Proyecto de Ley N°.....8421/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
18 JUL. 2024
RECIBIDO
Firma: _____ Hora: 3:52 pm

LEY QUE MODIFICA LA LEY 31096, Y DEFINE LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES.

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 MODIFICA LA LEY 31096, Y DEFINE LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES.

ARTÍCULO 1. Objeto y finalidad de la ley.

La presente propuesta legislativa tiene por objeto modificar diversos artículos 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, con la finalidad de dar estabilidad jurídica a miles de transportistas a nivel nacional a fin de no limitar el

derecho al trabajo y al emprendimiento con Automóviles Colectivos.

ARTÍCULO 2. Modificación del Artículo 1 de la ley 31096, Ley que precisa los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

Se modifica el Artículo 1 de la ley 31096, ley que precisa los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en los siguientes términos:

Artículo 1. Precisión de la formalización de automóviles colectivos.

Precísese que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, **son:**

1.1 Para ámbito provincial Urbano: los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, multiproposito, suv, hatchback, con motores de cilindrada mínima de 1300 cc, con motores híbridos, eléctricos, cualquier motor que sea amigable con el medio ambiente, peso mínimo 1000 kilogramos, o de la categoría M2 con un peso neto de 2000 kg y una cilindrada de 2400 cc.

1.2 Para ámbito nacional interprovincial: los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán, suv, con motores de cilindrada mínima de 1600 cc, con motores híbridos, eléctricos, cualquier motor que sea amigable con el medio ambiente, peso mínimo 1100 kilogramos, o de la categoría M2 con un peso neto de 2000 kg y una cilindrada de 2400

cc.

ARTÍCULO 3. Modificación la Quinta Disposición Complementaria Final de la ley 31096, Ley que precisa los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

Se modifica la quinta disposición complementaria final de la ley 31096, Ley que precisa los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en los siguientes términos:

> **Quinta. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones o la autoridad competente emite las autorizaciones emanadas tienen una duración de ocho (8) años renovables, para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interprovincial e interregional y nacional.**

DISPOSICIONES TRANSITORIAS FINAL Y DEROGATORIA

PRIMERA. Reglamentación.

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo de treinta (30) días calendario adecue el reglamento de la ley, sin distorsionar el espíritu de la misma bajo responsabilidad funcional.

SEGUNDA. Derogación.

Se Derogué la sexta disposición complementaria final de la ley 31096, Ley que precisa los alcances de la ley 28972, Ley que Establece la Formalización

de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles Colectivos, y demás normas que se opongan a la presente.

Lima, julio de 2024.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 12:05:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CRUZ MAMANI Flavio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 14:33:49-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 12:05:10-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTALATINO AVALOS Kelly Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 11:32:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CERRON ROJAS Waldemar Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 11:25:14-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 11:48:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MITA ALANOCA Isaac FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 15:33:46-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA:

El servicio de transporte público en el Perú se caracteriza por NO **cubrir adecuadamente la demanda de pasajeros, tanto a nivel interregional e interprovincial como nacional.** Este déficit no ha sido resuelto de manera efectiva por el poder ejecutivo, lo que ha propiciado la proliferación de servicios de transporte informales. Según el observatorio Lima Cómo Vamos, el **64.5% de la población está insatisfecha con el transporte público**, una cifra que se mantiene constante respecto al 2021, cuando el 63.7% de los encuestados expresó su insatisfacción con el servicio[1].

Esta situación se agrava con la rápida expansión urbana, especialmente en Lima Metropolitana y Callao, donde el sistema de transporte público es mayoritariamente informal. **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 Sistema Integrado de Transporte (SIT). El resto de los viajes se realizó en buses, coasters, taxis y otros medios mayoritariamente informales**[2].

La evidencia empírica muestra que contar con un sistema de transporte público formal tiene impactos positivos significativos, como la reducción del tiempo de viaje, el acceso a la educación y al empleo, el aumento de ingresos, la disminución de accidentes de tránsito y los beneficios ambientales. Sin embargo, la falta de un SIT efectivo y la alta insatisfacción de los usuarios resaltan la urgencia de formalizar y

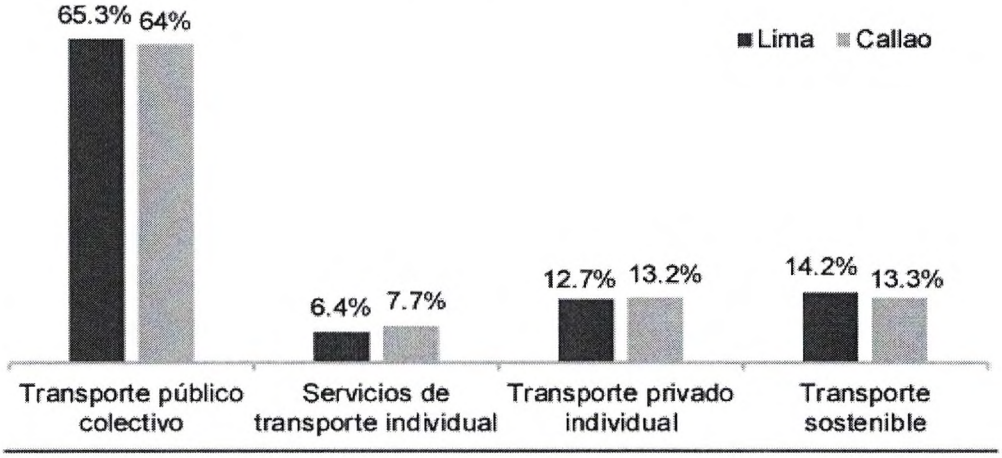
[1] https://elcomercio.pe/lima/el-transporte-publico-paso-a-ser-el-segundo-problema-que-mas-afecta-a-ciudadanos-lima-como-vamos-noticia/

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

masificar el transporte público urbano. Como por ejemplo, a los más de doscientos mil autos colectivos informales que circulan en Lima.

La encuesta "Lima Cómo Vamos 2022" revela que el 40% de los ciudadanos de Lima Metropolitana y Callao consideran el transporte público como uno de los principales problemas que afectan su calidad de vida, solo superado por la inseguridad ciudadana (75%). La mayoría de los usuarios de transporte público optan por servicios informales debido a su rapidez y eficiencia en comparación con los servicios formales, que suelen detenerse en múltiples paraderos.

Figura 1: Preferencias de los medios de transporte para ir a trabajar o estudiar.



Fuente: Lima Cómo Vamos - IOP PUCP. Elaboración: ComexPerú.

El informe "Lima y Callao según sus habitantes" destaca que los medios de transporte público formal, como el Metropolitano y el Metro de Lima, cubren menos del 15% de los viajes diarios en la ciudad. Los ciudadanos prefieren opciones informales como combis, coasters, buses y mototaxis, que dominan con un 83.5% de preferencia acumulada. Esta tendencia subraya la necesidad de diversificar y formalizar las alternativas de transporte para mejorar la movilidad en la ciudad[3].

[3] https://www.infobae.com/peru/2024/01/18/metropolitano-y-metro-de-lima-cubren-menos-del-15-de-viajes-de-limenos-la-mayoria-emplea-combi-bus-auto-y-mototaxi/

La pandemia de COVID-19 exacerbó las dificultades de los conductores de taxis colectivos, muchos de los cuales habían adquirido sus vehículos mediante préstamos. La inmovilización social no solo impidió que generaran ingresos, sino que también puso en peligro sus inversiones y la estabilidad económica de sus familias. **Esta situación se ve aún más complicada por la falta de cumplimiento de la Ley N° 27181 por parte de las autoridades.**

La Asociación de Transportistas Nacional e Internacional (Asotrani Perú) ha destacado que, a pesar de que la ley establece claramente la necesidad de autorizar el servicio de transporte en auto-colectivo, las autoridades han optado por perseguir a los conductores en lugar de reconocer formalmente su actividad. Esta persecución no solo es injusta, sino que también pone en peligro la subsistencia de los conductores y sus familias. La implementación efectiva de la Ley N° 27181 es crucial para garantizar que estos trabajadores puedan operar de manera legal y segura, asegurando así su derecho al trabajo y contribuyendo al bienestar económico y social del país.

Historias como las de Ander y Félix, ambos usuarios de taxis colectivos, reflejan la compleja realidad de este servicio en Lima. Ander, de 27 años, utiliza taxis colectivos en la avenida Arequipa para regresar a su casa en San Juan de Lurigancho, encontrando en ellos la opción más rápida y conveniente.

Por otro lado, Félix, un taxista con licencia que a menudo prefiere operar como taxi colectivo, destaca la necesidad económica que impulsa tanto a conductores como a pasajeros a optar por este medio más económico. Trabajando ocho horas al día, Félix transporta hasta cuatro pasajeros y ha podido sustentar a su familia gracias a este servicio, especialmente en rutas desatendidas por el transporte público, como Manchay-Ceres. Ambos casos subrayan la importancia y la necesidad de formalizar y

regular el servicio de taxis colectivos para mejorar la seguridad y la eficiencia del transporte en Lima[4].

En 2018 se estimaba que había 50,000 taxis colectivos en Lima y Callao, cifra que ha aumentado a 200,000 en 2023. Una encuesta de 'Lima Cómo Vamos' en 2022 indicó que el 28.4% de las personas en Lima y Callao creen que sería beneficioso ampliar los servicios del Metropolitano, el Metro y los corredores complementarios. Sin embargo, la insuficiencia de una oferta adecuada ha llevado a una mayor dependencia de los taxis colectivos[5].

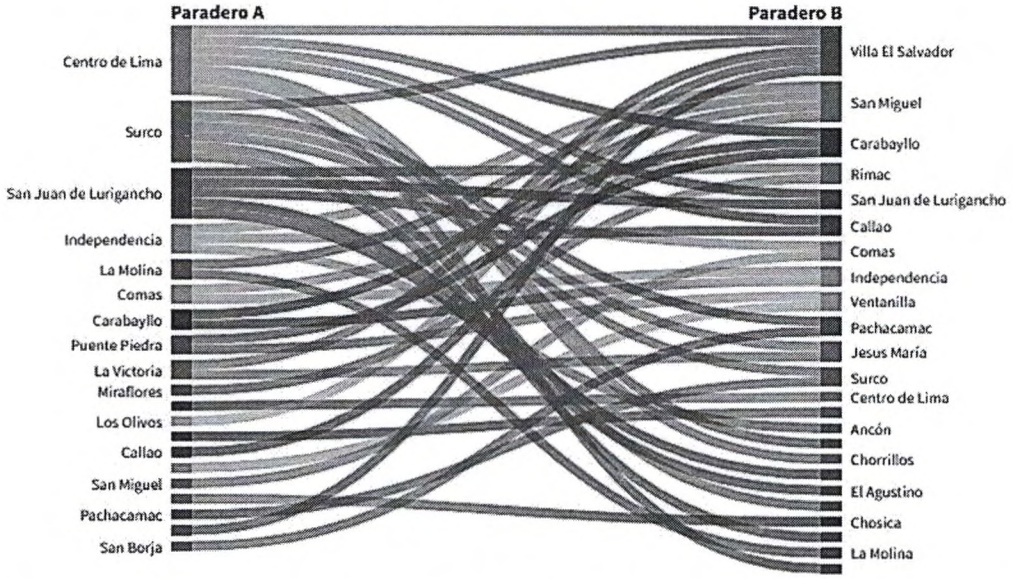
La formalización de los taxis colectivos mejorará la seguridad y eficiencia del transporte, reducirá la informalidad y promoverá un sistema de transporte más integrado y accesible. La implementación de esta propuesta legislativa es crucial para abordar las deficiencias actuales del sistema de transporte público, proporcionando una solución viable y legal para los miles de conductores que dependen de este sector para su sustento y mejorando así la movilidad urbana en Lima y Callao.

Según la investigación de Cintia Miyuki Diaz Matsumoto (2022), entre **el 40% y el 50% de los viajes diarios en Lima son realizados en taxis colectivos debido a su mayor velocidad y capacidad de tomar rutas alternas.** Este servicio se vuelve aún más crucial en áreas donde el transporte público formal es escaso o inexistente, como la zona de Los Álamos en Surco, donde los residentes dependen de taxis colectivos para llegar a lugares con mayor oferta de transporte público o la ruta San Isidro-Chaclacayo que ofrece los taxis colectivos donde las vías formales del transporte público los obliga a los usuarios a tomar tres o cuatro

[4] https://data.larepublica.pe/corredores-complementarios-taxis-colectivos-ganan-la-carrera-mas-de-40-rutas-ilegales-circulan-en-lima-y-callao-mtc-atu/
[5] https://data.larepublica.pe/corredores-complementarios-taxis-colectivos-ganan-la-carrera-mas-de-40-rutas-ilegales-circulan-en-lima-y-callao-mtc-atu/

buses[6].

Figura 2: Alrededor de 40 rutas de taxis colectivos se han identificado en Lima Metropolitana y Callao.



Fuente: Katherine Morales (LR Data) • En base a una encuesta virtual a un grupo de aproximadamente 200 personas. No es una muestra representativa. LR Data

En ese sentido, la implementación de autorizaciones por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con una duración de ocho años renovables, es esencial para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interprovincial, interregional y nacional. **Esta medida ayudará a formalizar un sector que ya es fundamental para la movilidad de millones de ciudadanos, asegurando que operen bajo regulaciones que garanticen la seguridad y eficiencia del servicio.**

El derecho al trabajo es un principio fundamental garantizado por la Constitución Política del Perú en sus artículos 22 y 23. El Estado tiene la responsabilidad de promover políticas que aseguren el empleo productivo y la protección de los trabajadores. En el contexto de los taxis colectivos, es imperativo que se brinden las condiciones necesarias para que estos trabajadores puedan operar de manera formal, asegurando su sustento

[6] https://data.larepublica.pe/corredores-complementarios-taxis-colectivos-ganan-la-carrera-mas-de-40-rutas-ilegales-circulan-en-lima-y-callao-mtc-atu/

y contribuyendo al bienestar social y económico del país

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, considera al transporte público como el segundo problema más importante de la ciudad.

Siendo, que miles de transportistas y emprendedores en el servicio de transporte público, siendo su unico aficio es realizar el transporte terrestre de personas, el mismo que mueve la economia local, regional y nacional, con sus unidades vehiculares de categoria M1 y M2, los cuales al encontrarse a puertas de quitarles su unico empleo o emprendimiento y perder su unica fuente de ingreso economico, para su subsistencia, alimentar a su familia y en algunos casos tienen que pagar prestamos a las entidades financieras, siendo que dichos prestamos fueron para adquirir su unidad vehicular, el mismo que es su herramienta de trabajo, el mismo que se pone en peligro poder perderlo el vehiculo o sus casas, al incumplir su cuota de prestamos.

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

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

Adicionado a ello, se tiene que la pandemia de la Covid-19 la medida que se han visto afectados directamente por el cese temporal de las actividades vinculadas a la inmovilización social obligatoria dispuesta por el Gobierno, con la finalidad de evitar la propagación del virus por COVID-19 en el marco de la pandemia, cuyas restricciones se han visto prorrogadas hasta el 1 de marzo del 2022 mediante Decreto Supremo N° 025-2021-SA; les a golpeado gravemente, al paralizar con la inmobilizacion social dictado por el gobierno de Vizcarra, afectanmdo gravemente sus labores de prestar servicio de transporte terrestre colectivo, siendo que en nuestro país 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.

A través del Decreto Supremo N°011-2020-MTC, se aprobó la incorporación de la Trigésima Tercera Disposición Complementaria Transitoria del RNAT, mediante la cual se permitía provisionalmente a las unidades autorizadas para el servicio público de transporte de estudiantes y turístico, a realizar el servicio público de transporte especial en la modalidad de trabajadores.

Figura 3: Total de casos covid-19 por departamento

Pais	PCR (+)	PRUEBA RÁPIDA (+)	PRUEBA ANTIGÉNICO (+)	TOTAL CASOS (+)	FALLECIDOS	LETALIDAD (%)
PERÚ	703.318	955.377	645.979	2.304.674	202.818	8.80 %
LIMA METROPOLITANA	411.392	318.533	211.486	941.371	82.238	8.74 %
PIURA	10.748	46.737	38.016	95.501	12.280	12.86 %
LA LIBERTAD	21.291	59.648	33.247	94.186	10.404	11.05 %
CALLAO	47.997	36.609	20.157	104.763	10.124	9.66 %
AREQUIPA	27.631	50.370	40.404	118.405	9.766	8.25 %
LAMBAYEQUE	18.681	35.074	14.248	65.503	8.695	13.30 %
ICA	9.123	33.226	19.480	61.829	8.617	13.94 %
LIMA REGIÓN	18.744	31.720	30.604	76.078	7.295	9.59 %
JUNIN	15.956	42.375	31.809	90.140	7.106	7.88 %
ANCASH	17.357	29.004	34.896	81.727	6.772	8.29 %
CUSCO	20.196	25.827	30.690	76.613	4.839	6.32 %
LORETO	8.659	28.224	8.568	45.451	4.282	9.42 %
PUNO	7.222	21.428	13.779	42.429	4.270	10.07 %
CAJAMARCA	17.078	28.896	21.763	67.734	4.198	6.19 %
UCAYALI	2.818	22.014	7.542	32.374	3.064	9.46 %
SAN MARTIN	8.610	28.016	12.068	48.694	3.068	6.15 %
HUANUCO	4.941	21.942	10.194	37.078	2.723	7.34 %
AYACUCHO	8.020	16.219	10.867	35.206	2.165	6.15 %

Fuente: Plataforma digital única del Estado Peruano. Coronavirus (COVID-19) en Perú.

Decreto Supremo N°011-2020-MTC

"Trigésima Tercera. Régimen excepcional para realizar el servicio público de transporte especial en la modalidad de trabajadores

(...)

31.4 Las empresas de transportes podrán prestar el servicio descrito en el presente régimen excepcional desde la fecha en que se realiza la comunicación descrita en el párrafo anterior, y en tanto el servicio público de transporte regular de personas de ámbito regional y nacional, o el servicio público de transporte especial de personas al que se encuentran autorizados, se encuentre suspendido en atención a las medidas dispuestas para evitar la propagación del Coronavirus (COVID-19). Dentro de este período las empresas podrán comunicar su desistimiento o renuncia al régimen excepcional, de estimarlo conveniente."

La mayoria de este grupo de transportistas que viven y vivian en la jurisdicciones restringidas, se les esta obligando a la informalidad del transporte terrestre, hecho que causa graves perjuicios, la misma que conlleva una afectación a la subsistencia de las familias dedicadas al transporte.

Finalmente, se está afectando bienes jurídicos constitucionales protegidos como: el derecho al trabajo, Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.

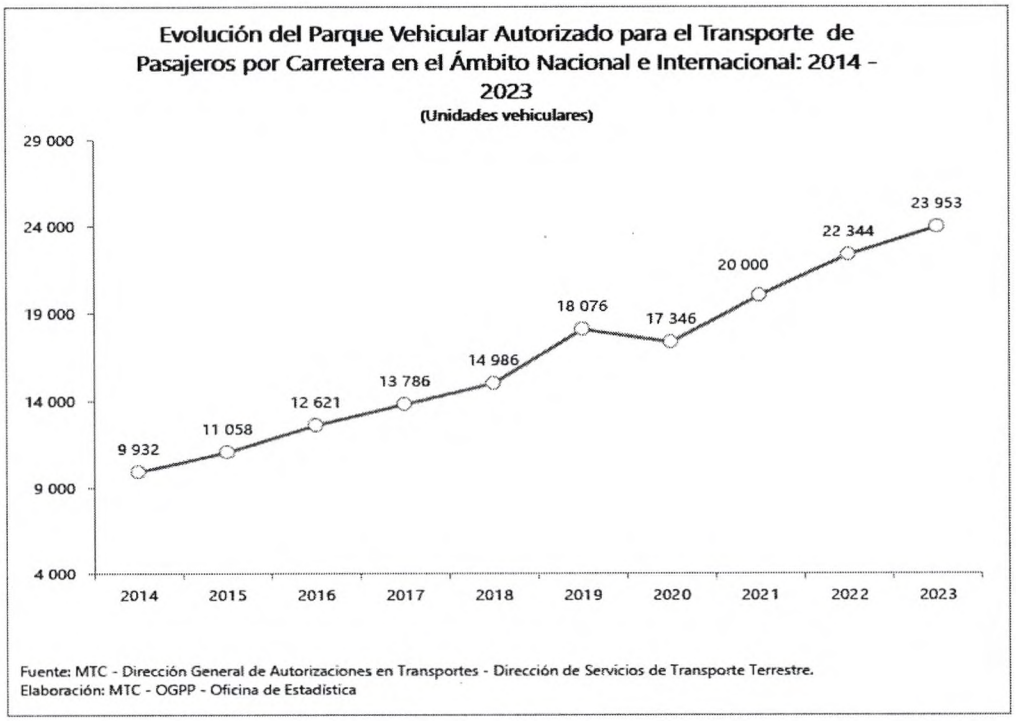
B) JUSTIFICACIÓN Y VIABILIDAD DE LA PROPUESTA.

El transporte público, en todas sus formas es considerado como uno de los pilares fundamentales para un desarrollo económico y social. Tan solo imaginarse vivir sin transporte sería inviable toda forma de desarrollo con enfoque a la las comunicaciones y la globalización, el impacto socioeconómico mundial tendría proporciones inimaginables, lo que

seguramente arrastraría la economía a siglos atrás; por el avance de la ciencia y la tecnología, en el sector mecánica industrial, creó el transporte con el propósito de ofrecer un mejor servicio, y su futuro está marcado por la evolución tecnológica ofreciéndonos mejores sistemas de transporte más eficaces, sostenibles y amigables con el ecosistema.

El transporte terrestre es el responsable de mover la mayor parte de la actividad económica de un país, puesto que es uno de los modos de transporte más populares para trasladarse de un lugar a otro mediante el uso de carreteras. Por lo que la infraestructura del transporte, y en especial las vías de comunicación (carreteras) juegan un rol clave en el crecimiento y desarrollo de un país; a pesar de los costos variables que tienden a ser altos[8].

Figura 4: Parque vehicular autorizado para el transporte de pasajeros



Fuente: https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344892-estadistica-servicios-de-transporte-terrestre-por-carretera-parque-automotor

[8] https://carga.com.co/importancia-de-la-logistica-de-transporte-terrestre-para-el-crecimiento-y-desarrollo-de-un-pais/#:~:text=El%20transporte%20terrestre%20es%20el,mediante%20el%20uso%20de%20carreteras.

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, en su mayoría informal a consecuencia de leyes discriminatorias, siendo que la ciudadanía viene usada hasta el 86% de los viajes en vehículos de categoría M1.

Los viajes en la capital Lima, 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 privados (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 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.[9]

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*".

Respecto a la derogación de la Sexta Disposición Transitoria Final 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 automóvil colectivos, es atentatoria con el derecho al trabajo y es discriminatorio respecto de otros transportistas que prestan los servicios de automóvil colectivo "Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación", en la que la constitución política del estado señala *(...) Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.*

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

El dia 24 de diciembre del año 2020, se publico 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 disposicion transitoria final 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**

[9] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/OTc4NTI=/pdf

encuentra insatisfecho con el transporte público, en contraste con un apenas 11.4% que dijo estar satisfecho[10]. 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 M1Y M2 los más adecuados para prestar el servicio de transporte. Tan es así que, se precisa que vehículos M1 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 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

[10] 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/

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.

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 automóvil colectivo.

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 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.

  Artículo 2. Toda persona tiene 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.

- **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 vulnerables como es el transporte terrestre, se contribuya en la formalización de los transportistas informales, que prestan servicio de transporte autos colectivos, siendo su único oficio de trabajo y/o emprendimiento y de esa

manera seguir contribuyendo con la reactivación económica del país.

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 ordenar y formalizar a miles de transportistas que prestan el servicio con sus automóviles colectivos, siendo que son el motor para el movimiento económico del país, incluyendo para su formalización en todo el territorio nacional.

- El beneficio para el estado: mediante la modificatoria se contribuirá con la formalización de los transportistas informales, y establecer con claridad sobre los tipos de vehículos que deben prestar servicio de transportes terrestres de pasajeros en automóviles colectivos, y contribuir con los impuestos.
- El beneficio a la sociedad: recibir y contar con los servicios debidamente de transportes terrestres de pasajeros en automóviles colectivos, formales en todo el territorio nacional.
- El beneficio a los transportistas: fortalecer en la labor de prestar los servicios de transporte de pasajeros a los miles de transportistas, que laboran para que puedan proporcionar un ingreso económico para solventar la subsistencia de su familia, (para llevar un pan a su familia) utilizando el servicio de transporte terrestre M1 y M2.

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).

ANEXO:

PARQUE VEHICULAR AUTORIZADO PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA EN EL ÁMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL, SEGÚN PRINCIPALES MARCAS: 2014-2023

PRINCIPALES MARCAS	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL	**9 932**	**11 058**	**12 621**	**13 786**	**14 986**	**18 076**	**17 346**	**20 000**	**22 344**	**23 953**
Mercedes Benz	3 761	4 083	4 436	4 731	5 021	5 797	5 617	6 094	6 609	6 766
Scania	1 986	2 159	3 335	2 344	2,365	2,614	2,401	2 508	2 571	2 639
Hyundai	928	995	1 137	1 351	1,564	2,067	1,916	2 259	2 598	2 734
Volvo	1 116	1 167	1 267	1 280	1,270	1,403	1,313	1 434	1 550	1 616
Renault	359	465	727	809	878	1 094	857	942	991	1,032
Volkswagen	391	495	591	672	725	886	817	952	1 032	1 071
Toyota	200	232	281	310	393	536	602	846	1 074	1 330
Mitsubishi	159	219	271	325	370	468	434	20	693	792
Jac	34	153	0	0	301	415	438	611	741	877
Golden Dragon	0	0	0	0	217	257	256	291	319	336
Higer	82	116	0	0	197	241	240	257	279	309
Iveco	97	120	115	123	180	207	194	222	241	256
Agrale Modasa	100	105	132	151	157	187	151	169	173	181
Joylong	0	0	0	0	144	200	194	229	272	310
Hino	51	67	88	113	136	208	227	265	320	365
Nissan	36	45	77	101	129	198	225	316	394	438
Foton	0	0	0	84	110	140	139	202	306	392
Yutong	37	47	0	91	105	119	128	144	161	187
Jinbei	0	14	0	0	64	86	86	111	118	115
Kinglong	0	44	0	0	59	75	109	145	190	205
International	0	0	0	0	57	60	46	55	61	66
Man	0	0	0	0	51	58	55	60	63	59
Marcopolo	32	40	0	0	47	44	42	1	45	46
Chevrolet	1	6	23	33	40	77	109	219	235	255
Maxus	0	0	0	0	34	41	49	78	113	138
Changan	0	0	0	0	29	53	74	122	152	195
Suzuki	0	0	0	0	29	35	44	54	59	71
Dongfeng	0	0	0	0	25	40	68	75	115	124
Volare	0	0	0	0	23	48	50	67	67	72
Daewoo	14	17	19	15	0	16	15	14	14	14
Peugeot	0	5	0	0	0	33	34	36	36	37
Dimex	2	2	2	1	0	1	0	0	0	0
Jmc	0	1	0	0	0	1	1	2	8	16
Ford	9	8	8	7	0	7	2	3	3	4
Kia	0	1	0	0	0	42	55	78	99	133
Dodge	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
Pegaso	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
Asia	1	1	1	1	0	5	12	14	19	21
Isuzu	0	3	3	1	0	2	2	1	1	1
Zhongtong	0	0	0	16	0	14	9	8	10	20
Otros	535	447	107	1,226	266	300	333	1 094	610	728

Fuente: MTC - Dirección General de Autorizaciones en Transportes - Dirección de Servicios de Transporte Terrestre.
Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística