Proyecto de Ley N°.....

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
18 JUN. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 4:20pm

LEY PARA PROMOVER LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES DE CATEGORIA VEHICULAR L-5 Y FACILITA LA PRESTACIÓN DEL SERVICO

El grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa de congresista de la República que suscribe, José León Luna Gálvez, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente:

PROYECTO DE LEY

LEY PARA PROMOVER LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES DE CATEGORIA VEHICULAR L-5 Y FACILITA LA PRESTACIÓN DEL SERVICO

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto modificar la Ley N.° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, para brindar seguridad a los usuarios y mejorar el marco regulatorio del transporte en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados; así como, garantizar un servicio más eficiente, seguro, inclusivo y sostenible, adaptándose mejor a las necesidades específicas de las diferentes jurisdicciones urbanas y rurales.

Artículo 2.- Se modifican los artículos 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 13, 15 y 17; los numerales 2 del artículo 7; los numerales 12.1 y 12.3 del artículo 12 de la Ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, en los siguientes términos:

"Artículo 1.- Objeto

La presente ley tiene por objeto expedir la nueva Ley de Transporte Público Especial en Vehículos Menores Motorizados L5 y No Motorizados

como complemento al Servicio Urbano e Interurbano, donde éste no exista o sea deficiente, de tal manera que se garantice la seguridad del usuario y eficiencia del servicio.

Artículo 2.- Finalidad

La finalidad de la ley es establecer los derechos, obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público especial de personas en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados, priorizando la seguridad y eficiencia en la prestación del servicio.

Artículo 3.- De la autorización

El servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados es prestado por la Persona Jurídica que cuente con el respectivo título habilitante de permiso de operación otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio especial. Las municipalidades provinciales autorizan en su distrito cercado.

Artículo 4.- Títulos habilitantes

El título habilitante de permiso de operación tiene vigencia de 10 años, es otorgado por la Municipalidad distrital para la prestación del Servicio Especial en Vehículos Menores Motorizados L5 y No motorizados a través de un Acto Administrativo; comprende los paraderos, la flota vehicular y los conductores prestadores de servicio especial".

Artículo 7.- Requisitos de la persona natural prestadora del servicio especial.

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

(...)

2. Contar con un certificado médico, que acredite buena salud.

(...)

Artículo 9.- Del Vehículo Automotor L5 y No Motorizados

9.1 El vehículo Automotor L5 Autorizado para la Prestación del Servicio Especial debe cumplir con las siguientes condiciones:

1. Estar afiliado o ser miembro de una Persona Jurídica Autorizada en la Jurisdicción distrital donde presta el servicio.

2. Haber aprobado las constataciones de características técnicas realizadas anualmente por la municipalidad distrital.

3. Trasladar pasajeros hasta el número que indique la Tarjeta de Propiedad.

4. Contar con uno de los Seguros Contra Accidentes de Tránsito autorizados por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP - SBS o el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) otorgado por la Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT.

5. Ostentar el color identificatorio de la persona jurídica autorizada por la municipalidad distrital.

6. Tener impreso el código de la placa de rodaje en la parte superior del techo o toldera visible.

9.2 Para los Vehículos No Motorizados

Son vehículos menores trimoviles especialmente acondicionados en la parte delantera para trasladar pasajeros, impulsados por fuerza humana mediante pedales por el Prestador del Servicio Especial, deben cumplir con los siguientes requisitos:

1. Contar con la autorización municipal distrital a través de una asociación o sociedad.

2. Pasar y aprobar las constataciones técnicas anuales realizadas por la municipalidad distrital.

3. Contar con un depósito bancario mancomunado que permita en su momento atender accidentes".

(...)

"Artículo 10 Registro de los prestadores del servicio de transporte

publico de personas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encarga de implementar un Registro Nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte publico de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5)

Este Registro Nacional, deberá estar a disposición de la Policía Nacional del Perú.

Artículo 11. Del estudio técnico

Es el análisis en campo realizado por Instituciones Especializadas para determinar la oferta, demanda y la ubicación de paraderos y de ser el caso las Zonas de Trabajo.

Artículo 12. Del régimen de gestión común

12.1 Permite que un conductor autorizado en vehículo menor autorizado pueda cruzar a un distrito colindante para trasladar su (s) pasajero (os).

12.2 En el caso de dos distritos contiguos en donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), se implementa y establece un régimen de gestión común entre las municipalidades correspondientes. Si no se logra establecer dicho régimen, la municipalidad provincial fija los términos de gestión común.

(...)

Artículo 13. De la Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta existente en cada municipalidad distrital es un órgano colegiado autónomo integrado por Regidores, por la PNP y por las Organizaciones de Transportadores, se conforma por igual número de representantes de cada uno de sus integrantes.

(...)

Artículo 15. De la capacitación en educación y seguridad vial

Las Municipalidades distritales programan y fiscalizan el Curso de Educación y Seguridad Vial anual para los conductores autorizados.

(...)

Artículo 17. De la infraestructura vial y sus paraderos

Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público especial de personas en vehículos menores automotores son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del servicio".

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CALLE LOBATON Digna FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2024 15:34:53-0500

Artículo 3.- Se modifica la Tercera Disposición Complementaria de la Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores, Categoría vehicular L5, Ley N° 31917

"TERCERA. De la adecuación de las disposiciones municipales

Se encarga a las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público especial de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, para que, en un plazo no mayor de sesenta días hábiles a partir de la aprobación del reglamento referido en la segunda disposición complementaria, ejecuten la adecuación de las disposiciones municipales referidas a dicho servicio sin desnaturalizar dicha reglamentación".

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JUAREZ CALLE Heidy Lisbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2024 15:18:08-0500

Artículo 4.- Se incorpora la Quinta Disposición Complementaria, en los siguientes términos:

"QUINTA. Prohibiciones

Se prohíbe a las autoridades electas y/o funcionarios y servidores públicos promover la informalidad donde se presta el servicio de transporte público especial de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), bajo responsabilidades administrativas y penales, conforme corresponda".

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS MADARIAGA Carlos Javier FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2024 14:35:54-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BURGOS OLIVEROS Juan Bartolome FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2024 14:08:33-0500

Artículo 5.- Se deroga el numeral 6 del artículo 8, de la Ley N.° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y las demás normas que se opongan a la presente Ley.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES CASTRO Francis Jhasmina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/06/2024 10:05:19-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LUNA GALVEZ Jose Leon FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/06/2024 10:36:24-0500

Firmado digitalmente por: LUNA GALVEZ Jose Leon FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/06/2024 10:36:34-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES:

Antes de la promulgación de la Ley N.° 31917, existieron varios intentos y propuestas legislativas para regular el uso de mototaxis y otros vehículos menores en el transporte público. Estas iniciativas buscaban establecer un marco legal que permitiera un control más efectivo y una integración adecuada de estos vehículos en el sistema de transporte público.

Además, es preciso señalar que, previo a la Ley N.° 31917, existían regulaciones dispersas y poco específicas que dificultaban la implementación de políticas efectivas para el control y la supervisión de los vehículos menores en el transporte público. La falta de un marco normativo consolidado generaba vacíos legales y problemas en la aplicación de sanciones.

II. PROBLEMÁTICA:

La Ley N.° 31917, fue creada para regular el transporte público de personas en vehículos menores de la categoría L5. Sin embargo, su implementación ha enfrentado dificultades debido a la falta de un marco regulatorio claro y específico. Esto ha llevado a problemas en la ejecución de la ley y la creación de un reglamento que sea aplicable y efectivo en diversas jurisdicciones.

Es así que, las diferentes realidades urbanas y rurales de Perú requieren un enfoque flexible y adaptado a las necesidades locales; sin embargo, la Ley N.° 31917 no ha sido suficientemente efectiva para adaptarse a estas diferencias, lo que ha resultado en una aplicación inconsistente y en problemas para las municipalidades a la hora de regular y supervisar el servicio.

La ausencia de un régimen de gestión común y la falta de coordinación entre municipalidades han provocado conflictos en la gestión del transporte público en zonas colindantes. Esto ha resultado en sanciones arbitrarias y en la imposibilidad de los conductores de operar de manera eficiente entre distritos, afectando negativamente a los pasajeros.

El servicio de transporte público en vehículos menores ha sido cuestionado por la falta de seguridad y la deficiente calidad del servicio. La normativa actual no ha sido suficientemente rigurosa en cuanto a los requisitos técnicos y operativos, lo que ha contribuido a un incremento en los accidentes y a una percepción negativa del servicio por parte de los usuarios.

La Ley N.º 31917 delega la responsabilidad de otorgar permisos y realizar fiscalizaciones a las municipalidades distritales, lo cual ha generado inconsistencias y falta de uniformidad en los criterios y procedimientos. Esto ha dificultado la creación de un sistema de transporte ordenado y eficiente.

Por lo que, es necesario solucionar los problemas actuales y establecer un marco regulatorio más efectivo, que garantice un servicio de transporte público en vehículos menores más seguro, eficiente y adaptado a las necesidades de todas las jurisdicciones en Perú.

III. ANÁLISIS NORMATIVO:

La propuesta de modificación de la Ley N.º 31917, "Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5", busca abordar varias problemáticas identificadas en la implementación de la ley original y mejorar el marco regulatorio del transporte público especial en vehículos menores motorizados y no motorizados. A continuación, se realiza un análisis normativo de los principales artículos modificados y su impacto en la regulación del transporte público.

Artículo 1 - Objeto de la Ley

Norma Propuesta: La modificación amplía el objeto de la ley para incluir vehículos no motorizados, y destaca la necesidad de adaptar el transporte público a las diferentes jurisdicciones urbanas y rurales, garantizando un servicio eficiente, seguro, inclusivo y sostenible.

Impacto:

- **Inclusión:** La inclusión de vehículos no motorizados amplía el alcance de la ley, reconociendo la importancia de modos de transporte más sostenibles.

- **Adaptabilidad:** La adaptabilidad a diversas jurisdicciones garantiza que la ley sea relevante tanto en áreas urbanas como rurales, respondiendo mejor a las necesidades locales.

Artículo 2 - Finalidad

Norma Propuesta: Se redefine la finalidad de la ley para establecer los derechos, obligaciones, requisitos y condiciones del servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados y no motorizados.

Impacto:

- **Claridad: La finalidad clara ayuda a establecer un marco regulatorio coherente y específico, lo que facilita la implementación y el cumplimiento.**

- **Equidad: Se asegura un tratamiento equitativo para diferentes tipos de vehículos y operadores.**

Artículo 3 - De la Autorización

Norma Propuesta: El servicio debe ser prestado por una persona jurídica con permiso de operación otorgado por la municipalidad distrital.

Impacto:

- **Formalización: La necesidad de un permiso de operación fomenta la formalización del servicio, reduciendo la informalidad.**

- **Control Local: Las municipalidades distritales tienen mayor control sobre la regulación y supervisión del servicio en su jurisdicción.**

Artículo 4 - Títulos Habilitantes

Norma Propuesta: El título habilitante de permiso de operación tiene una vigencia de 10 años y abarca paraderos, flota vehicular y conductores.

Impacto:

- **Estabilidad:** Una vigencia de 10 años proporciona estabilidad a los operadores, permitiendo una planificación a largo plazo.

- **Integración:** La inclusión de paraderos, flota y conductores en el permiso de operación asegura una regulación integral del servicio.

Artículo 7 - Requisitos de la Persona Natural

Norma Propuesta: Se especifica que los prestadores del servicio deben contar con un certificado médico de buena salud.

Impacto:

- **Seguridad:** Garantizar que los conductores estén en buena salud mejora la seguridad vial y la calidad del servicio.

Artículo 9 - Del Vehículo Automotor L5 y No Motorizados

Norma Propuesta: Se establecen requisitos técnicos y de seguridad específicos para los vehículos motorizados y no motorizados.

Impacto:

- **Seguridad y Calidad:** Los requisitos técnicos y de seguridad garantizan que los vehículos sean seguros y adecuados para el transporte público.

- **Uniformidad:** La estandarización de requisitos asegura un nivel uniforme de calidad y seguridad en todo el país.

Artículo 10 - Registro de Prestadores

Norma Propuesta: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementará un registro nacional de personas jurídicas autorizadas.

Impacto:

- **Transparencia:** Un registro nacional interconectado mejora la transparencia y facilita la supervisión y el control del servicio.

- **Accesibilidad:** La disponibilidad del registro para la Policía Nacional del Perú facilita la verificación y el cumplimiento de la ley.

Artículo 11 - Estudio Técnico

Norma Propuesta: Se requiere un análisis en campo para determinar la oferta, demanda y ubicación de paraderos.

Impacto:

- **Eficiencia:** El estudio técnico asegura que la implementación del servicio sea eficiente y responda a las necesidades reales del mercado.

- **Planificación:** Facilita una planificación adecuada y basada en datos concretos.

Artículo 12 - Régimen de Gestión Común

Norma Propuesta: Establece un régimen de gestión común entre municipalidades contiguas y prevé sanciones para la falta de dicho régimen.

Impacto:

- **Coordinación:** Fomenta la coordinación entre municipalidades, mejorando la eficiencia del servicio en áreas limítrofes.

- **Evita Sanciones Arbitrarias:** Clarifica las condiciones para sancionar, evitando penalizaciones injustas y arbitrarias.

Artículo 13 - Comisión Técnica Mixta

Norma Propuesta: La Comisión Técnica Mixta es un órgano autónomo que incluye regidores, la PNP y organizaciones de transportadores.

Impacto:

- **Participación:** La inclusión de diferentes actores asegura una perspectiva amplia y una toma de decisiones más representativa y justa.

- **Autonomía:** La autonomía del órgano fortalece su capacidad para regular y supervisar de manera imparcial.

Artículo 15 - Capacitación en Educación y Seguridad Vial

Norma Propuesta: Las municipalidades distritales deben programar y fiscalizar cursos de educación y seguridad vial anuales.

Impacto:

- **Formación Continua:** La capacitación continua mejora las habilidades y conocimientos de los conductores, aumentando la seguridad y la calidad del servicio.
- **Responsabilidad Local:** Las municipalidades distritales asumen un papel activo en la educación vial, lo que puede mejorar el cumplimiento y la seguridad.

Artículo 17 - Infraestructura Vial y Paraderos

Norma Propuesta: Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público Especial son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos.

Impacto:

- **Responsabilidad Local:** Asigna claramente la responsabilidad de la infraestructura vial, lo que puede mejorar su calidad y mantenimiento.

- **Condiciones Adecuadas:** Garantiza que las condiciones para la prestación del servicio sean adecuadas y seguras.

Disposiciones Complementarias - Tercera, Quinta y Sexta

Norma Propuesta:

- **Tercera: Se encarga a las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público Especial de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5)**
- **Quinta:** ***Prohibición de promover la informalidad a las*** *a las autoridades electas y/o funcionarios y servidores públicos, bajo responsabilidades administrativas y penales, conforme corresponda.*

Además, se deroga el numeral 6 del del artículo 8 de la Ley N.º 31917, "Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5".

En ese sentido, la propuesta de modificación de la Ley N.º 31917 aborda varias problemáticas identificadas en la implementación de la ley original, buscando

mejorar la regulación y el funcionamiento del transporte público en vehículos menores motorizados y no motorizados. Las modificaciones propuestas tienen el potencial de aumentar la seguridad, eficiencia y adaptabilidad del servicio.

IV. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO:

El análisis costo-beneficio de la propuesta de modificación de la Ley N.° 31917, se enfoca en evaluar los costos y beneficios asociados con la implementación de nuevas regulaciones en el transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y no motorizados, en el Perú.

Al respecto, se identifica los siguientes costos:

- Costos de Implementación y Regulación

  Capacitación: Inversión en programas anuales de educación y seguridad vial para conductores autorizados. Esto incluye la contratación de instructores, material educativo y logística.

  Registro Nacional: Creación y mantenimiento de un Registro Nacional interconectado de prestadores del servicio, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

  Estudios Técnicos: Costos relacionados con los estudios de oferta y demanda, así como la ubicación de paraderos, realizados por instituciones especializadas.

- Costos Administrativos

  Gestión y Supervisión: Recursos necesarios para gestionar, supervisar y asegurar el cumplimiento de la normativa. Esto incluye personal administrativo y de supervisión, así como equipos y tecnología.

- Costos Indirectos

  Promoción de la Formalidad: Esfuerzos y recursos dedicados a combatir la informalidad y asegurar que todos los prestadores del servicio cumplan con la nueva normativa.

Ahora, se pasa a identificar los beneficios:

- Beneficios Económicos

  Formalización del Sector: Incremento en los ingresos fiscales debido a la formalización del transporte público en vehículos menores. La formalización también puede atraer inversiones y mejorar la calidad del servicio.

  Reducción de Accidentes: Menores costos asociados a accidentes de

tránsito gracias a una mejor regulación, capacitación de conductores y exigencias técnicas para los vehículos.

- Beneficios Sociales

  Accesibilidad y Movilidad: Mejoras en el transporte público en áreas donde el servicio urbano es deficiente. Esto aumenta la movilidad y accesibilidad, especialmente en zonas rurales y periurbanas.

  Seguridad: Incremento en la seguridad vial debido a requisitos más estrictos y capacitación obligatoria. Un transporte público más seguro beneficia a todos los usuarios.

  Inclusión: Inclusión de vehículos no motorizados, beneficiando a diversas comunidades y adaptándose a las necesidades específicas de diferentes jurisdicciones.

Por lo que, a pesar de los costos considerables asociados con la implementación y regulación de las modificaciones propuestas, los beneficios económicos, sociales y ambientales superan ampliamente dichos costos.

Económicamente, la formalización del sector y la reducción de accidentes pueden generar importantes ahorros y nuevos ingresos fiscales.

Socialmente, las mejoras en la accesibilidad, seguridad y la inclusión son altamente beneficiosas para la población.

Ambientalmente, la promoción de modos de transporte sostenibles contribuye a la reducción de la contaminación y mejora de la calidad del aire.

En resumen, la propuesta de modificación de la Ley N.° 31917, presenta un balance positivo en términos de costo-beneficio, sugiriendo que su implementación es una inversión viable y beneficiosa para el país.

V. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN:

La presente norma modifica y complementa la Ley N.° 31917, "Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5", precisando aspectos de la misma en beneficio de los usuarios y no contraviene la legislación nacional.

VI. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL:

El presente proyecto de ley tiene concordancia con la Política N.° 8 del Acuerdo Nacional, relacionada con la descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú, en específico con el literal (c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión

de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales. Así como, con la Política N.º 18 del Acuerdo Nacional, relacionada con la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, en específico con el literal b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica.

VII. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE 2030

El presente proyecto de ley tiene vinculación con los objetivos 1, 3, 8 y 16 de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) 2030, conforme se detalla a continuación:

ODS 1: Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo

La mejora del transporte público en áreas donde el servicio es deficiente permite un mejor acceso a oportunidades económicas y servicios básicos, ayudando a reducir la pobreza. Facilitar la movilidad de las personas les permite acceder a empleo, educación y servicios de salud, contribuyendo a la reducción de la pobreza.

ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

El establecimiento de requisitos de salud para los conductores y la promoción de un transporte más seguro contribuyen a la reducción de accidentes y al mejoramiento del bienestar de los usuarios del transporte público. La regulación también incluye la implementación de seguros contra accidentes, lo que proporciona una mayor protección a los pasajeros.

ODS 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos.

La formalización del transporte público en vehículos menores crea un entorno más seguro y regulado para los trabajadores del sector, mejorando sus condiciones laborales y asegurando empleos decentes. Además, la promoción de la inversión en el sector del transporte puede fomentar el crecimiento económico local.

ODS 16: Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas.

La propuesta promueve la formalización y regulación del transporte público, lo que contribuye al fortalecimiento del Estado de Derecho y la lucha contra la informalidad. La inclusión de mecanismos de supervisión y sanción mejora la transparencia y responsabilidad de las instituciones locales.