, como parte de planes integrales de desarrollo local y regional con intervención de la actividad privada; (d) asignará recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza; (e) fomentará el pleno ejercicio de la ciudadanía y la participación de los ciudadanos en situación de pobreza en la identificación de necesidades, el diseño de soluciones y la gestión de los programas; (f) establecerá un sistema local de identificación, atención y promoción del empleo a personas sin sustento; (g) fomentará el desarrollo institucional, la eficacia, la equidad y la transparencia del Estado en el uso de los recursos en general y, especialmente, en aquellos orientados a programas de reducción de la pobreza, propiciando el concurso y la vigilancia de la sociedad civil; (h) garantizará el ejercicio de los derechos de las personas y el acceso a la administración de justicia de la población que vive en

situación de pobreza.[5]

Otra política dentro del Acuerdo Nacional, al que nos referimos y que apoya indirectamente, que se deje sin efecto la Sexta Disposición Transitoria Final de la ley N° 31096, es la política decimo primero "Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación", en la que el Estado se compromete a dar prioridad efectiva a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que en nuestro país existen diversas expresiones de discriminación e inequidad social.

Pues, con este objetivo, el Estado: (a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades; (b) fortalecerá la participación de las mujeres como sujetos sociales y políticos que dialogan y conciertan con el Estado y la sociedad civil; (c) fortalecerá una institución al más alto nivel del Estado en su rol rector de políticas y programas para la promoción de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, es decir, equidad de género; (d) dará acceso equitativo a las mujeres a recursos productivos y empleo; (e) desarrollará sistemas que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas; y (f) promoverá y protegerá los derechos de los integrantes de las comunidades étnicas discriminadas, impulsando programas de desarrollo social que los favorezcan integralmente[6].

Otra política dentro del Acuerdo Nacional, al que nos referimos, es la política decimocuarta "Acceso al empleo pleno, digno y productivo", en la que el Estado se compromete a promover y propiciar, en el marco de una economía social de mercado, la creación descentralizada de nuevos puestos de trabajo, en concordancia con los planes de desarrollo

[5] https://acuerdonacional.pe/wp-content/uploads/2024/01/Politicas_de_Estado_2023.pdf
[6] https://acuerdonacional.pe/wp-content/uploads/2024/01/Politicas_de_Estado_2023.pdf

nacional, regional y local.

Con el objetivo, de (a) fomentará la concertación entre el Estado, la empresa y la educación para alentar la investigación, la innovación y el desarrollo científico, tecnológico y productivo, que permita incrementar la inversión pública y privada, el valor agregado de nuestras exportaciones y la empleabilidad de las personas, lo que supone el desarrollo continuo de sus competencias personales, técnicas y profesionales y de las condiciones laborales; (b) contará con normas que promuevan la formalización del empleo digno y productivo a través del diálogo social directo; (c) garantizará el libre ejercicio de la sindicalización a través de una Ley General del Trabajo que unifique el derecho individual y el colectivo en concordancia con los convenios internacionales de la Organización Internacional del Trabajo y otros compromisos internacionales que cautelen los derechos laborales; (d) desarrollará políticas nacionales y regionales de programas de promoción de la micro, pequeña y mediana empresa con énfasis en actividades productivas y en servicios sostenibles de acuerdo a sus características y necesidades, que faciliten su acceso a mercados, créditos, servicios de desarrollo empresarial y nuevas tecnologías, y que incrementen la productividad y asegurar que ésta redunde a favor de los trabajadores; (e) establecerá un régimen laboral transitorio que facilite y amplíe el acceso a los derechos laborales en las micro empresas; (f) apoyará las pequeñas empresas artesanales, en base a lineamientos de promoción y generación de empleo; (g) promoverá que las empresas inviertan en capacitación laboral y que se coordine programas públicos de capacitación acordes a las economías locales y regionales; (h) garantizará el acceso a información sobre el mercado laboral que permita una mejor toma de decisiones y una orientación más pertinente sobre la oferta educativa; (i) fomentará la eliminación de la brecha de extrema desigualdad entre los que perciben más ingresos y los que perciben menos; (j) fomentará que los planes de desarrollo incluyan programas de empleo femenino y de los adultos

mayores y jóvenes (...)[7]

SOBRE LA ILEGALIDAD E INCONSTITUCIONALIDAD DE LA SEXTA DISPOSICION TRANSITORIA FINAL DE LA LEY N° 31096.

El dia 24 de diciembre del año 2020, se publicó en el diario oficial el peruano la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la ley 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automoviles Colectivos. Siendo que en su sexta Disposición Complementarias incorpora (...), quedan excluidos la circunscripciones de Lima Metropolitana y La provincia constitucional del callao.

El hecho, esto se evidencia en que un **60.9% de encuestados se encuentra insatisfecho** con el transporte público, en contraste con un apenas 11.4% que dijo estar satisfecho[8]. Además, evidencia y es de conocimiento público que en las estaciones los ciudadanos tienen que soportar realizar inmensas filas (colas) para acceder al servicio de transporte público.

Ello nos advierte que, existe déficit del servicio de transporte en vehículos que tienen grandes capacidades que prestan servicio, en el interior del país, lo cual se debe a la geografía de las provincias y regiones, en donde dichos vehículos son inaccesibles, siendo los vehículos M1 y M2 los más adecuados para prestar el servicio de transporte. Tan es así que, se precisa que vehículos M1 y M2 pueden transportar pasajero en las rutas que por la geografía y falta de oferta no existe el servicio en vehículos M3.

La formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos que plantea su naturaleza y su régimen jurídico, se debe

[7] https://acuerdonacional.pe/wp-content/uploads/2024/01/Politicas_de_Estado_2023.pdf

[8] https://elcomercio.pe/lima/sucesos/temas-ambientales-y-corrupcion-desplazan-al-transporte-publico-como-principales-problemas-de-lima-y-callao-informe-lima-como-vamos-limpieza-corrupcion-contaminacion-noticia/

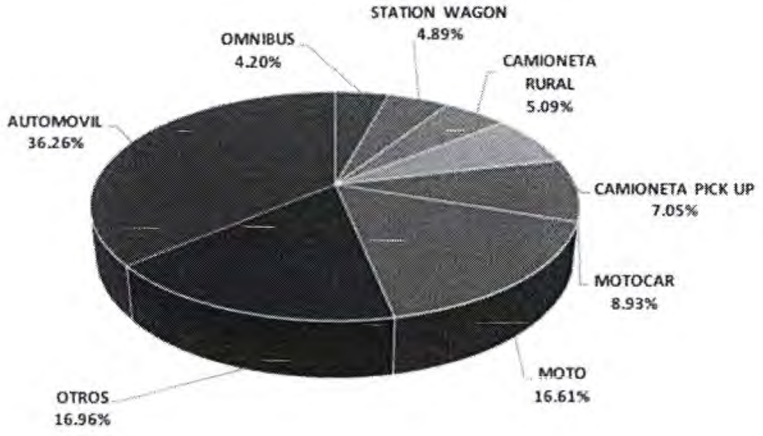
sustancialmente a resolver, por un lado, la problemática referida a que no se contaría en el mercado con otras alternativas de movilidad que les brinden un mejor servicio de transporte y por el otro, la problemática ubicada en la capital del país; referida al déficit del servicio de transporte en vehículos M1 y M2, lo cual se debe a las demandas de la ciudadanía, y satisfacer mediante una excepción, autorizar el servicio de transportes terrestre de pasajeros en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Gobiernos Regionales aprueban el listado de rutas en las que, por ausencia o insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos de categoría M3, por la insatisfacción de los ciudadanos, y a efectos de resolver el problema social, resulte viable autorizar el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, respectivamente, de acuerdo con los lineamientos que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Directoral.

Como alternativa, de solución a las insatisfacciones de los usuarios del transporte público, de manera excepcional el MTC se faculta autoriza el servicio especial de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos de ámbito de Lima Metropolitana y la provincia constitucional del Callao interdistrital de acuerdo con su plan regulador de rutas.

Respecto a lo que el ATU, indica las unidades móviles de categoría M1 y M2 son un alto peligro siendo que causas accidentes, lo cual es falas que tenga demasiados accidentes, siendo que los station wagon, que se encuentran en el nivel M1 y M2, se encuentra dentro de los estándares regulares, conforme a los datos estadísticos de registros que cuentan la Policía Nacional del Perú.

GRÁFICO Nº 7.6.B : DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE PRINCIPALES TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, AÑO 2020.



FUENTE: REGIONES Y FRENTES POLICIALES PNP
ELABORACION: SECEJE PNP/DIRTIC - DIVEST

Termino estos argumentos, llamando a la reflexión de todos aquellos ciudadanos de "a pie" que tienen que sufrir hacer múltiples colas, el riesgo y el peligro que significa no contar con un vehículo privado y por ello recurrir a la modalidad de transporte público. Me pregunto si alguno de las autoridades que opinaran respecto del proyecto de ley, vienen utilizando el transporte público masivo soportando las largas colas para poder abordar y/o utilizan el servicio de station wagon.

Probablemente dirán que mi pregunta no es pertinente, en los fundamentos del proyecto de ley, porque se trata de un problema de abstracto y que no requiere ser concreto del caso; empero, como Legisladores se pretende regular y equiparar las desigualdades y en algunas veces discriminatorios se le excluyo con la sexta disposición transitoria final, limitándoles y contraviniendo contra su propia subsistencia y los que dependen de ellos, con ello afectando la dignidad de la persona.

En conclusión, la ley no permite que dicho servicio sea prestado por cualquier persona que posea un vehículo de las citadas categorías. La ley

31096, 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 que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos".

II. MARCO NORMATIVO.

- Constitución política del Perú.
- Ley N°28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos
- 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.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley no colisiona con ninguna norma del Ordenamiento Jurídico ni mucho menos del marco constitucional y normativo de nuestro ordenamiento jurídico; más por el contrario se busca fomentar y fortalecer uno de los sectores importante como es el transporte terrestre, promocionando la formalización de los transportistas informales, que prestan servicio con una herramienta de trabajo propio y/o alquilado generándose un autoempleo, con su station wagon para de esta manera contribuir con la formalización y el desarrollo socio-económico del Perú.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa no irroga costo adicional alguno al erario

nacional, conforme a la naturaleza de la presente propuesta legislativa; si no por el contrario, busca la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, siendo que a la fecha son informales, incluyendo para su formalización en las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao. Adicional a ello, se pretende conseguir empleos dignos para que puedan proporcionar un ingreso económico para solventar la subsistencia de su familia, utilizando el servicio de transporte terrestre M1 y M2 de station wagon, cumpliendo estar habilitado dentro del marco de la ley y estar registrados por la autoridad competente en transportes y comunicaciones en nuestro país.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa contenida en el Proyecto de Ley que se presenta está alineada con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2023-2024, aprobado con Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR de fecha 17 de octubre de 2023.

OBJETIVO: 2. Equidad y Justicia Social

Política 10. REDUCCIÓN DE LA POBREZA (Lucha contra la pobreza, mediante la cual se busca fomentar el desarrollo personal).

Política 11. PROMOCIÓN DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES SIN DISCRIMINACIÓN.

Política 14. ACCESO AL EMPLEO PLENO, DIGNO Y PRODUCTIVO (tema 64. MEJORA EN LOS DERECHOS Y CONDICIONES LABORALES).