



CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

08 MAR 2023

RECIBIDO

Firma

Hora

10:40

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022 – 2023

DICTAMEN

Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, los Proyectos de Ley 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE, presentado por el Poder Ejecutivo, con el voto aprobatorio del Consejo de ministros, por el que se propone la ley del conductor y conductora profesional.

I. Situación procesal

Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 2773/2022-CR, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 08 de agosto de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 23 de agosto de 2022, como segunda comisión para su estudio y dictamen correspondiente.

El Proyecto de Ley 3286/2022-PE, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 12 de octubre de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 14 de octubre de 2022, como primera comisión para su estudio y dictamen correspondiente.

El presente dictamen fue **aprobado por mayoría** de los congresistas presentes en la Segunda Sesión Extraordinaria Descentralizada Semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en el departamento de San Martín el 17 de febrero de 2023, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Gutiérrez Ticona, Medina Minaya, Montalvo Cubas y Wong Pujada. Votaron por la Abstención, los congresistas: Jiménez Heredia y Obando Morgan. No hubo votos en contra.

II. Contenido de las propuestas legislativas

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

El contenido de las propuestas legislativas consiste en proponer la Ley que regula la jornada laboral en el transporte terrestre y la ley del conductor y conductora profesional.

La fórmula legal originaria de las propuestas en los textos de las iniciativas legislativas son las siguientes:

PROYECTO DE LEY N° 2773/2022-CR	PROYECTO DE LEY N° 3286/2022-PE
LEY QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE Artículo 1. Objeto de la ley La presente ley tiene por objeto regular la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional. Artículo 2. Finalidad de la ley La presente ley tiene por finalidad establecer la jornada máxima de trabajo y períodos máximos de conducción en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional, a efectos de garantizar el respeto de los derechos laborales de los trabajadores involucrados y mejorar sus niveles de protección social. Artículo 3. Ámbito de aplicación La presente ley se aplica a conductor y al personal auxiliar que presta servicios en la actividad de transporte terrestre	PROYECTO DE LEY DEL CONDUCTOR Y CONDUCTORA PROFESIONAL Artículo 1.- Objeto de la Ley La presente Ley tiene por objeto regular medidas a favor de los conductores y conductoras profesionales. Artículo 2.- Definición Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por: a) Conductor y conductora profesional: Persona natural titular de cualquiera de las licencias de conducir de las clases y categorías referidas en el numeral 10.2 del artículo 10 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC. b) Jornada laboral: Tiempo que duración del trabajo realizado por el conductor y conductora profesional de manera diaria o semanal.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

de personas, mercancías o ambos, en los ámbitos regional y nacional. Artículo 4. Jornada de Trabajo 4.1 Se considera como jornada de trabajo el tiempo durante el cual el conductor, o el personal auxiliar, está a disposición del empleador. 4.2. Son parte de la jornada de trabajo, el período de circulación del vehículo, los trabajos auxiliares, el trayecto desde el ingreso al centro de trabajo hasta el vehículo y desde la entrega del vehículo hasta la salida del centro de trabajo. 4.3. La jornada de trabajo es de ocho (8) horas diarias o cuarenta y ocho (48) horas semanales como máximo. 4.4. Excepcionalmente, es posible sobrepasar los límites a la jornada de trabajo mediante la realización de horas extras, siempre que éstas no impliquen una contravención a las reglas y límites establecidos en la presente ley sobre períodos máximos de conducción y descanso continuo mínimo. 4.5. El trabajo en horas extras es voluntario, tanto en su otorgamiento como en su prestación. Artículo 5. Período máximo de conducción 5.1. El conductor no debe realizar periodos de conducción continua diurna que superen las cinco (5) horas, ni periodos de conducción continua nocturna que superen las cuatro (4)	c) Jornada de conducción continua: Tiempo de duración de la conducción de un vehículo de transporte de manera ininterrumpida. d) Transportista: Persona natural o jurídica que presta servicio de transporte terrestre público de personas y/o mercancías de conformidad con la autorización correspondiente. Artículo 3.- Finalidad La presente Ley tiene como finalidad establecer condiciones mínimas para la protección de los conductores y conductoras profesionales, durante la prestación de sus servicios. Artículo 4.- ámbito de aplicación La presente Ley es aplicable a los conductores y conductoras profesionales de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC o la norma que la reemplace, así como a los empleadores transportistas. Artículo 5.- Jornada laboral de los conductores y conductoras profesionales 5.1. La jornada laboral realizada por los conductores y conductoras profesionales debe contener la jornada de conducción continua, y no puede exceder las cuarenta y ocho (48) horas semanales, incluyéndose como mínimo el tiempo dedicado a las siguientes acciones: a) A la conducción y a otros trabajos realizados durante el tiempo de circulación del vehículo.
---	---

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

horas, Cumplidos los límites señalados, el conductor debe gozar de un descanso efectivo no menor a una (1) hora. 5.2. 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. 5.3. Los periodos acumulados de conducción no deberán exceder de nueve (9) horas por día. Artículo 6. Descanso continuo mínimo 6.1. 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, contando a partir del inicio de la jornada de trabajo. 6.2. El descanso continuo debe efectuarse en el lugar de residencia habitual del conductor o del personal auxiliar. 6.3 En los casos que, a consecuencia de la jornada de trabajo, el trabajador, al momento del goce del descanso, se encuentre en una circunscripción territorial ajena a la de su domicilio, el empleador determina el lugar de descanso continuo. A tal efecto, el empleador proporciona hospedaje y alimentación adecuados a la dignidad, comodidad y seguridad del trabajador,	b) A los trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga. 5.2. Los periodos de simple presencia, de espera o de disponibilidad, transcurridos en el vehículo o en el lugar de trabajo y durante los cuales los conductores no disponen libremente de su tiempo, deben considerarse parte de la duración del trabajo en la proporción que se determine en el reglamento, previa opinión favorable del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo. 5.3. El reglamento precisa la jornada de conducción continua en función de cada modalidad de transporte terrestre regulado. Artículo 6.- Controles de la jornada laboral del conductor y conductora profesional El control de la jornada laboral y los descansos efectivos entre llegada y salida de los conductores y conductoras profesionales se realiza por medios electrónicos que permitan su registro, el cual está a cargo de los empleadores transportistas, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES Primera. - Adecuación normativa y reglamentación El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, adecúa, de corresponder, sus respectivos reglamentos a las disposiciones de la presente Ley, en el plazo de ciento veinte (120) días calendarios contados a partir de la
--	--

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

o cubre los costos mediante la asignación dineraria correspondiente. 6.4. Está prohibido considerar como hospedaje el interior del vehículo. Artículo 7. Acumulación de horas de trabajo realizadas en territorio internacional Las horas de trabajo, conducción continua y descansos, que se hayan producido fuera del territorio nacional se acumulan a las que se realicen dentro del territorio nacional. Artículo 8. Prohibición de remuneración a destajo Se encuentra prohibido todo pacto de remuneraciones a destajo en la actividad de transporte terrestre en los ámbitos regional y nacional. Artículo 9. Seguridad y salud en el trabajo Los trabajadores comprendidos en la presente ley 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. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES PRIMERA. - Vigencia La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano". SEGUNDA. - Reglamentación	entrada en vigencia de la presente norma. Mediante Decreto Supremo refrendado por el ministro de Transportes y Comunicaciones, se aprueba el reglamento de la presente Ley en el plazo de ciento veinte (120) días calendarios contados a partir de su entrada en vigencia. Segunda. - Día del Conductor y Conductora Profesional Se establece el día 23 de junio de cada año como el día del conductor y conductora profesional. Tercera. - Aplicación más favorable La presente norma no afecta disposiciones más favorables contenidas en otras normas que sean aplicables al conductor y conductora profesional. Cuarta. - Actividad Económica de Alto Riesgo Declárese que la actividad realizada por los conductores y conductoras profesionales es considerada como una Actividad Económica de Alto Riesgo en concordancia con la Ley N° 26790, "Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud" y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 009-97-SA. Quinta. - De la fiscalización laboral La Autoridad inspectiva del Trabajo ejerce las potestades fiscalizadoras y sancionadoras del presente régimen conforme a la Ley N° 28806, Ley General de Inspección del Trabajo y su
--	---

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

El Poder Ejecutivo emite disposiciones reglamentarias de la presente Ley en un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de su entrada en vigencia. TERCERA. - Capacitación laboral El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, 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 noventa (90) días calendario de la entrada en vigencia de la presente ley. DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA ÚNICA. - Deróganse las normas que se opongan a lo dispuesto en la presente ley.	Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 019-2006- TR.
---	---

III. MARCO NORMATIVO

III.1. Legislación nacional e internacional

- Recomendación N° 161, Organización Internacional del Trabajo (OIT) –sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979.
- Convenio N°153 de la Organización Internacional del Trabajo
- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de transporte y tránsito terrestre

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

- Ley 28806, Ley General de Inspección del Trabajo
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 26790 Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, (Reglamento Nacional de Administración de Transporte)
- Decreto Supremo N° 007- 2016-MTC
- Decreto Supremo N° 019-2006-TR, Reglamento de la Ley General de Inspección del Trabajo.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

1. Análisis técnico – Legal

1.1. DE LAS NORMAS INTERNACIONALES Y NACIONALES REFERENTES A LA DURACIÓN DEL TRABAJO Y LOS PERÍODOS DE DESCANSO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA.

De acuerdo a lo planteado en la exposición de motivos del proyecto de ley N° 2773/2022-CR, el objeto de esta propuesta legislativa es regular la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional.

Al respecto, en el ámbito internacional, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) aprueba las normas internacionales del trabajo como instrumentos jurídicos preparados por los mandantes de la OIT (gobiernos, empleadores y trabajadores) en donde se establecen principios y derechos básicos en el trabajo.

Dichas normas se dividen en convenios (o protocolos), que son tratados internacionales jurídicamente vinculantes que pueden ser ratificados por los Estados Miembros. Asimismo, las recomendaciones, que actúan como directrices no vinculantes.

En muchos casos, un convenio establece los principios básicos que deben aplicar los países que lo ratifican, mientras que la recomendación correspondiente complementa al convenio, proporcionando directrices más detalladas sobre su aplicación. Las recomendaciones también pueden ser autónomas, es decir, que no se encuentran relacionadas con ningún convenio¹

¹ <https://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labourstandards/conventions-and-recommendations/lang>

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

En esa línea, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha regulado dos instrumentos que datan del año 1979, el Convenio OIT N° 153 y la Recomendación N° 161 referentes a la duración del trabajo y los períodos de descanso en el transporte por carretera. Es así que el artículo 4 del convenio respecto de la "duración del trabajo" considera que es el tiempo dedicado por los conductores asalariados a la conducción y a otros trabajos durante el tiempo de circulación del vehículo y a los trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

El artículo 5 a su vez dispone que no deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa, pudiendo las autoridades de cada país autorizar que se sobrepase en una hora como máximo el período mencionado.

El artículo 6 estipula 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.

El artículo 8 prevé que el descanso diario de los conductores deberá ser por lo menos de diez horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas, contando a partir del comienzo de la jornada de trabajo.

En relación con la Recomendación N° 161 (OIT), el campo de aplicación de dicho instrumento recae sobre el personal asalariado de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional, de mercancías o personas, tanto en el caso de que dicho personal esté empleado en empresas de transporte por cuenta ajena o en empresas que efectúan transportes de mercancías o de personas por cuenta propia, es decir, al trabajo: de los conductores; de los acompañantes, ayudantes, cobradores y otras personas que viajan en un vehículo de transporte por carretera y encargadas de trabajos relacionados con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

En el ámbito nacional, la Constitución Política del Perú dispone en su artículo 23 que el trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado, y que ninguna relación laboral puede limitar el ejercicio de los derechos constitucionales, ni desconocer o rebajar la dignidad del trabajador.

El artículo 25 dispone que la jornada ordinaria de trabajo es de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales, como máximo y que, en caso de jornadas acumulativas o atípicas, el promedio de horas trabajadas en el período correspondiente no puede superar a dicho máximo.

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala en su artículo 3 que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

El Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (RNAT), define al servicio de transporte terrestre como la actividad económica, realizada por una persona natural o jurídica debidamente autorizada, cuyo fin primordial es la satisfacción de la necesidad de traslado por vía terrestre de personas o mercancías. El Traslado se efectúa entre el ámbito regional y nacional, el cual se produce entre provincias distintas de una misma región o entre provincias pertenecientes a distintas regiones.

1.2. REFORMAS NORMATIVAS EN EL REGIMEN DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO DE LOS CONDUCTORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS.

1.2.1. Jornada máxima diaria acumulada de conducción.

El Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT), en su Séptima Disposición Complementaria Transitoria, dispuso la suspensión de los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 de la citada norma bajo el texto siguiente:

“Igualmente, hasta el 31 de diciembre del 2011, se deja en suspenso lo dispuesto en los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 en cuanto a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta esa fecha queda establecida en doce (12) horas en un período de veinticuatro (24) horas (4) (5)”².

Al respecto, conforme se advierte de la nota de pie de página la vigencia de la jornada máxima diaria acumulada de conducción establecida en doce (12) horas en un período de veinticuatro (24) horas aprobadas en los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT), ha sido continuamente suspendida y prorrogada su vigencia a lo largo del tiempo por el poder Ejecutivo a través del

² - Fue prorrogado por el Decreto Supremo N° 040-2011-MTC, el artículo 3 del Decreto Supremo N° 020-2012-MTC, por el Decreto Supremo N° 018-2013-MTC.

(4) De conformidad con el Artículo 5 del Decreto Supremo N° 013-2015-MTC, publicado el 31 diciembre 2015, se prorroga hasta el 31 de diciembre de 2016, la suspensión establecida en el penúltimo párrafo de la presente Disposición, relacionada a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta esa fecha queda establecida en doce (12) horas en un período de veinticuatro (24) horas.

(5) De conformidad con el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 026-2016-MTC, publicado el 04 enero 2017, se prorroga hasta el 31 de julio de 2017, la suspensión establecida en el penúltimo párrafo de la presente Disposición, relacionada a la jornada máxima diaria acumulada de conducción.

- Plazo prorrogado por el artículo 2 del Decreto Supremo N° 025-2017-MTC y la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 001-2019-MTC.

- Los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 del RNAT fueron nuevamente suspendidos mediante Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 034-2019-MTC y artículo 6 del Decreto Supremo N° 016-2020-MTC relacionada a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta el 30 de abril de 2020 y 9 de septiembre de 2020, respectivamente, quedaría establecida en doce (12) horas en un período de veinticuatro (24) horas.

- Dichos plazos fueron nuevamente prorrogados por el artículo 3 del Decreto Supremo N° 018-2020-MTC, el artículo 3 del Decreto Supremo N° 028-2020-MTC, el artículo 4 del Decreto Supremo N° 014-2021-MTC, el artículo 3 del Decreto Supremo N° 027-2021-MTC, el artículo 2 del Decreto Supremo N° 030-2021-MTC y artículo 1 del Decreto Supremo N° 002-2022-MTC.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) mediante la emisión de más de doce (12) decretos supremos que indistintamente a lo largo de varios años han aprobado las prórrogas para mantener la suspensión de dicha disposición.

Las últimas prórrogas han sido aprobadas mediante Decreto Supremo N° 002-2022-MTC, publicado el 31 marzo 2022, y Decreto Supremo N° 016-2022-MTC publicado el 14 de setiembre de 2022 según la cual suspende la jornada máxima diaria acumulada de conducción hasta el 30 de junio de 2023, la aplicación de los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en lo relacionado a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta esa fecha queda establecida en doce (12) horas en un periodo de veinticuatro (24) horas.

Conforme se advierte de lo señalado, esta situación se viene postergando sistemáticamente desde el año 2011 a la fecha, habiendo transcurrido más de once años sin que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sea capaz de definir la vigencia de su regulación respecto de la jornada máxima acumulada de conducción, por tanto, es necesario y responsable que este extremo ausente en la norma sea definido.

No obstante, es también importante que el legislador contemple en función del principio de la realidad, que existen razones poderosas por las cuales esta parte de la norma mantiene una suspensión de su vigencia; de acuerdo a lo sustentando por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se mantiene el déficit de conductores profesionales para el servicio de transporte público de personas, razón por la cual, mientras continúe el proceso de promoción de la profesionalización de conductores para el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial, resulta necesario suspender la aplicación de los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en lo relacionado a la jornada máxima diaria acumulada de conducción³.

Teniendo en consideración estos argumentos sin embargo, regular la jornada máxima de conducción y los períodos de descanso mínimo beneficiaría a los trabajadores (conductores y personal auxiliar) de la actividad de transporte terrestre sobre todo si se considera por ejemplo que la cantidad de trabajadores dependientes en el sector de transporte terrestre en el año 2021 fue de 127 591 trabajadores, de los cuales el 78% del total de la población ocupada en el servicio

³ Considerando del Decreto Supremo N° 016-2022-MTC de Fecha 14/09/2022 “Decreto Supremo que suspende lo dispuesto en los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC”

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

de transporte terrestre a nivel nacional trabaja en condiciones de informalidad, siendo que solo el 22% se encuentra trabajando bajo condiciones formales⁴.

1.2.3. De la propuesta del Proyecto de Ley N° 2773/2022-CR.

El numeral 4.1 del artículo 4 del citado proyecto define la jornada de trabajo como el tiempo durante el cual el conductor, o el personal auxiliar, está a disposición del empleador. Con ello, se busca evitar, por ejemplo, que los tiempos en los cuales el trabajador no se encuentra efectivamente a disposición del empleador sean considerados como tiempo de trabajo o que, siendo tiempos de trabajo, sean comprendidos dentro de una categoría incorrecta⁵.

Se ha considerado acoger e incorporar en el texto sustitutorio las recomendaciones y lo establecido en el convenio N° 153 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) regulando los períodos máximos de conducción diurna y nocturna al señalar que el conductor no debe realizar periodos de conducción continua diurna que superen las cinco (5) horas, ni periodos de conducción continua nocturna que superen las cuatro (4) horas. Cumplidos estos límites debe gozar de un descanso efectivo no menor a una (1) hora.

Por tanto, los periodos acumulados de conducción no deberán exceder de nueve (9) horas por día, así como el tiempo de descanso continuo, tanto para conductores y el personal auxiliar, es de diez (10) horas por cada periodo de veinticuatro (24) horas, como mínimo.

Asimismo, se acoge la propuesta del proyecto de ley antes referido respecto al establecimiento de las condiciones mínimas y adecuadas para efectuar el descanso del trabajador cuando, de manera excepcional, se encuentre en una circunscripción territorial ajena a la de su domicilio. En ese sentido se prohíbe considerar como hospedaje el interior de una unidad vehicular.

De igual modo, conforme lo regula la constitución política del Perú, se incorpora en el numeral 3.3 del artículo 3 en el texto sustitutorio que la jornada de trabajo es de ocho (8) horas diarias o cuarenta y ocho (48) horas semanales como máximo, siendo posible la realización de horas extras, siempre que éstas no impliquen una contravención a las reglas y límites establecidos en la ley sobre períodos máximos de conducción y descanso continuo mínimo⁶.

⁴ Dela exposición de motivos del PL. Oficio N° 0854-2022-MTPE/1 de fecha 27 de julio de 2022. Asimismo, toma como base el Informe N° 153-2019-MTPE/2/14.1, de fecha 20 de diciembre de 2019, elaborado por la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.

⁵ Extraído de la exposición de motivos del proyecto de ley N° 2773/2022-CR

⁶ **Constitución Política del Perú Artículo 25.-** La jornada ordinaria de trabajo es de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales, como máximo. En caso de jornadas acumulativas o atípicas, el promedio de horas trabajadas en el período correspondiente no puede superar dicho máximo.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

De ese modo, se busca que las demandantes actividades de conducción se sujeten a plazos razonables, a fin de garantizar niveles adecuados de vida y salud de los trabajadores transportistas y reducir el riesgo de accidentes de tránsito.

Asimismo, también se acoge en el texto sustitutorio lo contemplado en el artículo 8 de la citada iniciativa legislativa sobre la prohibición de toda forma de remuneración a destajo por constituir un riesgo grave para la seguridad y salud de los trabajadores de transporte terrestre, en los ámbitos regional y nacional; el cual representaría un incentivo perverso condicionando el salario de un trabajador al cumplimiento del número de pasajeros, cantidad de tiempo laborado o dinero recaudado.

Cabe resaltar la importancia de la disposición comentada, ya que el cansancio y la somnolencia de los conductores durante la conducción constituyen causa de accidentes de tránsito en la ciudad y carreteras conforme a la evidencia existente a nivel internacional. Además, de acuerdo con estudios realizados en el país, existe relación estadísticamente significativa entre el pestañeo y cansancio del conductor y la variable de haber estado a punto de accidentarse o haber tenido un accidente. De ahí la especial importancia de poner límites a la duración de la conducción continua, así como a las horas de trabajo y de descanso en general⁷.

Finalmente, a través de la Segunda Disposición Complementaria Final, se acoge lo concerniente para que Poder Ejecutivo cuente con un plan de acción en materia de capacitación y certificación de competencias laborales, a fin de atender el déficit del número de conductores profesionales necesario para cubrir la demanda existente de vehículos habilitados a brindar servicios de transporte terrestre en los ámbitos regional y nacional⁸.

1.2.2. De la propuesta del Proyecto de Ley N° 3286/2022-PE.

Al respecto, se considera acoger en el texto sustitutorio la propuesta contenida en el artículo 6 de la fórmula legal del mencionado proyecto, referido a los controles de la jornada laboral del conductor y la conductora profesional; hecho de singular importancia puesto que coadyuva en la tarea de fiscalización de los órganos competentes del Estado y facilita una mejor gestión administrativa para que el empresario transportista supervise el rendimiento y productividad de sus unidades vehiculares.

⁷ Exposición de motivos de P.L. N° 2773/2022-CR, en la que se hace referencia a: Rey de Castro Mujica, Jorge, Edmundo Rosales Mayor y Martha Egoavil Rojas. “Somnolencia y cansancio durante la conducción: accidentes de tránsito en las carreteras del Perú”. En: Acta Med Per, 26 (1), 2009. Puede verse el estudio realizado respecto de 238 conductores de un terminal terrestre del norte de Lima,

⁸ Op. Cit

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

1.2.3. Sobre los trabajos auxiliares en el transporte terrestre de personas y mercancías.

Se le denomina trabajos auxiliares en el transporte terrestre de personas y mercancías a aquellas acciones consustanciales que se efectúan en relación a la unidad vehicular y a su desempeño protegiendo la vida, la salud e integridad de todos los ocupantes del transporte sea de personas o de mercancías.

Los trabajos auxiliares que se efectúan en relación con la unidad vehicular, son por ejemplo, la atención o auxilio al pasajero en el caso de que el transporte sea de personas, la revisión del estado mecánico del vehículo, la inspección de las labores de desinfección del vehículo concluyan satisfactoriamente, la participación en la revisión de la acción de la estiba del vehículo, u otros, son los trabajos que se desarrollan muy al margen del trabajo propio de la conducción de la unidad vehicular.

Adicionalmente, los periodos en los que es necesario tener disponibilidad o espera a efectos de cumplir con la programación de la prestación del servicio de transporte terrestre, deben ser reconocidos en medida en que también son tiempos dedicados de manera exclusiva a la prestación del servicio de transporte.

En consecuencia, no solamente es necesario regular el tiempo de las jornadas de conducción continua, sino que se debe incluir a los trabajos auxiliares en relación con el vehículo y los pasajeros o bienes que transporta, que viene a ser la jornada laboral del trabajador del transporte terrestre de personas y mercancías, sin dejar de reconocer aquellos periodos que el conductor profesional invierte en estar disponible para la prestación del servicio.

1.2.3. Sobre el estado de agotamiento físico y mental de los trabajadores de la actividad de transporte terrestre de personas y mercancías.

Antes de señalar los factores de agotamiento físico y mental que sufren los trabajadores del transporte, se debe tener también en cuenta que de acuerdo a la naturaleza propia del trabajo y las condiciones especiales en las que se desenvuelve esta actividad, hacen que este tipo de trabajo sea diferenciado en relación con otras actividades laborales.

El trabajador del transporte terrestre de personas y mercancías tiene un plus de responsabilidad que implica su propia actividad es decir, que el servicio que prestan no es un servicio de traslado cualquiera, es un servicio que consta del transporte físico de las personas por tanto vidas humanas y también del transporte de mercancías que en muchos casos son de un alto riesgo para la vida y la salud de las personas al tener que trasladarse materiales peligrosos que son altamente nocivos para la salud de las personas y el medio ambiente.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

Además de lo señalado, es pertinente también en este punto considerar que entre las condiciones especiales en las que se desarrolla la conducción y sus trabajos afines, se encuentra el factor geográfico y climatológico que acompaña la actividad. Es conocida la difícil realidad de nuestras vías terrestres además de la existencia de los climas variados que se encuentran presentes en gran parte de nuestro territorio nacional, aspectos que también deben considerarse puesto que influyen de sobremanera así por ejemplo tenemos el incremento de la densidad, intensidad y velocidad de los flujos de tránsito, los posibles atascos de tránsito, el desconocimiento de los horarios de desplazamiento, los días de trabajo no estandarizados, las rutas complejas, la protesta social que viene acompañada de bloqueo de carreteras y peligro potencial no solo para los trabajadores del transporte sino adicionalmente a sus pasajeros.

De otra parte sobre el punto existen factores concretos que acompañan la particular condición de este trabajo que son consideradas como enfermedades ocupacionales propias de la actividad, como por ejemplo enfermedades relacionadas al desarrollo de patologías cardiovasculares, trastornos neurológicos recurrentes producto de la somnolencia continua debido a horas excesivas de actividad laboral indiscriminada, trastornos gastrointestinales, enfermedades relacionadas con la movilidad del sistema musculoesquelético, trastornos causados por el sedentarismo y fallas en el metabolismo, así como enfermedades alérgicas y oncológicas .

A efectos prácticos la jornada máxima diaria acumulada de conducción (12 horas en un período de 24 horas) como la norma suspendida actualmente lo establece conlleva obviamente a provocar un estado de agotamiento físico y mental de los trabajadores de la actividad de transporte terrestre que por lo común ocasiona estados de somnolencia continua hecho que pone en riesgo la vida y la salud de estos trabajadores.

Es preciso tener en cuenta que la actividad económica del transporte terrestre es una actividad considerada de alto riesgo, según lo precisado en la Ley 26790 Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud y su reglamento, modificado mediante el Decreto Supremo N° 008-2022-SA. Las actividades comprendidas en el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, numerales 263 y 264 (Rev.4 4922 y 4923) “Otras actividades de transporte terrestre por vía terrestre” y “transporte de carga por carretera”.

Existen diversos estudios indican que “el cansancio y la somnolencia de los conductores durante la conducción han sido descritas como causa de accidentes de tránsito en la ciudad y las carreteras. (...) Un conductor fatigado o somnoliento disminuye progresivamente su capacidad de atención y concentración durante el manejo y pierde capacidad de respuesta ante condiciones específicas que exigen reacciones inmediatas cuando se circula por la ciudad o la carretera;

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

pestañear y dormir durante la conducción expresan un nivel extremo de fatiga y deuda de sueño. Habitualmente, los accidentes producidos en estas circunstancias tienen altísima siniestralidad en términos de pasajeros muertos, heridos y pérdidas materiales”⁹

Según el National Center on Sleep Disorders Research I U.S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration (NCSDR/NHTSA) de Estados Unidos, las condiciones específicas que hacen sospechar si un accidente de tránsito en carretera fue provocado por somnolencia durante la conducción son: privación aguda del sueño, hábitos del conductor durante su trabajo como manejar durante la noche y/o en horario vespertino o jornadas prolongadas sin el descanso requerido, uso de medicación como sedantes o hipnóticos o antidepresivos tricíclicos y antihistamínicos, consumo de alcohol, desórdenes del sueño no tratados o no identificados como el síndrome de apnea-hipopnea del sueño (SAHS) y la narcolepsia.

Según un Estudio de Viabilidad de una Red nacional de Centros de Servicios al Transportista — Truck Centers, elaborado para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y citado en la exposición de motivos antes señalada, “el tiempo es el principal factor en temas de transporte, por lo que es frecuente que los transportistas conduzcan largos períodos de tiempo, según información recogida en las entrevistas hasta 10 y 15 horas, con la consecuente fatiga, causa frecuente de accidentes. El cansancio acumulado es responsable de que los conductores se desorienten y tomen malas decisiones de manejo. En el peor de los casos hace que el conductor se quede dormido en el camino, especialmente si está en una zona recta.

En otra de las citas de la exposición de motivos se señala un estudio cualitativo sobre estilos de vida de conductores de transporte interprovincial en Lima Norte, donde se señala que dichos trabajadores realizaban jornadas prolongadas sin programación sistemática que permitiera un adecuado descanso, se alternaban desordenadamente turnos diurnos y nocturnos, y descansaban un promedio de 4-5 horas al día. Empleaban una serie de maniobras para evitar quedarse dormidos como: fumar, beber café, escuchar música, abrir la ventana para refrescarse, comer frutas, mojarse la cara, beber mezclas de alcohol con hoja de coca, mezclas de gaseosas a base de cafeína con café. Un conductor había usado metilfenidato mezclado con café en su intento por controlar la somnolencia y el cansancio.

⁹ Ob.Cit

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

Asimismo, los conductores describieron eventos de micro-sueños que fueron expresamente identificados como espejismos, particularmente frecuentes en las horas de madrugada, así como relatos de pestañeo durante la conducción.

Todos los conductores que participaron en los grupos locales reconocieron que alguna vez se habían quedado dormidos durante la conducción y cuatro tuvieron experiencias de haber estado cerca de accidentarse¹⁰.

1.2.4. Sobre el diagnóstico sociolaboral de los trabajadores que prestan servicios en la actividad de transporte terrestre.

Según data proporcionada en el Proyecto de Ley 2773/2022-CR, la misma que fue recopilada de la información proporcionada por la Dirección de Investigación Socio Económico Laboral (DISEL) del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, se evidencia que, de cada diez personas dedicadas a la actividad de transporte terrestre, cinco pertenecen al servicio de transporte de pasajeros y cinco pertenecen al servicio de transporte de carga.

Asimismo, de cada diez personas dedicadas a la actividad de transporte terrestre, seis son trabajadores dependientes, tres son trabajadores independientes, y uno es empleador.

Respecto a la cantidad de trabajadores dependientes en el sector de transporte terrestre en el año 2021 fue de 127 591 trabajadores. De donde el 94% de los trabajadores son de sexo masculino, el 53% de los trabajadores tiene entre 25 y 44 años, el 52% de los trabajadores son jefes de hogar. El 74% tiene un nivel de estudios máximo de secundaria completa. El 48% de los trabajadores reside en Lima Metropolitana.

Respecto a la Informalidad laboral en la población ocupada, en el 2021, el 78% del total de la población ocupada en el servicio de transporte terrestre a nivel nacional trabaja en condiciones de informalidad y, por consiguiente, solo el 22% se encuentra trabajando bajo condiciones formales.

Respecto al Ingreso laboral mensual de trabajadores dependientes se señala en la Encuesta Nacional de Hogares 2021 (ENAHOG) muestra que: el 18.6% de los trabajadores dependientes percibe menos de S/ 850.00, el 7.8% percibe entre S/ 850.00 y S/ 950.00, y, el 73.6% percibe más de S/ 950.00. Mientras que, en las remuneraciones del sector de transporte terrestre, se observa que el promedio es mayor en el caso de los trabajadores formales con respecto de los informales (S/ 1 917 versus S/ 1 259). De la misma forma, se observa un promedio mayor de ingresos en el caso de los trabajadores dependientes con respecto al de los

¹⁰ Ob.Cit.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

independientes (S/ 1 438 versus S/ 1 335). En todos los casos se tiene un ingreso superior a la Remuneración Mínima Vital (RMV).

Con respecto al elevado número de horas trabajadas a la semana y su vinculación con accidentes de tránsito en carretera la ENAHO 2021 reporta el número de horas trabajadas por la población ocupada en el servicio de transporte terrestre de pasajeros solo el 31,70% labora cuarenta y ocho (48) horas o menos a la semana, siendo que la gran mayoría, esto es, un 68.3% realiza actividades por más de cuarenta y ocho (48) horas en cada semana.

Asimismo, en la actividad de transporte terrestre de carga, quienes laboran hasta cuarenta y ocho (48) horas a la semana representan un 52.9%, y quienes trabajan por más de cuarenta y ocho (48) horas a la semana el porcentaje es de 47.1%.

A continuación, se detalla el rango de horas normales de trabajo semanal de los trabajadores dependientes en el servicio de transporte terrestre, donde resulta preocupante que el 45.5% de trabajadores labora 60 o más horas a la semana.

Por la data señalada, se puede advertir que, en promedio, aproximadamente el 58% de los trabajadores dependientes labora más de cuarenta y ocho (48) horas por semana.

Por otro lado, según información de la Dirección de Protección de Carreteras de la Policía Nacional del Perú (DIRPRCAR-PNP), sobre accidentes de tránsito en carreteras, durante el año 2020 se han registrado 3 521 intervenciones en accidentes de tránsito, observándose una disminución de 640 intervenciones, con relación al año anterior en el que se registraron 4 161 casos (tégase en cuenta la pandemia durante el año 2020).

Entre los tipos de accidentes registrados, se encuentran los choques con 1 342 casos que representan el (38.11%), seguido de los despistes con 1 157 casos (32.86%), despiste y volcadura con 640 casos (18.18%), atropello con 136 casos (3.86%), choque y fuga con 59 casos (1.68%), volcadura con 53 casos (1.51%). Como consecuencia de estos accidentes se han registrado 5 259 víctimas de los cuales 4 754 resultaron heridos (90.40%) y 505 fallecidos (9.60%).

V) ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativa es necesaria, por dos cosas fundamentales. La primera, el reconocimiento del respeto a los derechos fundamentales de los trabajadores de transporte terrestre garantizándoles la utilización de Jornadas máximas diarias acumuladas de trabajo idóneas en la que no se exponga a riesgo la vida, la salud y la integridad de los trabajadores. Y la segunda cuestión

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

se refiere a que mediante esta medida legislativa se protegerá la vida, la salud, la integridad y la seguridad de las personas en las carreteras como consecuencia de la reducción de los altos índices de siniestralidad de accidentes de tránsito.

La presente iniciativa legislativa **es viable**, porque no contraviene ningún precepto constitucional ni normativa de rango inferior alguno. Por tanto, contribuirá con el respeto del derecho fundamental al trabajo y con la satisfacción de las necesidades de los usuarios en el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como en la protección del medio ambiente y la comunidad en su conjunto reduciendo los altos índices de accidentes de tránsito en las carreteras. Además de ello justifica la iniciativa la existencia de suficiente sustento inclusive estadístico que avala la utilidad de una norma como la que se pretende aprobar.

La presente iniciativa legislativa **es oportuna**, porque permite que, en representación de la población, el Congreso de la República emita una norma destinada a mitigar la alta siniestralidad en nuestras carreteras fortaleciendo una política de Estado que coadyuvara en reconocer el derecho fundamental al trabajo protegiendo la vida, la salud y la seguridad de la población en las carreteras.

VI ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, y ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

La iniciativa legislativa contenida en el presente documento tiene como **efecto único** el reconocimiento de los derechos fundamentales de los trabajadores del transporte de personas y mercancías por vía terrestre garantizándoles la utilización de Jornadas máximas diarias acumuladas de trabajo idóneas. Situación que contribuirá con la satisfacción de las necesidades de los usuarios, el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como en la protección del medio ambiente y la comunidad en su conjunto reduciendo los altos índices de accidentes de tránsito en las carreteras.

VII OPINIONES SOLICITADAS Y RECIBIDAS

- **Opiniones solicitadas del proyecto de ley 2773/2022-CR**

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.

Entidad consulta Opiniones solicitadas del proyecto de ley N° 2773/2022-CR da	N° de Oficio Solicitando opinión	Fecha	Oficio de Respuesta
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	OFICIO N° 0065- 2022-2023- CTC/CR OFICIO N° 0595- 2022-2023-CTC- DC-DGP/CR	25 de agosto de 2022 8 de noviembre de 2022	
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN	OFICIO N° 0066- 2022-2023- CTC/CR OFICIO N° 0602- 2022-2023-CTC- DC-DGP/CR	25 de agosto de 2022 8 de noviembre de 2022	OFICIO N° D000348-2022- SUTRAN-SP L
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	OFICIO N.° 0063- 2022-2023- CTC/CR OFICIO N° 0574- 2022-2023-CTC- DC-DGP/CR	25 de agosto de 2022 4 de noviembre de 2022	
MINISTERIO DE TRABAJO Y	OFICIO N° 0064- 2022-2023- CTC/CR	25 de agosto de 2022	

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

PROMOCIÓN DEL EMPLEO	OFICIO N° 0601- 2022-2023-CTC- DC-DGP/CR	8 de noviembre de 2022	
-------------------------	--	---------------------------	--

➤ **Opiniones recibidas del proyecto de ley 2773/2022-CR**

Entidad emisora	N° de documento	Fecha	Resumen de la opinión recibida
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN	OFICIO N° D000348-2022- SUTRAN-SP	5 de diciembre del 2022	1. La Gerencia de Estudios y Normas, por medio del Informe N° D0000352022-SUTRAN-SGN, señala que el Proyecto de Ley resulta oportuno por la importancia de la regulación planteada, toda vez que va a coadyuvar a la disminución de accidentes de tránsito al establecer límites específicos respecto a las jornadas y periodos acumulados de conducción permitidos y el descanso necesario que requiere el conductor, tanto en el transporte de mercancías como en el de pasajeros; promoviendo de este modo que los conductores realicen la actividad de conducción de

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

			manera más segura y óptima, contribuyendo al resguardo de la vida, integridad y salud de los usuarios y los operadores de transporte. 2. Sin embargo, la Gerencia de Estudios y Normas ha consolidado las opiniones técnicas emitidas por la Gerencia de Procedimientos y Sanciones (GPS) y la Gerencia de Articulación Territorial (GAT) a través del Informe N° D000405-2022-SUTRANSGPSTPM y del Informe N° D000920-2022-SUTRAN-GAT respectivamente, considerando que resulta pertinente remitir a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, las precisiones acotadas respecto a los siguientes puntos: (i) establecer los límites de la duración de conducción continua, las horas de trabajo y las horas de descanso en general, enfatizando que en el Reglamento Nacional de
--	--	--	---

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

			Administración de Transporte ya está regulado el transporte de personas más no el de mercancías (ii) delimitar el concepto de personal auxiliar (iii) establecer la contabilización de los descansos y/o cambios de conductor, ante casos excepcionales que se presenten durante el periodo de conducción, (iv) evaluar el tema de periodos acumulados de conducción permitido con el fin de no tener impacto negativo en la oferta del servicio de transporte autorizado (v) evaluar la casuística presentada en el caso de que la conducción inicie en jornada diurna y termine en jornada nocturna o viceversa, a efectos de determinar el periodo máximo de conducción continua (04 o 05 horas). 3. La SUTRAN considera oportuno el Proyecto de Ley, por su impacto en el resguardo de la
--	--	--	---

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.

			vida, integridad y salud de los usuarios y los operadores de transportes, sin embargo teniendo en cuenta lo indicado en el acápite IV del Informe N° D000035-2022-SUTRAN-SGN de la Gerencia de Estudios y Normas, es pertinente reevaluar ciertos aspectos técnicos y normativos que resultan de la actividad de fiscalización en campo producto de las disposiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
--	--	--	--

➤ Opiniones solicitadas del proyecto de ley 3286/2022-PE

Entidad consulta Opiniones solicitadas del proyecto de ley N° 2773/2022-CR da	N° de Oficio Solicitando opinión	Fecha	Oficio de Respuesta
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	OFICIO N° 0483- 2022-2023-CTC- DC-DGP/CR	17 de octubre de 2022	OFICIO N° D- 002369-2022- ATU/GG

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN	OFICIO N° 0484-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	17 de octubre de 2022	OFICIO N° D000355-2022-SUTRAN-SP
ONG LUZ AMBAR PERU	OFICIO N° 0486-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	17 de octubre de 2022	C. N° 005-2023-ONGLA-P
MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA	OFICIO N° 0485-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR OFICIO N° 0775-2022-2023-CTC-DC-DGP/C	17 de octubre de 2022 2 de diciembre de 2022	

➤ **Opiniones recibidas del proyecto de ley 3286/2022-PE**

Entidad emisora	N° de documento	Fecha	Resumen de la opinión recibida
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	OFICIO N° D-002369-2022-ATU/GG	22 de diciembre de 2022	La ATU no es la autoridad competente para emitir opinión legal respecto al

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

			contenido propio del Proyecto de Ley N° 3286/2022, “Ley del conductor y conductora profesional”.
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN	OFICIO N° D000355-2022-SUTRAN-SP	12 de diciembre del 2022	La SUTRAN considera oportuno el Proyecto de Ley, toda vez que podría coadyuvar a la disminución de accidentes de tránsito al establecer límites a la duración de la jornada de conducción aplicables, tanto en el transporte de mercancías como en el de pasajeros, resguardando el descanso necesario que requiere el conductor y la conductora; promoviendo de este modo que estos agentes realicen la actividad de conducción de manera más segura y óptima, contribuyendo al

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

			resguardo de la vida, integridad y salud de los usuarios y los operadores de transporte; sin embargo, teniendo en cuenta lo indicado en el acápite IV del Informe N° D000037-2022-SUTRAN-SGN de la Gerencia de Estudios y Normas, es pertinente reevaluar ciertos aspectos técnicos y normativos que resultan de la actividad de fiscalización en campo producto de las disposiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
ONG LUZ AMBAR PERU	C. N° 005-2023- ONGLA-P.	Lima, 18 de enero del 2023	Los riesgos y agravantes descritos en la exposición de motivos expresan ampliamente la implicancia al que están

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

			expuestos los operadores de transporte, cada quien en la modalidad de servicio que preste, ese hecho corresponde a la omisión de la intervención de la autoridad competente (Ministerio de Trabajo) que suele ser exhaustivo en fiscalizar a diversas empresas excepto a las empresas de transporte. En suma, la alta complejidad y la grave problemática del tránsito y transporte requiere una evaluación más serena y comprometida. Consideramos respetuosamente que el proyecto de Ley, en la forma en que ha sido formulada, no resolverá los problemas expuestos.
--	--	--	--

VIII ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

El presente documento permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de la iniciativa de ley contenida en el mismo; en ese sentido, se presenta el análisis costo – beneficio frente a los actores sociales que se supondría cause efecto la aprobación de la presente iniciativa legislativa:

Actores	Beneficios	Costos
Población	• Contribuye con la reducción de los accidentes de tránsito. • Garantiza la protección de la vida, la salud, la integridad de las personas. • Mejora las condiciones de vida de la población y su entorno vial. • satisface las necesidades de los usuarios en el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como en la protección del medio ambiente y la comunidad en su conjunto reduciendo la siniestralidad.	
Estado	• Favorece el cumplimiento y ordenamiento de las normas. • Reconoce derechos fundamentales de los trabajadores acorde con la normativa internacional. • Mejora del gasto público al reducir los márgenes de siniestralidad en las carreteras mejorando la distribución de los recursos recaudados. • Gasto de lo recaudado con transparencia y eficiencia. • Transparenta el uso de los recursos públicos con eficiencia. • Permite al Estado gestionar mejor los recursos públicos reduciendo el gasto ineficiente.	

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

	- Alcanza un adecuado cumplimiento de en las competencias y funciones en los niveles de gobierno del Estado involucrados que requieren estar ordenadas y organizadas en forma racional. De esta manera, se aprovechan mejor las potencialidades y se promueve el desarrollo equitativo, inclusivo y sostenible en beneficio de la ciudadanía. - La distribución ordenada de la inversión de los recursos del sector focaliza mejor las necesidades en materia de seguridad vial con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito.	
--	--	--

IX VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DEL ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

Vinculación de la norma propuesta con el acuerdo nacional: La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Política del Acuerdo Nacional N° 14 Política de Estado del Acuerdo Nacional, relativa al Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo, la misma que señala:

“Nos comprometemos 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 nacional, regional y local. Asimismo, nos comprometemos a mejorar la calidad del empleo, con ingresos y condiciones adecuadas, y acceso a la seguridad social para permitir una vida digna. Nos comprometemos además a fomentar el ahorro, así como la inversión privada y pública responsables, especialmente en sectores generadores de empleo sostenible¹¹

Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social, por la que potenciará la promoción de la salud y de la prevención y control, asimismo desarrollará una política intensa y sostenida de capacitación oportuna y adecuada de los recursos humanos involucrados en las acciones de salud.

Vinculación con la Agenda Legislativa Período Anual de Sesiones 2021 – 2026

¹¹ Acuerdo Nacional Políticas de Estado. <http://www.acuerdonacional.pe/políticas-de-estado-del-acuerdo-nacional/políticas-de-estado>

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Agenda Legislativa Período Anual de Sesiones 2022 – 2023, política de Estado N° 14 “acceso al empleo pleno, digno y productivo”, en el tema N° 52 “modificación y desarrollo de la normativa laboral vigente” en el tema N° 53 “mejora en los derechos y condiciones laborales” y tema N° 57 “regímenes especiales laborales”

X. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del dictamen recaído en los Proyectos de Ley 2773/2022-CR y 3286/2022-PE, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE ESTABLECE LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto regular la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad establecer la jornada máxima de trabajo y los períodos máximos de conducción en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional, a efectos de garantizar el respeto de los derechos laborales de los trabajadores involucrados y mejorar sus niveles de protección social.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

Se encuentran comprendidos en los alcances de la presente ley:

- a) El conductor de la unidad vehicular
- b) El personal auxiliar que presta servicios en la actividad de transporte terrestre de personas y mercancías en el ámbito nacional y regional.

Artículo 4. Jornada de trabajo

- 4.1. Se considera como jornada de trabajo el tiempo durante el cual el conductor o el personal auxiliar se encuentra a disposición del empleador.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

- 4.2. Forman parte de la jornada de trabajo el período de circulación del vehículo, los trabajos auxiliares, el trayecto desde el ingreso al centro de trabajo hasta el vehículo y desde la entrega del vehículo hasta la salida del centro de trabajo.
- 4.3. La jornada de trabajo es de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales como máximo.
- 4.4. Excepcionalmente, es posible exceder los límites de la jornada de trabajo mediante la realización de horas extras, siempre que no contravengan las reglas y límites establecidos en la presente ley sobre tiempos máximos de conducción y descanso continuo mínimo.
- 4.5. El trabajo en horas extras es voluntario, tanto en su otorgamiento como en su prestación.

Artículo 5. Jornada máxima de conducción y horarios de la jornada máximas de conducción

- 5.1. El conductor no debe realizar jornadas máximas de conducción continuas en los servicios diurnos que superen las cinco (5) horas, ni jornadas máximas de conducción continuas en los servicios nocturnos que superen las cuatro (4) horas. Cumplidos los límites señalados, el conductor debe gozar de un descanso efectivo no menor de una (1) hora en cualquiera de los dos servicios señalados.
- 5.2. Se entiende por jornada de conducción en el servicio diurno aquella que se realiza entre las 06 h 00 min y las 21 h 59 min y, por jornada de conducción en el servicio nocturno, aquella que se realiza entre las 22 h 00 min y las 05 h 59 min.
- 5.3. Las jornadas acumuladas de conducción no deben exceder de diez horas en un período de veinte y cuatro horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción.

Artículo 6. Descanso continuo mínimo

- 6.1. El conductor y el personal auxiliar tienen derecho a disfrutar de un descanso continuo de diez (10) horas por cada periodo de veinticuatro (24) horas de trabajo efectivo, contado a partir del inicio de la jornada de trabajo.
- 6.2. El descanso continuo debe efectuarse en el lugar de residencia habitual del conductor o del personal auxiliar.
- 6.3. En los casos que, a consecuencia de la jornada de trabajo, el trabajador, al momento del goce del descanso, se encuentre en una circunscripción territorial ajena a la de su domicilio, el empleador determina el lugar de descanso continuo. A tal efecto, el empleador proporciona hospedaje y alimentación o cubre los costos mediante la asignación dineraria correspondiente. El hospedaje y la alimentación deben estar acordes a la dignidad, comodidad y seguridad del trabajador.
- 6.4. Está prohibido considerar como hospedaje el interior de la unidad vehicular.

Artículo 7. El control de la jornada de conducción

El control de la jornada de conducción y el descanso efectivo del trabajador se realizan por medios electrónicos que acrediten su registro y está a cargo del empleador transportista, de acuerdo con lo establecido en el reglamento de la Ley.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

Artículo 8. Acumulación de horas de trabajo realizadas en territorio internacional

Las horas de trabajo, conducción continua y descansos, producidas fuera del territorio nacional se acumulan a las que se realicen dentro del territorio nacional.

Artículo 9. Prohibición de remuneración a destajo

Se encuentra prohibido todo pacto de remuneraciones a destajo en la actividad de transporte terrestre de personas y mercancías en los ámbitos regional, y nacional e internacional.

Artículo 10. Seguridad y salud en el trabajo

Los trabajadores comprendidos en la presente ley tienen derecho a trabajar en un ambiente seguro y saludable. Se rigen por la Ley 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, atendiendo a las especiales características presentes en su trabajo.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo de sesenta (60) días hábiles contados a partir de su entrada en vigor.

SEGUNDA. Capacitación laboral

El Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba un plan de acción conjunto encargado de promover y fortalecer la formación, la capacitación laboral, la certificación de competencias laborales y los servicios brindados por las escuelas de conductores profesionales en los procedimientos destinados para la obtención de licencias de conducir, dentro de los noventa días calendario contados desde la entrada en vigor de la presente ley.

TERCERA. Día del Trabajador del Transporte Terrestre de Personas y Mercancías

Se declara Día del Trabajador del Transporte Terrestre de Personas y Mercancías el día 15 de enero de cada año

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.

Lima, 17 de febrero de 2023.

MIEMBROS TITULARES

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
 DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
 QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
 EL TRANSPORTE TERRESTRE.



1. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
 Presidente
 (Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 ARAGON CARREÑO Luis Angel
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 22/02/2023 14:11:25-0500



2. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
 Vicepresidente
 (Alianza para el Progreso)



3. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
 Secretaria
 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
 AMURUZ DULANTO Yessica
 Rosselli FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 28/02/2023 17:07:42-0500



Firmado digitalmente por:
 OLIVOS MARTINEZ Leslie
 Vivian FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 22/02/2023 18:07:32-0500



4. AMURUZ DULANTO, YESSICA ROSSELLI
 (Avanza País – Partido de Integración Social)



5. BELLIDO UGARTE, GUIDO
 (Perú Libre)



6. CERRÓN ROJAS, WALDEMAR JOSÉ
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 BELLIDO UGARTE Guido FAU
 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 22/02/2023 15:53:21-0500



7. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
 (Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



Firmado digitalmente por:
 GUTIERREZ TICONA Paul
 Silvio FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 24/02/2023 14:23:25-0500

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.



8. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO

(Fuerza Popular)



9. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO

(Somos Perú)



10. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO

(Perú Libre)



11. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA

(Fuerza Popular)



12. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL

(Perú Libre)



13. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL

(Fuerza Popular)



14. RUIZ RODRÍGUEZ, MAGALY ROSMERY

(Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS SEGUNDO
TORIBIO FIR 16655831 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/02/2023 17:51:13-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA MINAYA Estras
Ricardo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/03/2023 09:49:08-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.



15. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR

(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



16. VERGARA MENDOZA ELVIS HERNÁN

(Acción Popular)



17. WONG PUJADA, ENRIQUE

(Podemos Perú)



18. ZEBALLOS APONTE JORGE ARTURO

(Renovación Popular)



Firmado digitalmente por:
 WONG PUJADA Enrique FIR
 10621936 hard
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 01/03/2023 09:35:10-0500

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. AGUINAGA RECUENCO, ALEJANDRO AURELIO

(Fuerza Popular)



2. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO

(Fuerza Popular)

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.



3. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE

(Fuerza Popular)



4. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR

(Fuerza Popular)



5. CHACÓN TRUJILLO NILZA MERLY

(Fuerza Popular)



6. GONZA CASTILLO AMÉRICO

(Perú Libre)



7. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO

(Fuerza Popular)



8. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH

(Renovación Popular)



9. JUAREZ GALLEGOS, CARMEN PATRICIA

(Fuerza Popular)

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.



10. QUIROZ BARBOZA, SEGUNDO TEODOMIRO

(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



11. QUITO SARMIENTO, BERNARDO JAIME

(Perú Libre)



12. RIVAS CHACARA JANET MILAGROS

(Perú Libre)



13. SOTO PALACIOS, WILSON

(Acción Popular)



14. TORRES SALINAS, ROSIO

(Alianza para el Progreso)



15. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL

(Alianza para el Progreso)



16. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA

(Fuerza Popular)

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY
QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN
EL TRANSPORTE TERRESTRE.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2022- 2023
Primera Legislatura Ordinaria

ACTA DE LA SEGUNDA SESIÓN DESCENTRALIZADA SEMIPRESENCIAL
EN EL DEPARTAMENTO DE SAN MARTÍN

Viernes 17 de febrero de 2023

En la provincia de Moyobamba, siendo las 15 horas con 39 minutos del día viernes, 17 de febrero de 2023, bajo la presidencia del congresista Luis Ángel Aragón Carreño, se dio inicio a la **SEGUNDA SESIÓN DESCENTRALIZADA SEMIPRESENCIAL** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC), llevada a cabo en el **Auditorio del Gobierno Regional de San Martín** y a través de la plataforma Microsoft Teams con la asistencia de los congresistas titulares: Yessica Amuruz Dulanto, Guido Bellido Ugarte, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Auristela Obando Morgan, Elvis Vergara Mendoza y Enrique Wong Pujada.

Con licencia las congresistas: Waldemar Cerrón Rojas, Magaly Ruíz Rodríguez, Edgar Tello Montes, y Jorge Zeballos Aponte. Con dispensa la congresista Leslie Vivian Olivos Martínez.

ORDEN DEL DÍA

El Señor Presidente: Señaló que, como primer punto de orden del día, tenemos el debate del predictamen recaído en los Proyectos de Ley 3474, 3534, 3543, 3932 y 4106/2022-CR, que declara de necesidad y utilidad pública la construcción de diversas carreteras a nivel nacional.

El Señor Presidente Indicó que el proyecto 3474/2022-CR, trata sobre la construcción de vías de comunicación, de la autopista en la Region de Juliaca, Huancané y Moho, en el departamento de Puno.

El proyecto 3534/2022-CR, trata sobre los cuatro tramos de las vías vecinales ubicadas en las provincias de Cusco, Calca y Urubamba del departamento de Cusco,

El proyecto 3543/2022-CR, de los proyectos de infraestructura vial en el corredor minero del sur, la disposición complementaria final que autoriza al poder ejecutivo para que coordine con los órganos competentes con los gobiernos regionales, locales de Arequipa Cusco y Apurímac.

El Señor Presidente, no habiendo ningún congresista que haga uso de la palabra, se procedió al voto, del dictamen recaído en los Proyectos de Ley 3474, 3534, 3543, 3932 y 4106/2022-CR, , respecto a la construcción de diversas carreteras en el país, habiendo sido **APROBADO POR UNANIMIDAD.**

Votaron a favor los siguientes congresista: Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Gutiérrez Ticona, Jimenez Heredia, Montalvo Cubas, Obando Morgan Auristela y Wong Pujada. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

El Señor Presidente, como segundo punto de la agenda tenemos el debate del predictamen recaído en los Proyectos de Ley 2773 y 3286/2022-PE, por el que se establece regular la jornada

laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, en los ámbitos regional y nacional.

Este proyecto regula la jornada máxima de conducción y los períodos de descanso mínimo de los trabajadores de la actividad de transporte terrestre, conductores y personal auxiliar.

Cabe señalar que estos proyectos de ley cuentan con la opinión técnica favorable del organismo técnico que es la Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN):

El Señor Presidente, Ahora se va votar el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 2773 y 3286/2022-PE, por el que se establece la jornada laboral en el transporte terrestre de personas y mercancías, habiendo sido **APROBADO POR MAYORIA.**

Votaron a favor 7 congresista: Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Gutiérrez Ticona, Medina Minaya, Montalvo Cubas y Wong Pujada.

Votaron en abstención: Jiménez Heredia David y Obando Morgan Auristela. No hubo votos en contra.

El Señor Presidente, Prosiguiendo con la agenda tendremos el debate del predictamen recaído en los Proyectos de Ley 1969/2021-CR y 3778/2022-CR, por el que se establece el fortalecimiento de las asociaciones de fondos contra accidentes de tránsito - AFOCAT.

El Señor Presidente, Indicó que, el objeto de ambas iniciativas es introducir cambios y mejoras en la normativa que regula el funcionamiento de las Asociaciones de Fondos Regionales y Provinciales contra Accidentes de Tránsito (Afocat).

En el caso del proyecto 1969, se le han hecho observaciones técnicas bastante críticas, por parte de la Superintendencia de Banca y Seguros, el Ministerio de Transportes, del Ministerio de Economía, de la Municipalidad Metropolitana de Lima, del Ministerio de Salud, Indecopi, Defensoría del Pueblo y la Asociación Peruana de Empresas de Seguros.

Las que se pueden resumir en la conclusión dada por el Ministerio de Transportes, que asevera que, de aprobarse la iniciativa tal cual, las Afocat no tendrán mayor incentivo para pagarle a las víctimas de accidentes lo que les corresponde. Es decir, se daría un precedente para que las aseguradoras continúen incumpliendo su obligación de pagar esa compensación.

En cuanto al proyecto 3778, solo se tiene la opinión de la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS). Por ello, la fórmula legal regula un conjunto de aspectos que no han sido observados por dicho organismo especializado.

El Señor Presidente, no habiendo ningún congresista hacer el uso de la palabra se procedió al voto en el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1969/2021-CR y 3778/2022-CR, por el que se establece el fortalecimiento de las asociaciones de fondos contra accidentes de tránsito – AFOCAT,

Hubo empate en la votación, por lo que NO HAY ACUERDO, y se dejará para otra oportunidad.

Votaron a favor 5 congresista: Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Gutiérrez Ticona, Vergara Mendoza y Wong Pujada .

Votaron en Abstención 5 congresista: Bellido Ugarte, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Montalvo Cubas y Obando. No hubo votos en contra.

El Señor Presidente, Continuando la sesión dijo: tenemos la invitación del Sr. **Donald Hildebrando Iván Castillo Gallegos** (Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil), para que exponga el tema: Estado situacional de los aeropuertos de Rioja, Juanjuí y Tocache.

Sr. Donald Castillo Gallegos, (Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil), Informó que el próximo año están iniciando en el primer trimestre con la ejecución de la obra del aeropuerto Tocache y Juanjuí.

Congresista Karol Paredes: Señaló que en el tema del aeropuerto tiene que haber voluntad política.

El Señor Presidente: Prosiguiendo con la agenda, dijo, invitamos al Sr. **Rodolfo Bazan Martinez y a la Sra. Maria del Pilar Panizo Zapata**, (Gerente de operaciones y Gerente de planificación Portuaria de Aeropuertos del Perú), para que expongan sobre los Alcances del contrato de concesión y estado situacional del nivel de servicio del Aeropuerto Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes.

Sr. Rodolfo Bazan Martinez, (Gerente de operaciones), informo que son una concesión que operan en 12 aeropuertos.

Sra. Maria del Pilar Panizo Zapata, (Gerente de planificación Portuaria de Aeropuertos del Perú) Informo que cuenta con una cartera de inversión de aproximadamente 3 mil millones de dólares que contempla 2 programas de inversión.

El primer programa es un programa de rehabilitación de pista y la segunda consiste en la modernización y ampliación de los terminales de pasajeros de los distintos componentes de cada uno de los aeropuertos.

El Señor Presidente: A continuación tendremos la participación del Sr. **Robert Pinedo Angulo** (Gerente General del Gobierno Regional de San Martín), a la Sra. Danny Montenegro Perales (Teniente Alcalde Provincial de Rioja), al Sr. Ernesto Peña Robalino (Alcalde Provincial de Moyobamba), quienes expondrá sobre la Problemática de la infraestructura aeroportuaria en la región San Martín.

Sr. Robert Pinedo Angulo, (Gerente General del Gobierno Regional de San Martín), indico, que se viene coordinando desde el inicio de la gestión con el MTC. el avance de aquellos proyectos terrestre.

Sra. Danny Montenegro Perales, (Teniente Alcalde Provincial de Rioja), señalo que tienen como problemática, el mejoramiento y la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Rioja

Ernesto Peña Robalino, (Alcalde Provincial de Moyobamba), indico que necesitan en Altomayo, un aeropuerto que sea competitivo.

El Señor Presidente, finalmente damos el uso de la palabra al Sr. Jose Diaz zegarra (Gerente central de navegacion aerea de Corpac) para que exponga el tema: Estado situacional del control de tráfico aéreo y planes de mejora del aeropuerto Guillermo del Castillo Paredes .

Sr. Jose Diaz zegarra (Gerente Central de navegacion aerea de Corpac), informo que se están impulsando los sistemas de aeronavegación y mejoras en el aeropuerto de Tarapoto con tecnología de ultima generación.

El Señor Presidente, Preguntó a los funcionarios de Corpac, como esta la pista de aterrizaje, los terrenos que están en estado de abandono y la infraestructura del aeropuerto de Juanjui.

Sr. Donald Castillo Gallegos, (Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civi), informo que en el aeropuerto de Juanjui, ya cuenta con un estudio de perfil y con expediente técnico del proyecto y sobre los terrenos ya están saneados, a diferencia de Rioja, que recién lo van hacer.

El Señor Presidente, preguntó cuales serian los plazos o fechas para atender la demanda de la poblacion, con respecto al aeropuerto de Juanjui y de la misma manera el aeropuerto de Rioja.

Sr. Donald Castillo Gallegos, Indicó que para el inicio del primer trimestre del próximo año 2024, ya estarán ejecutando la obra del aeropuerto de Juanjui y para el primer trimestre del 2025, estarán iniciando las obras del aeropuerto de Rioja

El Señor Presidente, señaló que esa información le van a solicitar al director de aeronáutica civil, como presidente de la comisión de transporte y comunicaciones.

Sr. José Díaz zegarra, indicó que por la parte de ellos, es que todos los aeropuertos tenga buenos servicios.

El Señor Presidente, dijo, vamos a dar el uso de la palabra al señor decano del colegio de Ingenieros de la Region San Martin.

Señor Decano del Colegio de Ingenieros del Consejo Departamental, San Martín – Tarapoto, preguntó que en el caso del aeropuerto Guillermo del Castillo que nos precise los plazos y los montos para su mejora y que en el estudio del perfil del proyecto deben de participar toda la sociedad civil, por que de eso va depender la demanda del proyecto..

Sr. Donald Castillo Gallegos, señaló que los plazos para Juanjui y Rioja hasta este monmento no tendría problema de predios, los terrenos están saneados.

El Señor Presidente, dio el uso de la palabra a la señora **Roxana Flores Pérez** del Frente de defensa de los intereses-Rioja (FEDIR), represntante de la sociedad civil.

Señora Roxana Flores Pérez, (Frente de defensa de los intereses-Rioja), Solicitó que se declare de interés nacional el aeropuerto de Rioja, esperamos el compromiso de ustedes y que se cumpla lo que se ofrece en esta sesiones descentralizadas, que son muy buenas pero necesitamos ser atendidos, no podemos estar postergados, necesitamos reactivar la economía con el turismo.

El Señor Presidente, otorgó el uso de la palabra al Sr. **Robert Carbajal Salcedo** de la Asociacion ambientalista para el desarrollo sostenible de la ciudad de Rioja (ASAMDES-RIOJA).

Sr. Robert Carbajal , señaló que Rioja tiene un buen porcentaje de pasajeros y la demanada esta

totalmente garantizada, por eso hay que hacer un estudio de mercado, tenemos los recusos, lo que falta es la voluntad política.

El Señor Presidente, ahora tenemos la participación de la Sra Irena Ortiz Huamàn (AESTUR-RIOJA), del Sr. Eliseo Paredes díaz (Consejero Regional San Martín), el Sr. José Flores Vargas (Colectivo Moyobamba 500 años), y el Sr. Jaime Rengifo Estrella (Cámara de Comercio Region San Martín)

Sra Irena Ortiz Huamàn (AESTUR-RIOJA), manifestó que la Region San Martín es una potencia turística, por lo que la propuesta de la congresista Karol Paredes está para la reglamentación.

Sr. Eliseo Paredes Díaz (Consejero Regional San Martín), preguntó, porque, tanto tiempo se demora para mejorar el aeropuerto de Rioja, ese es el problema, por eso le pedimos señor presidente de la comisión de transportes que interceda, que sea el nexo de la sociedad civil con el ejecutivo.

Sr. José Flores Vargas (Colectivo Moyobamba 500 años), señaló que el Estado no ha sido muy consecuente con las regiones, no va al ritmo que la población exige, hay que buscar estrategias y alternativas para dar solución a la pronta modernidad del aeropuerto de Rioja.

Sr. Jaime Rengifo Estrella (Cámara de comercio Región San Martín), expresó que todos los aeropuertos de la región San Martín necesitan ser reponteciados con las mejores condiciones para que se aproveche el potencial que tiene la región.

El Señor Presidente, hizo algunas precisiones, el trabajo de la comisión de transportes y comunicaciones está en función a dialogar estrechamente con la población, podemos ser el puente con el poder ejecutivo, podemos trabajar y discrepar constructivamente con el ejecutivo, por que estamos en democracia; coordinemos, presenten los documentos, nosotros hacemos las gestiones del caso.

Congresista Karol Paredes, expresó que el tema del transporte aeroportuario es una prioridad, para transportar los productos y para generar economía para la gente, acá tenemos un problema de gestión por las autoridades, lo que tenemos que hacer es concertar, es trabajar en equipo para dar solución a las necesidades de nuestra región.

Cierre de sesión

El señor presidente, antes de finalizar la sesión, aprobaremos la dispensa, para ejecutar los acuerdos sin esperar el trámite de aprobación del acta.

De no haber ninguna observación por parte de algún parlamentario, la damos por aprobado.

Ha sido **APROBADO**.

Se levantó la sesión a las 19 horas con 12 minutos.

Se deja constancia que forma parte de esta acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente sesión, y complementariamente el audio y video de la misma.

Presidente

Secretaria

De: mesadeparteesvirtual@congreso.gob.pe
Enviado el: miércoles, 8 de marzo de 2023 09:42
Para: acamapaza@congreso.gob.pe
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: d8739b1c6b919d9fde8491a67b58043b.pdf;
7339363c908050d06dd725941da40972.pdf

Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Marcado

[Solicitante]: acamapaza@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: La Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su II sesión descentralizada semi presencial del 17 de febrero, aprobó los dictámenes: DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2773/2022-CR Y 3286/2022-PE LEY QUE REGULA LA JORNADA LABORAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE, APROBADO POR MAYORIA. De igual modo, se aprobó por unanimidad la dispensa de la aprobación del acta para la ejecución de los acuerdos. Se adjunta el acta donde fueron aprobados los dictámenes en mención para su conocimiento y fines

[Fecha]: 2023-03-08 09:41:54

[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.

Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.