



Proyecto de Ley N°



SUMILLA: PROYECTO DE LEY
COMPLEMENTARIA PARA LA
FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE
TERRESTRE DE PASAJEROS EN
AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN
CARRETERA.

La Congresista de la República Margot Palacios Huamán, en ejercicio de su facultad de iniciativa legislativa consagrada en los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú y de lo erigido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta para su aprobación el siguiente PROYECTO DE LEY.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

"PROYECTO DE LEY COMPLEMENTARIA PARA LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN CARRETERA"

Artículo 1°.- Objeto y finalidad de la Ley

Constituye objeto de la presente Ley complementar a la Ley N° 27972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, y a la Ley que precisa sus alcances, Ley N° 31096, con la finalidad de garantizar el cumplimiento del espíritu formalizador de ambas leyes, prevenir el establecimiento de barreras burocráticas ilegales y/o carentes de razonabilidad en su implementación e impedir su desnaturalización mediante restricciones y/o limitaciones de carácter reglamentario que no se encuentren expresamente contenidas en normas con rango de Ley.

Artículo 2°.- Alcances de la Ley

La presente Ley es aplicable exclusivamente a los servicios de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos de los ámbitos nacional y regional, es decir, aquellos que se prestan entre provincias de distintas regiones o entre provincias de la misma región.



Artículo 3º.- Sobre la antigüedad, categoría vehicular y las características técnicas de los vehículos

Los vehículos que se destinen para la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos de los ámbitos nacional y regional no podrán exceder de los quince (15) años de antigüedad, computados desde el año modelo del vehículo, debiendo pertenecer a las Categorías M1 ó M2 de la clasificación vehicular del Reglamento Nacional de Vehículos, pudiendo tener como tipo de carrocería cualquiera de las contempladas en la Directiva N° 002-2006-MTC/15 "Clasificación vehicular y estandarización de características registrables vehiculares", aprobada por la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15, o norma que la sustituya.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá las demás características técnicas vehiculares por vía reglamentaria, en función a la necesidad de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del transporte y a la actual configuración del parque vehicular destinado a este servicio, procurando no imponer exigencias desproporcionadas, innecesarias y no idóneas que puedan imposibilitar el objetivo formalizador de esta Ley.

Artículo 4º.- Sobre las condiciones de mercado y la distancia de rutas

Se prohíbe el condicionamiento del otorgamiento de autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos de los ámbitos nacional y regional al cumplimiento de condiciones de mercado consistentes en ausencia o insuficiencia de oferta en otro tipo de vehículos.

Solamente se otorgarán autorizaciones para la prestación de este servicio en rutas que no excedan los trescientos (300) kilómetros en el ámbito nacional y los doscientos cincuenta (250) kilómetros en el ámbito regional.

Artículo 5º.- Sobre el plazo de la formalización

Precisase que los plazos a que se refiere la Quinta Disposición Complementaria de la Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, Ley N° 31096, rigen a partir de la fecha en que se otorguen autorizaciones; tanto en el ámbito nacional como en el ámbito regional.



DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Primera. - Adecuación reglamentaria

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecuará el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, en el plazo máximo improrrogable de treinta (30) días calendario, bajo responsabilidad.

Segunda. - Derogación de normas

Deróguense el numeral 12.2 del Art. 12° del Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, y la Directiva N° 006-2022-MTC/18 "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3", aprobada por la Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18, sus modificatorias complementarias y cualquier otra norma de cualquier rango que contravenga la presente Ley.

Tercera. - Entrada en vigencia

La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

Lima, octubre de 2024

Roberto Sánchez.
Margot Palacios
Wilson Quispe
Rusbel Maman
Eduardo Vargas
Victor Cordero
Samuel Brongha
Cordero



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **09** de **octubre** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 9101/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY COMPLEMENTARIA PARA LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN CARRETERA.

I. ANTECEDENTES.

- 1.1. La historia del servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en automóviles colectivos que se presta en las carreteras del Perú desde hace casi ochenta (80) años, se caracteriza por ser un relato de permanentes sinsabores generados por un Estado indiferente y que regula una realidad paralela muy distinta a la que se vive en el Perú profundo, así como por la fuerte influencia que ejercen los grandes gremios de transportistas sobre los funcionarios público para desterrar cualquier tipo de competencia en el mercado, ignorando que este servicio está orientado a servir a un segmento de la población que requiere trasladarse entre ciudades o centros poblados de la misma región o de distintas regiones en rutas cuyas distancias son cortas (generalmente no exceden de los 200 kilómetros), en las que no existe otra oferta de servicio en buses y empleando vehículos de no más de 8 asientos, sin incluir el asiento del conductor. Este servicio, por cierto, no compite con el que se presta en buses, pues está dirigido a un segmento distinto de usuarios que requiere trasladarse con rapidez y en adecuadas condiciones de seguridad y confort que no ofrecen los buses, estando localizado prácticamente en todas las regiones del país.
- 1.2. A diferencia de lo que sucede con el servicio de transporte que se presta en buses, el servicio de transporte interprovincial de pasajeros en automóviles colectivos es muy demandado por los usuarios por cuanto se caracteriza por su regularidad; estricto cumplimiento de las rutas, frecuencias e itinerarios; y por la circunstancia de no existir las paradas durante la ruta que extienden innecesariamente el tiempo de viaje. Tampoco generan daño a la capa asfáltica como sucede con gran parte de los buses que prestan el servicio de transporte interprovincial, pues éstos tienen sobrepeso en el eje delantero que causa grave daño a la infraestructura vial.
- 1.3. Desde el primer reglamento que reguló el servicio de transporte de pasajeros por carretera denominado "Reglamento para el Transporte Colectivo de Pasajeros en Ómnibus", aprobado por Decreto Supremo del 23 de setiembre de 1941, hasta la dación del Reglamento del Servicio Público de Transporte Interprovincial de pasajeros en ómnibus, aprobado por Decreto Supremo N°



011-83-TC (publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 26 de abril de 1983), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante simplemente, el "MTC") ha mantenido inexplicablemente una posición renuente a regular este servicio, inclusive para las rutas cortas y en las que no existía otra oferta de servicio. En efecto, si bien el Art. 169º de este último reglamento posibilitaba el otorgamiento de autorizaciones excepcionales en casos de necesidad y utilidad calificados por la autoridad competente con vehículos distintos a los ómnibus, el último párrafo del citado artículo excluía expresamente al automóvil. Los mismo sucedió con Reglamento del Servicio Público de Transporte Interprovincial de Pasajeros en Ómnibus, aprobado por el Decreto Supremo Nº 034-83-TC (publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 23 de agosto de 1983) que sustituyó al anterior.

- 1.4. El 18 de enero de 1984, no obstante, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Decreto Supremo Nº 002-84-TC, mediante el cual se facultó a la entonces Dirección General de Circulación Terrestre del MTC para que, a solicitud de parte, otorgue autorizaciones para el Servicio Público de Transporte Interprovincial de Pasajeros en Automóviles Colectivos, así como también para que regularice la situación de dichos servicios que estén operando con autorizaciones provisionales, transitorias o similares dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la expedición de las normas complementarias y presentando para el efecto la documentación reglamentaria correspondiente (Art. 1º). Igualmente, mediante el mismo dispositivo se dispuso que "Los transportistas del Servicio Interprovincial en Automóviles Colectivos y que se encuentren trabajando en forma dispersa y que cumplan con presentarse a la Dirección General de Circulación Terrestre dentro del plazo establecido en el artículo anterior, podrán ser incorporados a los comités existentes o ser constituidos en otros Comités, de acuerdo a las necesidades del servicio" (Art. 2º).
- 1.5. El 08 de febrero de 1985 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Decreto Legislativo Nº 329, Ley General y de Promoción del Servicio Público de Transporte Terrestre, el mismo que reguló de manera permanente por primera vez el servicio de transporte interprovincial de pasajeros en automóviles colectivos, pues su Art. 30º estableció que podía prestarse el servicio con este tipo de vehículos en 2 casos muy puntuales: (i) tratándose de empresas que, a la fecha de expedición del dispositivo, contaban con autorización para prestarlo con este tipo de vehículos; y (ii) excepcionalmente, cuando las condiciones no permitían el acceso de ómnibus. Igualmente, el literal b) del Art. 42º del citado Decreto Legislativo, concordante con el Art. 41º del mismo, incluyó el servicio



colectivo tanto urbano como nacional como una de las modalidades del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler.

- 1.6. Pese a que la prestación del servicio de transporte interprovincial en automóviles colectivos estuvo prevista en una norma con rango de Ley, como es el caso del Decreto Legislativo N° 329, con fecha 27 de julio de 1990, aprovechando el cambio de gobierno, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Decreto Supremo N° 017-90-TC, mediante el cual se adecuaron procedimientos para otorgar concesión y ampliación de rutas, incremento de frecuencias y/o de flota vehicular en favor de empresas debidamente constituidas. Dicho dispositivo, en su Art. 3°, contraviniendo lo normado en el Decreto Legislativo N° 327, restringió las autorizaciones excepcionales únicamente a los microbús, camiones mixtos y camionetas tipo rural, panel o pick-up, debidamente acondicionados, excluyendo al automóvil colectivo en carretera.
- 1.7. Dentro de la concepción más liberal de funcionamiento del mercado que caracterizó la década del 90, el 25 de junio de 1991 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Decreto Legislativo N° 640, mediante el cual se establecieron disposiciones que liberalizaron los mecanismos de control, permisos y operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros, entre ellas la que declaró la libertad de rutas o permisos de operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros y, en consecuencia, eliminó todas las restricciones y obstáculos administrativos y legales que impedían el libre acceso de nuevos concesionarios en dicho servicio (Art. 1°), con la consecuente derogación del Decreto Legislativo N° 329 y del Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros, aprobado por Decreto Supremo N° 034-83-TC (Art. 2°). Dicho dispositivo fue reglamentado por un nuevo Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros por Carretera en Ómnibus, aprobado por el Decreto Supremo N° 013-92-TC (publicado el 02 de abril de 1992), cuya Primera Disposición Complementaria y Transitoria estableció que "El transporte interprovincial de pasajeros en vehículos que no son ómnibus se regirá por las normas que sobre el particular dicte el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y en lo que sea aplicable por el presente Reglamento". Por cierto, burlando lo dispuesto en su propio Reglamento, el MTC nunca expidió norma complementaria alguna para regular la citada Disposición Complementaria Transitoria.
- 1.8. El 15 de abril de 1995 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" un nuevo Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros por Carretera en Ómnibus, el mismo que fue aprobado por el Decreto Supremo N° 05-95-MTC, cuya Única Disposición Complementaria dispuso que



"La Autoridad Competente podrá otorgar permisos excepcionales para prestar servicio público de transporte terrestre interprovincial, en ómnibus que cumplan con las características técnicas para el servicio, con un peso seco vehicular mayor de 4,500 kgs. y una capacidad mínima de 25 asientos, incluyendo el correspondiente al conductor. El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción mediante Resolución Ministerial aprobará las normas para la mejor aplicación de la presente Disposición Complementaria", postergando nuevamente al automóvil colectivo e incumpliendo el espíritu de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 640.

- 1.9. El 17 de junio de 1998 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Decreto Supremo N° 015-98-MTC, el mismo que contenía normas sobre otorgamiento de permisos excepcionales para realizar servicio público de transporte de pasajeros. En la parte considerativa de dicho dispositivo se reconoció que, en efecto, el Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 05-95-MTC, pese a la libertad de rutas o permisos de operaciones del servicio público de transporte terrestre interprovincial de pasajeros por carretera en ómnibus y la eliminación de todas las restricciones administrativas y legales declaradas por el Decreto Legislativo N° 640, no había considerado las rutas y distancias cortas menores a 100 kms. de recorrido. No obstante, en su Art. 1° reguló los permisos excepcionales para rutas de hasta 50 Kms. de recorrido, con vehículos de no menos de 1,600 kgs. de peso seco y capacidad mínima de 12 pasajeros; y para rutas de hasta 100 kms. de recorrido, con vehículos de no menos de 3,100 Kgs. de peso seco y capacidad mínima de hasta 25 pasajeros, no pudiendo en ambos casos otorgarse estos permisos para rutas que tuvieran como origen o destino la ciudad de Lima a través de la Carretera Panamericana o de la Carretera Central. En consecuencia, nuevamente el MTC dejó de lado a los automóviles colectivos en contra del mandato expreso y del espíritu de la Ley.
- 1.10. El 08 de octubre de 1999 fue publicada en el Diario Oficial "El Peruano" la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, cuyo literal d) de su Art. 23° dispuso que el Reglamento Nacional de Administración de Transportes era uno de los reglamentos que debían expedirse para la implementación de la Ley, el que debía contener, entre otros aspectos, "(...) las disposiciones generales que clasifican las distintas modalidades del servicio de transporte de personas y mercancías, así como los requisitos técnicos de idoneidad: características de la flota, infraestructura de la empresa y su organización, así como las condiciones de calidad y seguridad de cada una de ellas (...)". Pues bien, el 28 de julio del 2001 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, cuyos Arts. 257° al 260° regularon los permisos



excepcionales para prestar el servicio de transporte terrestre intradepartamental e interdepartamental de pasajeros, restringiendo el otorgamiento de estos permisos para rutas de hasta 150 Kms. en el ámbito interdepartamental y hasta 200 Kms. en el ámbito intradepartamental, en ambos casos empleando vehículos con un peso seco no menor de 3,500 kgs. y siempre y cuando no existiera otra concesionaria en la ruta o sea notoria la deficiencia de oferta de servicio. En la Décima Segunda Disposición Transitoria de este Reglamento se dispuso que "Los transportistas que en la actualidad están autorizados para realizar servicio de transporte nacional de pasajeros en vehículos menores de 3,500 Kgs. incluyendo el servicio colectivo en automóviles, tienen un plazo de dieciocho (18) meses contado a partir de la vigencia del presente Reglamento, para adecuarse a lo dispuesto en la Sección IX del Capítulo II del Título Tercero del presente Reglamento Nacional, siempre que las condiciones de su ruta lo permitan, lo cual será constatado por la autoridad competente", lo que en la práctica implicaba la desaparición de este servicio, pues la adecuación en mención consistía en sustituir su flota con ómnibus. Por cierto, ante la innegable realidad de este servicio, el plazo de 18 meses fue ampliado sucesivamente por los Decretos Supremos Nros. 004-2003-MTC, 029-2003-MTC y 042-2003-MTC.

- 1.11. El 17 de febrero del 2004, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" la Ley que modifica los artículos 15° y 23° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, y formaliza el Transporte Terrestre de Pasajeros Interprovincial o Interregional en Automóviles - Colectivos, Ley N° 28172, cuyo Art. 4° declaró de interés general la formalización del servicio de transporte público terrestre interprovincial de personas, de ámbitos regional y nacional, en automóviles - colectivos, estableciendo un plazo de tres (3) años para que los propietarios de dichos vehículos adecúen sus unidades a las normas de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, adquiriendo unidades de transporte con mayor capacidad de pasajeros.
- 1.12. El 03 de marzo del 2004, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano", en sustitución del anterior que había sido aprobado por el Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, un nuevo Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el mismo que fue aprobado por el Decreto Supremo N° 009-2004-MTC, el cual reguló los permisos excepcionales en sus artículos 75° al 80°, permitiendo que se pudieran otorgar éstos para operar con automóviles colectivos. En efecto, el texto original del Art. 77° permitía que en el ámbito regional (servicio de transporte interprovincial de pasajeros entre provincias de una misma región) se pudiera acceder a un permiso excepcional con vehículos de la Categoría M1 de la Clasificación Vehicular establecida en el Reglamento



Nacional de Vehículos, de peso neto vehicular igual o superior a 1,1 toneladas, con motor de cilindrada igual o superior a los 1,750 centímetros cúbicos y para rutas de hasta cincuenta (50) kilómetros, requisitos que posteriormente fueron modificados por el Decreto Supremo N° 023-2004-MTC a efectos de reducir el peso neto a 1 tonelada, la cilindrada a 1,450 centímetros cúbicos y ampliar la ruta hasta 150 Kms. Por su parte, el texto original del Art. 78° permitía que en el ámbito nacional (servicio de transporte interprovincial de pasajeros entre provincias o centros poblados de distintas regiones) se pudiera acceder a un permiso excepcional con vehículos de la Categoría M1 de la Clasificación Vehicular establecida en el Reglamento Nacional de Vehículos, de peso neto vehicular igual o superior a 1,1 toneladas, con motor de cilindrada igual o superior a los 1,750 centímetros cúbicos y para rutas de hasta cincuenta (50) kilómetros, lo que posteriormente fue modificado por el Decreto Supremo N° 023-2004-MTC a efectos de reducir el peso neto a 1 ton. y la cilindrada del motor a 1,450 centímetros cúbicos, en tanto que la distancia de la ruta se amplió a 100 kms. En ambos casos, el otorgamiento de los permisos excepcionales sólo procedía en caso que no hubiera una concesión en la ruta solicitada o en los supuestos de insuficiencia o deficiencia de oferta de servicio.

- 1.13. El 30 de enero del 2007 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" la Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en Automóviles Colectivos, Ley N° 28972, cuyo Art. 1° dispuso "...la formalización del transporte terrestre de pasajeros interprovincial e interregional en automóviles colectivos", su Art. 3° derogó la Ley N° 29172 y su Art. 4° ordenó al MTC su reglamentación en el plazo de 60 días.
- 1.14. El 10 de agosto del 2007, dando cumplimiento a lo dispuesto al Art. 4° de la Ley N° 28972, aunque en forma extemporánea, el MTC por fin cumplió con publicar el Reglamento del Servicio de Transporte Interprovincial Regular de Personas en Automóvil Colectivo, aprobado por Decreto Supremo N° 029-2007-MTC. El literal c) del Art. 11° del citado Reglamento, al regular las características de los vehículos, estableció que éstos debían "Pertenecer a la categoría M1 y contar con carrocería sedan o station wagon, de acuerdo al Reglamento Nacional de Vehículos y a la Directiva N° 002-2006-MTC/15 sobre "Clasificación Vehicular y Estandarización de Características Registrables Vehiculares", aprobada por Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15". Asimismo, el literal b) del Art. 12° restringió el otorgamiento de permisos excepcionales con estos vehículos al requisito de que haya ausencia de oferta o que la oferta existente sea manifiestamente insuficiente o deficiente, en tanto que el Art. 13° estableció que "Para acceder al servicio de transporte interprovincial regular de personas en automóviles colectivos, la ruta no deberá exceder de cien (100) kilómetros



en el ámbito nacional y de ciento cincuenta (150) kilómetros en el ámbito regional. Tratándose de regiones contiguas en el ámbito nacional, se podrá acceder al servicio en rutas de hasta ciento cincuenta (150) kilómetros".

- 1.15. No obstante haber logrado que por fin el MTC dé cumplimiento a la Ley N° 28972, posteriormente, al expedirse el actual Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 22 de abril del 2009), el numeral 3.10 del Art. 3° del citado Reglamento, en forma por demás abusiva y truculenta, sin tomar en cuenta la voluntad del legislador expresada en el Diario de Debates que dio lugar a la Ley N° 28972, definió como automóvil colectivo al "Vehículo automotor de la categoría M2 de la clasificación vehicular establecida en el RNV que se encuentra habilitado para realizar el servicio de transporte de personas de ámbito regional", privilegiando de esta manera a las camionetas rurales y couster en detrimento de los verdaderos automóviles colectivos y tergiversando, de manera poco disimulada, el verdadero espíritu y objetivo formalizador de la Ley N° 28972. No obstante, la Décimo Cuarta Disposición Complementaria del mismo permitió que, de modo excepcional, las empresas que operan con vehículos de la Categoría M1 de la clasificación vehicular y con un mínimo de 10 años de antigüedad brindando dicho servicio pudieran formalizarse, en tanto que el servicio se preste entre regiones contiguas, previo empadronamiento ante el MTC.
- 1.16. Sin embargo, ante la presión ejercida por los gremios de transportistas que operan con buses, el MTC expidió el Decreto Supremo N° 023-2009-MTC (publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 29 de junio del 2009), mediante el cual no solamente se ha derogado el Reglamento del Servicio de Transporte Interprovincial de Personas en Automóvil Colectivo, aprobado por Decreto Supremo N° 029-2007-MTC, cuya promulgación obedeció a un mandato imperativo de la Ley N° 28972 y que tuvo por objetivo, precisamente, lograr la formalización de este servicio, sino que además se ha modificado la Décimo Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento Nacional de Administración de Transportes, de manera tal que ya los operadores en este tipo de vehículos sólo pueden operar al interior de una región, por un plazo de 3 años que ya vencieron y siempre y cuando acrediten haber operado por un plazo no menor de 10 años. La renovación del permiso estaría sujeta a la renovación de un mínimo del 50% de su flota.
- 1.17. Como puede advertirse de la zigzagueante cronología que hemos referido precedentemente, las empresas que prestan el servicio de transporte interprovincial en automóviles colectivos vienen sufriendo a través de los años,



sistemáticamente, las marchas y contramarchas del MTC en relación al servicio que prestan, entidad que, como consecuencia de la presión ejercida por los grandes gremios de transportistas que operan en buses, han venido incumpliendo los diversos dispositivos legales que disponían su formalización, generando inestabilidad jurídica en esta actividad económica de la cual dependen miles de familias peruanas. En efecto, con la dación de la Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en Automóviles Colectivos, Ley N° 28972, así como su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 029-2007-MTC, los operadores de este servicio tan generalizado en las carreteras del Perú pensaron que su situación de inestabilidad jurídica ya había concluido y que el MTC, a la luz de las estadísticas que revelan la casi nula siniestralidad en relación a los transportistas que operan con buses, por fin había entendido que el servicio de transporte interprovincial de pasajeros en automóvil colectivo es una realidad en las carreteras del Perú para atender exclusivamente las rutas cortas en que no existe oferta de servicio o ésta es deficiente o insuficiente. No obstante, con la derogación de este último reglamento nuevamente tales operadores han venido trabajando a "salto de mata" y expuestos a los continuos actos de corrupción de malos inspectores de la Superintendencia Nacional de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) y malos efectivos de la Policía Nacional del Perú (PNP).

- 1.18. El 24 de diciembre del 2020, se publicó en el Diario Oficial "El Peruano" la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, la que tuvo por propósito, en primer término, precisar que los automóviles colectivos a que se refirió la Ley N° 28972 eran los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, establecida por el Reglamento Nacional de Vehículo, aprobada por el Decreto Supremo 058-2003-MTC y, en segundo lugar, habida cuenta que ya se habían introducido miles de vehículos de la Categoría M2 propiciado por el propio Estado, también los incluyó dentro de los alcances del propósito formalizador de la Ley. Por cierto, ni la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, como tampoco la Ley N° 31096 que precisa sus alcances, han condicionado la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en carretera a la ausencia o insuficiencia de oferta en vehículos de la Categoría M3, siendo importante anotar que la Primera Disposición Complementaria de la Ley N° 31096, al disponer que corresponde al Poder Ejecutivo reglamentar esta Ley, lo ha hecho con la clara advertencia de no distorsionar el espíritu de la Ley y bajo responsabilidad funcional.



- 1.19. Es el caso que el MTC, luego de casi año y medio, al expedir el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 05 de abril del 2022, ha dispuesto, en el numeral 12.2 de su Art. 12°, excediéndose respecto de lo establecido en la Ley, que "El MTC 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, resulte viable autorizar el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional e interprovincial, respectivamente, de acuerdo con los lineamientos que apruebe el MTC mediante Resolución Directoral", excediéndose de este modo en su facultad reglamentaria, desvirtuando el espíritu de la Ley e incurriendo en clara responsabilidad funcional.
- 1.20. Por su parte, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC, mediante la Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18, aprobó la Directiva N° 006-2022-MTC/18 "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3", modificada, a su vez, por la Resolución Directoral N° 12-2024-MTC/18, mediante la cual se ha materializado la intención del MTC de impedir la formalización y el acceso al mercado de los operadores del servicio de transporte en automóviles colectivos.
- 1.21. Mediante Resolución Ministerial N° 173-2024-MTC/01.02, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha dispuesto la publicación del proyecto de Resolución Ministerial que aprueba el Listado de Rutas para la autorización del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional por insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3.
- 1.22. El 14 de agosto del 2024, se ha publicado en el Diario Oficial "El Peruano" la Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02, mediante la cual se ha aprobado, luego de casi cuatro (04) años de aprobada la Ley N° 31096, el Listado de Rutas para la autorización del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional por insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3, incluyendo un total de setenta y cuatro (74) rutas a nivel nacional que excluyen a casi la totalidad de rutas en las que actualmente se presta este servicio, perpetrando de esta manera la vedada intención del MTC de desnaturalizar las Leyes Nros. 28972 y 31096.



II. PROBLEMÁTICA QUE MOTIVA LA PROPUESTA NORMATIVA.

- 2.1. La ilegal restricción de mercado contenida en el numeral 12.2 de su Art. 12º Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, así como también el desarrollo de la metodología contenida en la Directiva N° 006-2022-MTC/18 "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3", se advierte una clara intención de orientar la normativa reglamentaria hacia la eliminación del servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos. En efecto, a despecho de la complejidad de las caprichosas y tendenciosas fórmulas polinómicas empleadas para determinar la frecuencia mínima de salidas y llegadas en los centros poblados, existe la sensación de que se ha procedido con mucha superficialidad y ligereza para abordar el tema de las condiciones de mercado, pues se está limitando el servicio de transporte interprovincial de pasajeros en automóvil colectivo únicamente para los casos de insuficiencia de oferta, dejando de lado los casos de ausencia o deficiencia de oferta, sin considerar las diversas distorsiones que puede presentar el mercado del servicio de transporte interregional e interprovincial.
- 2.2. En efecto, al limitarse la condición de mercado únicamente a la insuficiencia de oferta, se ha dejado de analizar el perfil del usuario y las condiciones especiales de prestación del servicio, lo cual hubiera conducido a la conclusión, en un estudio de mercado serio, que si bien la demanda puede estar satisfecha por buses de la Categoría M3 en términos de cantidad de vehículos y asientos disponibles, en realidad no lo está en términos de calidad de servicio y en función a los diversos perfiles y comodidades exigidos por los usuarios.
- 2.3. El otorgamiento de la atribución a las autoridades nacionales y regionales de aprobar listados de rutas disponibles, sin que éstas se sustenten en estudios de mercado, sino más bien en parámetros establecidos por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal mediante Resolución Directoral, implica que tanto los funcionarios del MTC, como también los de los Gobiernos Regionales que autorizan el servicio, tienen una peligrosa discrecionalidad para boicotear el espíritu formalizador de la Ley de manera subjetiva y pasional, más aún, considerando que el MTC se ha convertido históricamente en un ente boicoteador de la formalización y, en la actualidad, ya se ha pronunciado reiteradamente sobre su oposición a la Ley y exhibe un claro sesgo de favoritismo y parcialidad hacia su erradicación.



- 2.4. En esa línea, hubiera sido más apropiado que la norma reglamentaria disponga que, para determinar las rutas disponibles, las autoridades competentes para autorizar el servicio realicen dentro de su jurisdicción, anualmente y con carácter general, un estudio de mercado que determine las rutas disponibles por ausencia en vehículos de la categoría M3, pero también por insuficiencia o deficiencia de oferta en vehículos de esta misma categoría, los que debieron estar a cargo de instituciones de reconocido prestigio en la materia y que, además, deberían realizarse en base a parámetros determinados por el MTC que permitan analizar no solamente si existen vehículos en la ruta en términos cuantitativos, sino también oferta de servicio en términos de calidad de servicio en función a los distintos perfiles de usuarios y en función de las condiciones especiales de su prestación.
- 2.5. El resultado final del Listado de Rutas para la autorización del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional por insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3, aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02, habilita apenas setenta y cuatro (74) rutas aprobadas a nivel nacional, lo cual refleja la clara y deliberada la intención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de no formalizar este servicio de transporte y, por tanto, de mantenerlo en la informalidad, pues claro está que este servicio no desaparecerá como consecuencia de la absurda y obcecada postura de desregularlo o de hacer de cuenta que no existe, pese a sus ochenta (80) años de existencia en las carreteras del Perú y a la preferencia de un amplio sector del público usuario de rutas cortas que no dejará de demandarlo, pues lo que todavía las autoridades del MTC no han entendido es la dinámica de los mercados que permite que, mientras haya demanda, siempre habrá oferta, de manera tal que en una economía libre, al Estado compete regular este servicio para garantizar los derechos de los consumidores y usuarios, pero de ninguna manera prohibirlo, pues ello responde a tesis desfasadas de un Estado omnipotente, ineficiente, sobre regulador y desvinculado de la realidad, lo cual ha quedado demostrado con el crecimiento desbordado de este servicio, fundamentalmente gracias a la desregulación.
- 2.6. La evidencia más palpable de la desvinculación con la realidad del mercado que se desprende de la Directiva lo advertimos, precisamente, en el Listado de Rutas aprobado por la Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02, así como también en los Informes Nros. 0135-2024-MTC/17.02, 0137-2024-MTC/17.02 y 0145-2024-MTC/17.02 emitido por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre con los que se pretende sustentar técnicamente dicho listado, pues tales documentos muestran lo siguiente:



- a) De acuerdo a los informes, durante la primera etapa de la metodología, orientada a generar la matriz de centros poblados existentes en el Perú, de acuerdo a la definición establecida por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), se han identificado 94,923 centros poblados, los cuales han sido agrupados en cuatro (04) macro regiones, de los cuales, para la elaboración de dicha matriz, han quedado únicamente 130 centros poblados, los que representan tan sólo el 0.136 % del total de centros poblados, siendo un porcentaje extremadamente diminuto que difícilmente refleja la cantidad de centros poblados que, en la realidad, utilizan el servicio de transporte en automóviles colectivos.
- b) De los 130 centros poblados identificados en la matriz, se determinó la existencia de 383 rutas evaluables, las cuales, luego de aplicar la segunda etapa de la metodología orientada a establecer la disponibilidad de servicio en vehículos de la categoría M3, tomando como principal fuente de información a los registros administrativos del MTC, quedaron finalmente en 196 rutas evaluables.
- c) En la cuarta etapa de la metodología, orientada a excluir las rutas de localidades atendidas, aquellas cuyos itinerarios pasen por Lima Metropolitana y Callao y aquellas que sobrepasan los 250 kilómetros de distancia, quedaron finalmente 56 rutas óptimas, a las que se añadieron 18 rutas encontradas mediante estudios observacionales de campo de un total de 167 rutas identificadas de este mismo modo que no cuentan con oferta de vehículos de la categoría M3.
- d) Como puede advertirse, los estudios de campo han sido la excepción, debiendo haber sido la regla, en tanto que, mediante los registros administrativos, sólo se pudo advertir la oferta del servicio en vehículos M3, pero no se analizó la demanda con todas sus peculiaridades y segmentos de usuarios, de modo que los resultados obtenidos, como era previsible, muestran una visión bastante parcial y diminuta del funcionamiento del mercado y sólo desde el ángulo de la oferta en vehículos M3, pero no muestran la real dimensión y penetración que el automóvil colectivo ha tenido durante los últimos 80 años en el mercado del servicio de transporte interregional e interprovincial de pasajeros.
- e) Tampoco escapa a esta crítica que el listado pre publicado no recoge rigurosamente el mandato contenido en el numeral 12.2 del Art. 12º del Reglamento, cuyo texto ya era excesivo en función al espíritu formalizador de la Ley N° 31096, pues dicho numeral ha dispuesto que el listado de rutas debe incluir tanto las afectadas por ausencia de oferta, como aquellas afectadas por



insuficiencia de oferta, pese a lo cual el listado sólo ha considerado las rutas con aparente insuficiencia de vehículos de la categoría M3.

- 2.7. En conclusión, el numeral 12.2 del Art. 12° del Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, así como también el desarrollo de la metodología contenida en la Directiva N° 006-2022-MTC/18 "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3", no solamente han excedido y desnaturalizado el propósito formalizador de la Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en Automóviles Colectivos, Ley N° 28972, así como de la Ley N° 31096 que precisa sus alcances, pues éstas no han contemplado ninguna restricción de mercado o de oferta de servicio, como tampoco lo ha hecho la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, la misma que, muy por el contrario, en el numeral 4.1 de su Art. 4° establece que "El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado".
- 2.8. Por otro lado, el numeral 7.5 del Art. 7° del Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, ha establecido que "En el caso del servicio de ámbito nacional e interregional, la antigüedad máxima de permanencia de los vehículos de la categoría M1 y M2 es hasta los cinco (5) años. En el caso del servicio de ámbito interprovincial e interdistrital, la antigüedad máxima de permanencia de los vehículos de la categoría M1 y M2 es hasta los quince (15) años. El cómputo de la antigüedad del vehículo se realiza a partir del 1 de enero del año siguiente al de su año modelo". Sin embargo, en la exposición de motivos no se advierte una sustentación consistente que justifique las razones por las cuales en los demás servicios de transporte, conforme al Art. 25° del Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por el Decreto Supremo N° 009-2017-MTC, se haya establecido una antigüedad máxima de permanencia de los vehículos de quince (15) años, en tanto que para los servicios de transporte interprovincial en automóviles colectivos dicha antigüedad se haya fijado en tan sólo cinco (05) años. En efecto, en el numeral 1.129 de la citada exposición de motivos se señala como fundamento "(...) que los resultados del análisis de la investigación de accidentes a nivel internacional demuestran que en vehículos de más de 5 años de antigüedad se incrementan en más de 20% las lesiones fatales de sus ocupantes", citando como fuente en el numeral 1.130 "(...) una investigación del U.S. Department of Transportation titulada "Passenger



Vehicle Occupant Injury Severity by Vehicle Age and Model Year in Fatal Crashes". Sin embargo, tenemos que, por una lado, la estadística citada no discrimina por tipo de vehículo, de manera tal que el incremento de accidentalidad en función a la antigüedad del vehículo es aplicable tanto el transporte en automóviles colectivos como a los demás servicios de transporte, de manera tal que no se entiende las razones para el tratamiento diferenciado y, otro lado, no se advierte que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones haya realizado algún estudio sobre la situación actual y promedio de antigüedad del parque automotor destinado al servicio de transporte interprovincial en automóviles colectivos, de manera tal que establecer una antigüedad de permanencia de cinco (05) años para este tipo de vehículos sin conocer su real actual situación, constituye una decisión, además de discriminatoria, extremadamente ligera y poco responsable con el propósito formalizador de las Leyes Nros. 28972 y 31096.

- 2.9. Un claro error en que se ha incurrido en el Art. 1º de la Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, Ley N° 31096 consiste en haber precisado 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 los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, establecida por el Reglamento Nacional de Vehículo, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC. En primer término, el Reglamento Nacional de Vehículos no regula los tipos de carrocería, sino que más bien lo hace la Tabla III de la Directiva N° 002-2006-MTC/15 "Clasificación vehicular y estandarización de características registrables vehiculares", aprobada por la Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15. En segundo lugar, no existe justificación alguna para limitar los tipos de carrocería a emplearse en el servicio de transporte interprovincial de pasajeros en automóviles colectivos únicamente a los tipos de carrocería sedán o station wagon, cuando también existe en la Categoría M1 tipos de carrocería con cuatro (04) puertas como el Hatchback, Suv, Multipropósito, las que pueden ser igual o mejor de eficientes y de mayor capacidad en la prestación de este servicio. Por el contrario, limitar a sólo dos (02) tipos de carrocería podría ser interpretado como una orientación del mercado a algunos proveedores de este tipo de vehículos, lo cual transgrede los principios de la libre competencia.
- 2.10. El numeral 12.1 del Art. 12º del Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, ha establecido que "La prestación del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos



sólo puede ser autorizada en rutas que no excedan doscientos cincuenta (250) kilómetros en el ámbito nacional e interregional, ciento cincuenta (150) kilómetros en el ámbito interprovincial y cincuenta (50) kilómetros en el ámbito interdistrital; y, en el caso específico de los ámbitos nacional e interregional e interprovincial, siempre que haya ausencia o insuficiencia de oferta del servicio en vehículos de la categoría M3". Sin embargo, estas distancias de ruta no se condicen con el propósito formalizador de las Leyes Nros. 28972 y 31096, habida cuenta que están quedando excluidas las principales rutas nacionales y regionales que realizan los operadores de este servicio, como tampoco es consistente con la propia información contenida en el numeral 1.236 de la Exposición de Motivos de este Reglamento. En efecto, rutas emblemáticas de ámbito nacional como Cerro de Pasco – Huancayo y viceversa, Ayacucho – Huancayo, Moquegua – Puno, Bagua – Saramirisa, Caylloma – Juliaca y Huancavelica – Ica han quedado excluidas, como también rutas de ámbito regional como Huancayo – La Oroya, Arequipa – Camaná, casi todas las rutas regionales de Tacna, entre otras. En ese orden de ideas, si lo que se pretende es crear un verdadero impacto formalizador y que el beneficio de la formalización se sienta realmente en este importante sector de la población, consideramos que debe flexibilizarse las distancias de las rutas de los ámbitos nacional y regional de manera más realista, en lugar de generar un caldo de cultivo para un descontento social y más informalidad.

III. CONTENIDO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

- 3.1. El proyecto de ley contiene cinco (05) artículos y dos (02) disposiciones complementarias.
- 3.2. El artículo 1º contiene el objeto perseguido por la Ley, el cual está delineado con el claro propósito de que, en el futuro, el Ministerio de Transportes, como lo ha venido haciendo hasta la fecha, no desvirtúe su propósito formalizador mediante barreras burocráticas y su desnaturalización mediante restricciones y/o limitaciones de carácter reglamentario que no se encuentren expresamente contenidas en normas con rango de Ley, como las que hemos referido precedentemente al citar la limitación de ausencia de oferta de servicio en vehículos M3, las distancias de ruta absolutamente irreales, la antigüedad de los vehículos con claros tintes discriminatorios o la inclinación del mercado a determinados tipos de carrocería para vehículos de la Categoría M1.



- 3.3. El Art. 2º restringe el ámbito de aplicación de la Ley exclusivamente a los servicios de transporte en automóviles que operan en carretera, es decir, al interprovincial del ámbito nacional y al interprovincial del ámbito regional, pues la sustentación contenida en esta exposición de motivos se refiere exclusivamente a estos servicios, en la medida que han sido los más perjudicados por la labora reglamentaria del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 3.4. El Art. 3º homologa la antigüedad máxima de permanencia de los vehículos del servicio de transporte terrestre en automóviles colectivos con la establecida para los demás servicios de transporte, es decir, la fija en quince (15) años, habida cuenta que no existe razón alguna para realizar un trato discriminatorio tratándose de los vehículos que operan en los ámbitos nacional y regional. De igual forma, con este artículo se rompe la absurda limitación en el sentido de que los tipos de carrocería de los vehículos M1 sólo pueden ser sedán o station wagon.
- 3.5. El Art. 4º cautela la libre competencia en el mercado del transporte, prohibiendo expresamente el condicionamiento para el otorgamiento de autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos de los ámbitos nacional y regional al cumplimiento de condiciones de mercado consistentes en ausencia o insuficiencia de oferta en otro tipo de vehículos. Asimismo, en aras del propósito formalizador de la Leyes Nros. 28972 y 31096, se sinceran las distancias de rutas del ámbito nacional y regional a 300 y 250 kilómetros, respectivamente, ello con el propósito de que la ansiada formalidad sea una realidad.
- 3.6. El Art. 5º, dada la demora del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en emitir las normas reglamentarias, situación que no tendría que perjudicar a los operadores de este servicio de transporte, se precisa que los plazos a que se refiere la Quinta Disposición Complementaria de la Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, Ley N° 31096, rigen a partir de la fecha en que legal y reglamentaria sea posible otorgar autorizaciones tanto en el ámbito nacional como en el ámbito regional.
- 3.7. La Primera Disposición Complementaria impone al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a adecuar el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, en el plazo máximo improrrogable de treinta (30) días calendario, bajo responsabilidad, en tanto que su Segunda Disposición



Complementaria deroga las disposiciones que se opongan a la Ley, entre ellas el numeral 12.2 del Art. 12º del Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, y la Directiva N° 006-2022-MTC/18 "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3", aprobada por la Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18, sus modificatorias y complementarias y cualquier otra norma de cualquier rango que contravenga la presente Ley.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

- 4.1. Los beneficios de la formalización son ostensibles y no deberían merecer mayor análisis. Sin embargo, todo indica que los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, algunos medios de comunicación y un pequeño sector de la población, pues la mayor parte es usuario de este servicio, aún no entienden que la irracional postura de negarse a formalizar este servicio sólo agrava la precariedad del mismo y promueve el desgobierno y la falta de autoridad que impera en todos los niveles de gobierno. Por el contrario, el presente proyecto de ley permitirá la trazabilidad de todos los operadores de este servicio mediante el otorgamiento de títulos habilitantes que estarán registrados en una base de datos confiable, en la que igualmente se contará con información de los conductores y de la flota vehicular, lo cual repercutirá finalmente en el ingreso de estos operadores a la base tributaria. Actualmente, con la desregulación, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ni siquiera sabe quiénes son ni dónde están, lo que imposibilita la gestión y la fiscalización.
- 4.2. La actual situación de desregulación e informalidad provocada por el Estado se traduce en violación sistemática de la normatividad, corrupción de funcionarios de todo nivel que piden prebendas para dejar prestar este servicio de manera informal y utilización de este servicio por el crimen organizado.
- 4.3. Los costos de la formalización, por el contrario, son mínimos y casi insignificantes ante los enormes beneficios, pues tales costos se traducirán en la inevitable burocracia para conceder los títulos habilitantes y la necesidad de implementar sistemas informáticos de gestión y fiscalización.



V. IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE.

El presente proyecto de Ley tiene impacto sobre los siguientes dispositivos legales y reglamentarios, modificando en algunos casos y derogando en otros:

- a) Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, Ley N° 27972.
- b) Ley que precisa los alcances Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, Ley N° 31096.
- c) Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC.
- d) Directiva N° 006-2022-MTC/18 "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3", aprobada por la Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18 y modificada, a su vez, por la Resolución Directoral N° 12-2024-MTC/18.
- e) Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02, mediante la cual se ha aprobado el Listado de Rutas para la autorización del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional por insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3.