CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
22 NOV. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 11:20 a.m.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025
Primera Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Han sido remitidos para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, las proposiciones legislativas siguientes:

1. Proyecto de Ley 2124/2021-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Segundo Toribio Montalvo Cubas y otros, que propone la "Ley que modifica el Decreto Supremo 003-2022-MTC, que aprueba el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, que favorece el rendimiento del combustible, al pasajero ante el contexto del Covid-19 sumado a la situación bélica entre Ucrania y Rusia".
2. Proyecto de Ley 2487/2021-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Guido Bellido Ugarte y otros, que propone la "Ley de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos"
3. Proyecto de Ley 4812/2022-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Luis Ángel Aragón Carreño y otros, que propone la "Ley que modifica la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, a fin de ampliar la carrocería de la clasificación vehicular del automóvil colectivo y la vigencia de la Ley".
4. Proyecto de Ley 4909/2022-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Segundo Toribio Montalvo Cubas y otros, que propone la "Ley que modifica la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros, en automóviles colectivos de Lima Metropolitana y la provincia constitucional del Callao".
5. Proyecto de Ley 5191/2022-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del congresista Paúl Silvio Gutiérrez Ticona y otros, que propone la "Ley que modifica la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos".
6. Proyecto de Ley 7655/2023-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Pedro Edwin Martínez Talavera y otros, que propone la "Ley que garantiza la culminación del proceso de formalización del transporte terrestre nacional de pasajeros en automóviles colectivos".
7. Proyecto de Ley 7855/2023-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a

iniciativa del congresista Waldemar José Cerrón Rojas y otros, que propone la "Ley que deja sin efecto la sexta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos".

8. Proyecto de Ley 8421/2023-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Waldemar Cerrón Rojas y otros, que propone la "Ley que modifica la Ley 31096, y define los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles".
9. Proyecto de Ley 9101/2024-CR, presentado por la congresista Margot Palacios Huamán y otros, que propone la "Ley complementaria para la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en carretera".
10. Proyecto de Ley 9204/2024-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Ilich Fredy López Ureña y otros, que propone la "Ley que modifica la Ley N° 31096, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos".
11. Proyecto de Ley 9313/2024-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Renovación Popular, a iniciativa de la congresista Cheryl Trigozo Reátegui y otros, que propone la "Ley que modifica la quinta disposición complementaria final de la Ley N° 31096, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos".
12. Proyecto de Ley 9332/2024-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Américo Gonza Castillo y otros, que propone la "Ley que modifica la quinta disposición complementaria final de la Ley N° 31096, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos", a fin de ampliar su vigencia.

El presente dictamen fue aprobado por mayoría en la tercera sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Cusco el 18 de noviembre de 2024, contando con los votos a favor de los señores congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, Nilza Merly Chacón Trujillo, Segundo Héctor Acuña Peralta, Guido Bellido Ugarte, Raúl Doroteo Carbajo, Hamlet Echevarría Rodríguez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alex Randu Flores Ramírez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, , Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reátegui y Oscar Zea Choquechambi. Se abstuvo la congresista Karol Ivett Paredes Fonseca.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes procedimentales

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

- El Proyecto de Ley 2124/2021-CR, Proyecto de Ley que modifica el Decreto Supremo 003-2022-MTC, que aprueba el Reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, que favorece el rendimiento del combustible al pasajero ante el contexto del COVID-19, sumado a la situación bélica entre Ucrania y Rusia, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 26 de mayo de 2022 y, en esa misma fecha fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 2487/2021-CR, Ley de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 1 de julio de 2022 y, en fecha 6 de julio de 2022, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 4812/2022-CR, Ley que modifica la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, a fin de ampliar la carrocería de la clasificación vehicular del automóvil colectivo y la vigencia de la ley, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 27 de abril de 2023 y, en fecha 2 de mayo de 2023, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 4909/2022-CR, Ley que modifica la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, incluyendo a los automóviles colectivos de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 5 de mayo de 2023 y, en fecha 9 de mayo de 2023, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 5191/2022-CR, Ley que modifica la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 26 de mayo de 2023 y, en fecha 30 de mayo de 2023, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 6570/2023-CR, Proyecto de Ley que adiciona un segundo párrafo en el artículo 1 de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 1 de diciembre de

2023 y, en fecha 5 de diciembre de 2023, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 7655/2023-CR, Proyecto de Ley que adiciona un segundo párrafo en el artículo 1 de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 22 de abril de 2024 y, en fecha 23 de abril de 2024, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 7855/2023-CR, Ley que deja sin efecto la sexta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 15 de mayo de 2024 y, en fecha 16 de mayo de 2024, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 8421/2023-CR, Ley que modifica la Ley 31096, y define los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 18 de julio de 2024 y, en fecha 19 de julio de 2024, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 9101/2024-CR, Proyecto de Ley complementaria para la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en carretera, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 3 de octubre de 2024 y, en fecha 9 de octubre de 2024, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 9204/2024-CR, Proyecto de Ley que modifica la Ley 31096, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 16 de octubre de 2024 y, en fecha 17 de octubre de 2024, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- El Proyecto de Ley 9313/2024-CR, Proyecto de Ley que modifica la quinta disposición complementaria final de la Ley 31096, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 28 de octubre de 2024 y, en la misma fecha, fue decretado

a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

- Proyecto de Ley 9332/2024-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista Américo Gonza Castillo y otros, que propone la "Ley que modifica la quinta disposición complementaria final de la Ley N° 31096, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos", fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 29 de octubre de 2024 y, en la misma fecha, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad de los Proyectos de Ley 2124/2021-CR, 2487/2021-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR y 9332/2024-CR

Las iniciativas legislativas en estudio cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República y su modificatoria según Resolución Legislativa del Congreso 205-2005-CR (publicada el 21 de julio de 2006)[1], para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente. Asimismo, se ha tomado en consideración para su elaboración el artículo 76 del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda Legislativa 2024-2025[2], aprobada de conformidad con el artículo 29[3] y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional. La referida Agenda Legislativa 2024-2025 fue aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso Nº 006-2024-2025-CR, la cual, en el Objetivo II: EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL, incluye como política de Estado la BÚSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA que, a su vez, incluye el tema 75: normativa referida al transporte.

---

1 https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/RelatAgenda/proapro.nsf/ProyectosAprobadosPortal/11C84305AF987435052571B0007189CF/$FILE/RLC0252005ModificacionReglamento.pdf

2 La Agenda Legislativa es un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y que el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tiene prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso

3 Artículo 29.
(...)
Al inicio del Período Anual de Sesiones, los Grupos Parlamentarios y el Consejo de Ministros presentarán una propuesta detallando los temas y proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho periodo. El Pleno del Congreso votará la inclusión en la Agenda Legislativa de estos proyectos, incluyéndose en la misma sólo a los que obtengan mayoría simple. El debate de estos proyectos de ley tiene prioridad, tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso, salvo lo dispuesto por el artículo 105 de la Constitución Política del Estado y no impide que puedan dictaminarse y debatirse otros proyectos.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

1.1. Antecedentes parlamentarios

La presente iniciativa tiene los siguientes antecedentes parlamentarios:

- Proyecto de Ley 01560/2016-CR, Ley que incorpora al servicio especial en auto colectivo a vehículos de la categoría M1 clase III en el ámbito provincial o en régimen de gestión común, que dio lugar a 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, publicada el 24 de diciembre de 2020.
- Proyecto de Ley 01559/2016-CR, Ley que promueve la formalización y el servicio de transporte colectivo de empresas y/o asociaciones con dedicación exclusiva al servicio terrestre con automóviles de la clasificación vehicular M1, ampliando el alcance de la Ley 28972, presentado en el periodo parlamentario 2016-2021, que dio lugar a 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, publicada el 24 de diciembre de 2020.
- Proyecto de Ley 01554/2016-CR, Ley que autoriza el servicio de transporte terrestre regular de pasajeros en automóviles colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2016-2021, que dio lugar a 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, publicada el 24 de diciembre de 2020.
- Proyecto de Ley 01416/2016-CR, Ley que incorpora a los vehículos de categoría M1 dentro de los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2016-2021, que dio lugar a 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, publicada el 24 de diciembre de 2020.
- Proyecto de Ley 01404/2016-CR, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros de ámbito regional y nacional en vehículos de categoría M2 de la clase II y III, que dio lugar a 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, publicada el 24 de diciembre de 2020.
- Proyecto de Ley 01367/2016-CR, Ley que precisa el alcance de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2016-2021, que dio lugar a 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, publicada el 24 de diciembre de 2020.
- Proyecto de Ley 0682/2016-CR, Ley que otorga a las municipalidades provinciales

competencias normativas exclusivas en materia de servicio público de transporte terrestre urbano, presentado en el periodo parlamentario 2016-2021, que dio lugar a 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, publicada el 24 de diciembre de 2020.

- Proyecto de Ley N° 2716-2013-CR, Ley que modifica el artículo 1 de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2011-2016.
- Proyecto de Ley N° 2346/2012-CR, Ley restaura la vigencia de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2011-2016.
- Proyecto de Ley N° 552/2011-CR, Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2011-2016.
- Proyecto de Ley N° 4568/2010-CR, Ley que modifica el artículo 1 de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2006-2011.
- Proyecto de Ley N° 5995/2003-CR, Ley que formaliza el Transporte Terrestre Inter Provincial y Regional de Pasajeros en Autos Colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2001-2006.
- Proyecto de Ley N° 3501/2002-CR, Ley que modifica los artículos 15° y 23° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, y formaliza el transporte de pasajeros interprovincial o interregional en automóviles - colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2001-2006.
- Proyecto de Ley N° 3442/2002-CR, Ley que modifica los artículos 15° y 23° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, y formaliza el transporte de pasajeros interprovincial o interregional en automóviles – colectivos, presentado en el periodo parlamentario 2001-2006.

II. CONTENIDO DE LOS PROYECTOS DE LEY

El Proyecto de Ley 2124/2021-CR consta de dos (02) artículos, tres (03) disposiciones complementarias finales y una (01) disposición complementaria derogatoria, y propone modificar el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, a fin de mejorar los índices de rendimiento de los combustibles y reducir la contaminación, favoreciendo al pasajero en el contexto de COVID-19.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

El Proyecto de Ley 2487/2021-CR consta de cinco (05) artículos y cuatro (04) disposiciones complementarias finales y propone las siguientes medidas: i) incorporar las carrocerías hatchback, SUV o multipropósito a las categorías M1 que solo permitían las carrocerías sedán o station wagon; ii) establecer que solo pueden ser autorizadas aquellos vehículos de la categoría vehicular M2 que cuenten con hasta 20 asientos; iii) incluir vehículos de la categoría vehicular N1 con carrocería pick up. Solo pueden ser autorizados vehículos con un motor de cilindrada mínima de 1250 cc o para el caso de vehículos eléctricos, contar con una autonomía de 200 km o potencia máxima no menor de 80 kw; iv) establecer que el tiempo de recorrido de las unidades vehiculares no pueden superar las 5 horas de manejo durante el día y 4 horas durante la noche; v) no se puede sobrepasar los 450 km de recorrido en el tramo asignado.

El Proyecto de Ley 4812/2022-CR consta de un (01) artículo, dos (02) disposiciones complementarias finales, y propone modificar la Ley que modifica la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo. Propone establecer que la ley antes mencionada tiene vigencia de 10 años.

El Proyecto de Ley 4909/2022-CR consta de tres (03) artículos, tres (03) disposiciones complementarias finales y una (01) disposición complementaria derogatoria, y propone modificar la sexta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, incluyendo las circunscripciones de Lima metropolitana y la provincia Constitucional del Callao, a fin de beneficiar a los transportistas de las unidades de clasificación vehicular M1 y M2 autorizados sin distinción alguna, para prestar servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, sujetos al cumplimiento de lo establecido en al artículo 2 de la Ley N° 28972.

El Proyecto de Ley 5191/2022-CR consta de tres (03) artículos y una (01) disposición complementaria final, y propone modificar la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, así como la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, a fin de disponer que las características de los vehículos de clasificación M1 se deben señalar en el Reglamento. Asimismo, propone establecer que las empresas de transporte constituidas se obligan a brindar el servicio en automóviles operativos que garanticen su calidad y seguridad al usuario. Los gobiernos regionales determinarán la antigüedad de los vehículos para acceder al servicio de transporte interprovincial de personas de su correspondiente jurisdicción en concordancia con las políticas nacionales en el sistema de transporte. En el caso del servicio interregional, la antigüedad de los vehículos será determinada por el Ministerio de Transportes y

Comunicaciones en concordancia y armonía con la política nacional del sector.

El Proyecto de Ley 6570/2023-CR consta de tres (03) artículos, dos (02) disposiciones complementarias finales y una (01) disposición complementaria derogatoria y tiene por finalidad adicionar un segundo párrafo en el artículo 1 de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, a fin de establecer los requisitos técnicos de los vehículos de categoría M1: Peso neto mínimo de 1,000 kg. Cilindrada mínima de 1,250 cm3. Mínimo cuatro puertas de acceso. Cinturones de seguridad para todos los asientos, láminas retroreflectivas que cumplan con los requisitos técnicos aprobados, antigüedad máxima de vehículos hasta 15 años, potencia de motor mínima de 100 HP.

El Proyecto de Ley 7655/2023-CR consta de dos (02) artículos y una (01) disposición complementaria final y tiene por finalidad garantizar la culminación del proceso de formalización de las unidades de automóviles colectivos que prestan servicio de transporte terrestre de pasajeros a nivel nacional, ampliando a 10 años el plazo original que establece la quinta disposición complementaria de la Ley N° 31096 -Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

El Proyecto de Ley 7855/2023-CR consta de un (01) artículo y tiene por finalidad derogar la sexta Disposición Complementaria de la Ley N° 31096 -Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, con la finalidad de incluir a las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, beneficiando a los transportistas de las unidades de clasificación vehicular M1 y M2 conforme a lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 28972.

El Proyecto de Ley 8421/2023-CR consta de tres (03) artículos, dos (02) disposiciones complementarias, y tiene por finalidad modificar diversos artículos de la Ley N° 31096, Ley que Precisa los Alcances de la Ley N° 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles Colectivos, con la finalidad de precisar las características de los vehículos de categoría M1 para el ámbito provincial urbano y para el ámbito nacional interprovincial.

El Proyecto de Ley 9101/2024-CR consta de cinco (05) artículos, tres (03) disposiciones complementarias finales, y propone una ley complementaria para para la formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles Colectivos en carretera, con la finalidad de prevenir las barreras burocráticas ilegales y/o carentes de razonabilidad en su

implementación.

El Proyecto de Ley 9204/2024-CR consta de tres (03) artículos y una (01) disposición complementaria final. Tiene por objeto modificar el artículo 1 y la segunda y quinta disposiciones complementarias de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos. Propone regular las características técnicas de los vehículos de categoría M1 para el ámbito provincial, y para el ámbito interregional o nacional. Asimismo, propone establecer el "Dia Nacional del Trabajador independiente del transporte público de pasajeros" el 9 del mes de julio de cada año.

El Proyecto de Ley 9313/2024-CR consta de tres (03) artículos. Tiene por objeto modificar quinta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, a fin de establecer 7 años como plazo original de la vigencia de dicha ley.

El Proyecto de Ley 9332/2024-CR consta de tres (03) artículos, una (01) disposición complementaria final y una (01) disposición complementaria derogatoria. Tiene por objeto modificar quinta disposición complementaria de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, a fin establecer 10 años como plazo original de la vigencia de dicha ley. Asimismo, propone derogar la sexta disposición complementaria de la referida norma, la cual excluye de su ámbito de aplicación a las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

III. MARCO NORMATIVO

3.1. Marco nacional

3.1.1. Constitución Política del Perú
3.1.2. Reglamento del Congreso de la República
3.1.3. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
3.1.4. Ley N° 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles Colectivos
3.1.5. 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
3.1.6. Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte

3.1.7. Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo

3.1.8. Resolución Directoral N° 0132-2022-MTC/17, Aprueban "Lineamientos que establece el procedimiento para la remisión de información sobre títulos habilitantes relacionados al servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo"; así como los anexos.

3.1.9. Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18, Aprueban la "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3".

3.1.10. Ordenanza N° 1599, de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Ordenanza que regula la prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana, publicada el 19 de abril de 2012.

3.1.11. Resolución Ministerial N° 1354-2021-MTC/01.02 "Aprueban la creación del "Padrón de prestadores del servicio de transporte de personas en automóvil colectivo".

IV. ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY

4.1. Análisis técnico

LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

Con la promulgación de la Ley 27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre, publicada el 8 de octubre de 1999, se otorgó al Poder Ejecutivo, la facultad de aprobar los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de dicha Ley, vía decreto supremo, los mismos que debían ser refrendados por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Fue así como se emitió el Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, publicado el 28 de julio de 2001, Reglamento Nacional de Administración del Transporte, que otorgaba a los automóviles colectivos un plazo de 18 meses para adecuarse al Reglamento.

Señalaba la décimo segunda disposición transitoria del Reglamento, que los transportistas que a esa fecha estaban autorizados para realizar servicio de transporte nacional de pasajeros en vehículos menores de 3,500 Kgs., incluyendo el servicio colectivo en automóviles, tenían dieciocho (18) meses, contados a partir de la vigencia del Reglamento, para adecuarse a lo dispuesto en la Sección IX del Capítulo II del Título Tercero del Reglamento, siempre que las condiciones de su ruta lo permitan.

La referida Sección IX estaba referida a LOS PERMISOS EXCEPCIONALES, señalando que la Dirección General de Circulación Terrestre y las Direcciones Regionales de Circulación Terrestre dentro de su ámbito, podían otorgar permisos excepcionales renovables, con una vigencia de cuatro (4) años, para prestar servicio público de transporte interdepartamental o intradepartamental de pasajeros con vehículos de peso neto no menor a 3,500 Kg, siempre

que los vehículos a utilizar se encontraran en el Registro Nacional o Regional, a nombre de la empresa peticionante, y que hubieran sido diseñados para el transporte de personas y que cuenten con su revisión técnica.

Asimismo, la norma establecía como condición para el otorgamiento del permiso, que no existiera concesionaria para prestar el servicio en la ruta solicitada o sea notoria la deficiencia de oferta del servicio y siempre que la distancia entre el origen y el destino del servicio no excediera de 150 kilómetros. De igual forma, señalaba que el incremento y sustitución de flota sólo procedía con vehículos de menor antigüedad y/o de mayor capacidad y peso seco.

LEY 28172, LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 15 Y 23 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE Nº 27181, Y FORMALIZA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS INTERPROVINCIAL O INTERREGIONAL EN AUTOMÓVILES - COLECTIVOS

Teniendo fecha de caducidad el servicio del transporte de pasajeros en automóvil colectivo, en el mes de enero del 2003, en aplicación del Decreto Supremo N° 040-2001-MTC, en el Congreso de la República, se presentaron dos iniciativas legislativas para la formalización de este servicio. Una de ellas, el Proyecto de Ley 3501/2002-CR, "Ley que formaliza el transporte público terrestre de pasajeros interdepartamental en automóviles colectivos", en su exposición de motivos señalaba que este servicio continuaba prestándose de manera informal por no ser reconocido en diversos departamentos y provincias del interior y abarcaría un universo no menor de treinta mil (30,000) unidades de transporte.

Además, el proyecto de ley señalaba que el desamparo legal afectaba la actividad laboral en que se desenvuelven, que no podían ser sujetos de crédito financiero que les permita renovar sus unidades, que más allá de la marginalidad en que vienen prestando sus servicios, cubren una necesidad del público por su servicio diferenciado y rápido. "Consiguientemente, es necesario establecer las especificaciones técnicas y las regulaciones administrativas que permitan la formalización y reconocimiento del servicio de transporte público terrestre interdepartamental de pasajeros en automóviles colectivos".

La segunda iniciativa legislativa, fue el Proyecto de Ley 5995/2002-CR, "Ley que formaliza el transporte terrestre inter provincial y regional de pasajeros en autos colectivos", que señalaba en su exposición de motivos: "El servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos es muy común su uso al interior del país, y sirve de comunicación entre las provincias de una misma región o entre dos o más regiones de distancias cortas (...) por lo que es necesario su formalización y reconocimiento como tal; con la finalidad, que dicho servicio sea prestada con todas las garantías para los usuarios".

Los citados proyectos de ley lograron tener un dictamen favorable que fue aprobado por el Pleno del Congreso. En uno de sus artículos precisaba que el Reglamento regulará de manera

general el servicio permanente de transporte público terrestre de pasajeros en automóviles colectivos interprovincial o interregional y las normas específicas del servicio serían aprobadas por los respectivos gobiernos regionales. Sin embargo, la Autógrafa fue observada por el Poder Ejecutivo.

Uno de los principales fundamentos[4] de la observación fue que la propuesta legislativa no era congruente con los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte terrestre establecidos en la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, según los cuales los medios de transporte que mostraran mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial o en la preservación del ambiente eran materia de un trato preferencial por parte del Estado, estableciendo claramente que el uso de medios de transporte masivo debían ser privilegiados y antepuestos a cualquier otro que resultara menos eficiente.

La observación a la Autógrafa señalaba que, admitir como permanente el servicio de transporte interprovincial en automóviles colectivos significaría contravenir el principio rector antes mencionado, toda vez que, técnicamente, los citados vehículos no estaban preparados para asistir el servicio interprovincial o interregional, siendo pertinente aclarar que una cosa distinta es que, atendiendo a la realidad y a situaciones coyunturales, dicho sistema de transporte pueda ser excepcionalmente autorizado de acuerdo a las necesidades de cada región, lo que sin embargo, no necesariamente refleja el objetivo del Estado en cuanto al transporte interprovincial de pasajeros.

Es decir que, desde un inicio, el cuestionamiento del Poder Ejecutivo a la formalización del servicio de transporte en automóvil colectivo, fue que la política de Estado era promover los medios de transporte masivo, por razones de eficiencia en el uso de la capacidad vial, economía y medio ambiente, dejando la salvedad de que, de manera extraordinaria y de acuerdo con los requerimientos de cada Región y provincia, estableciendo exigencias técnicas, el servicio podría ser autorizado.

El Congreso de la República se allanó a las observaciones del Poder Ejecutivo, elaborándose un texto sustitutorio y convirtiéndose en la Ley N° 28172, 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. La Ley establecía que, en el plazo de tres (3) años, los propietarios de dichos vehículos debían

[4] Oficio N° 142-2003/PR, del 18/07/2003, Observaciones a la Autógrafa de Ley que modifica los artículos 15° y 23° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 y que formaliza el transporte terrestre de pasajeros interprovincial o interregional en automóviles -colectivos.
https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/TraDoc_condoc_2001.nsf/d99575da99ebfbe305256f2e006d1cf0/ca85872ad9dc8626052574d700512a01/$FILE/AUOB03442180703.pdf

adecuar sus unidades a las normas de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, adquiriendo unidades de transporte con mayor capacidad de pasajeros.

Esta Ley hizo posible la aprobación de un nuevo Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por el Decreto Supremo N° 009-2004-MTC, que reguló los permisos excepcionales, permitiendo que pudieran operar los automóviles colectivos en la categoría M1, con peso neto mínimo de 1,100 kilos, con motor superior a los 1,750 centímetros cúbicos y para rutas de hasta 50 Km, permitiéndose, posteriormente, vehículos de hasta 1,000 kilos de peso y 1,450 metros cúbicos y rutas hasta de 150 kilómetros. La condición para la autorización era que no existiera una concesión en la ruta solicitada o, en su defecto, que exista insuficiencia de oferta del servicio de transporte.

LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

La Ley 28972 se publicó el 30 de enero de 2007. El artículo 1 referido al objeto de la Ley, establecía que la formalización debía sujetarse a las normas contenidas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2004-MTC y sus normas modificatorias y complementarias; además, que la reglamentación de la ley sería refrendada por el Ministro de Transporte y Comunicaciones. Por lo tanto, la aplicación de esta ley estaba supeditada a lo previsto en las normas reglamentarias y complementarias.

El Reglamento de la Ley, aprobado por el Decreto Supremo N° 029-2007-MTC, estableció que, para operar en el servicio de automóvil colectivo, los vehículos debían pertenecer a la categoría M1 y tener carrocería sedan o station wagon. Asimismo, el otorgamiento de permisos excepcionales, se restringió al requisito de que haya ausencia de oferta o que la oferta existente sea insuficiente o deficiente. Las rutas no debían exceder de 100 kilómetros en el ámbito regional y 150 kilómetros en el ámbito nacional.

El 22 de abril de 2009, se publicó el nuevo Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que estableció una nueva definición del automóvil colectivo, contraria al espíritu de la Ley 28972 que buscaba la formalización de los transportistas de la categoría M1. Este Reglamento señaló que el Servicio de Transporte Especial de Personas en Auto Colectivo era el brindado por el vehículo automotor de la categoría M2 que se encuentra habilitado para realizar el servicio de transporte de personas de ámbito regional, incorporando a las camionetas rurales y couster. Además, precisó que, de forma excepcional, para formalizarse, las empresas que operaban con vehículos de la categoría M1, debían tener una antigüedad de 10 años brindando el servicio de automóvil colectivo. Además, la autorización extraordinaria se otorgaba por 3 años prorrogables y la renovación del permiso estaba sujeta a la renovación de un mínimo del 25% de la flota vehicular de la empresa, pero con vehículos de la categoría M2.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Frente a la problemática generada por la reglamentación de la Ley 28972, que establecía condiciones contrarias al espíritu de dicha ley y que distorsionaron la formalización del servicio, en el Congreso de la República, se promovieron diversas iniciativas legislativas que tenían como objetivo establecer algunas precisiones a la aplicación de ley por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En el análisis técnico del dictamen elaborado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones[5], comprendido en el antecedente legislativo de la Ley 31096, se señaló textualmente lo siguiente: "Es por ello que se plantea el presente proyecto de ley, con el fin de concretizar la formalización del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en vehículos de la clasificación vehicular de categoría M1, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, por cuanto es una realidad social que dichos vehículos forman parte del servicio de pasajeros a nivel interdistrital, interprovincial e interregional, pero por una falta de normatividad y reglamentación adecuada, actúan en la informalidad del transporte público, en perjuicio de los ciudadanos que acceden a este servicio por sus propias necesidades del mercado; es decir, no existiría este servicio de automóviles colectivos de la categoría M1, si a la vez, el usuario tendría otras alternativas de mejor servicio dentro del mercado que rige en nuestro país de libre mercado: si no hay demanda no puede existir oferta".

También se señaló que resultaba inexplicable que, mientras el Reglamento de la Ley 28972, publicado el año 2007, definía a los automóviles colectivos como el vehículo automotor perteneciente a la categoría M1, con carrocería sedan o station wagon, con peso neto igual o superior a 1 tonelada, con motor de cilindrada igual o superior a los 1,450 centímetros cúbicos, el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, cambia la definición de automóvil colectivo a la categoría M2, hecho que llama la atención porque tales vehículos son los usados en el servicio turístico, pero no para el servicio interprovincial o interregional regular como lo hacen los M1.

Dicho análisis técnico que resulta vigente en la actualidad, señaló que, al frustrarse la formalización, se promueve la informalidad en el servicio de transporte terrestre, pues el Estado no ha implementado procesos adecuados para lograr la finalidad de la formalización, ha puesto

[5] Dictamen recaído en los Proyectos de Ley 1170/2016-CR, 1367/2016-CR, 1404/2016-CR y 1416/2016-CR, que establecen la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, presentado el 11/07/2017, por la Comisión de Transportes y Comunicaciones.
https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Dictamenes/Proyectos_de_Ley/01170DC23MAY20170711.PDF

trabas burocráticas e implementado inadecuadas normas reglamentarias y directivas fuera de la realidad social y de los plazos, lo que ha impedido que se concretice el verdadero espíritu de la Ley 28972. Es por ello que, cuando se promulgó la Ley 31096, se incluyó en la primera disposición complementaria, que el Poder Ejecutivo, en el plazo de 30 días calendario, reglamenta la ley, "sin distorsionar el espíritu de la misma y bajo responsabilidad funcional".

De igual forma, en el dictamen referido, se precisó que la situación del transporte en las zonas rurales del país, en especial la alto andina, es caótica. Existe un déficit del servicio de transporte de pasajeros, a lo que se agrega que los servicios con vehículos de la categoría M2 y M3, son casi inexistentes, mientras que, en los vehículos de la categoría M1 resulta más viable, debido a que, por su tamaño, son más accesibles y facilitan la ruta, además que la mayoría de pueblos, por su difícil geografía, tienen trochas carrozables por donde vehículos mayores a un M1 no pueden circular. Además, los automóviles colectivos están al servicio en forma permanente, sin esperar horarios.

Un aspecto que resaltar del procedimiento de aprobación de la Ley 31096 es que, en la fórmula legal aprobada por la Comisión no se encontraba la sexta disposición complementaria que excluye a las circunscripciones de Lima Metropolitana y a la provincia constitucional del Callao de los efectos de la ley, y tampoco se establecía un plazo de vigencia. No obstante, en el debate del Pleno, se incorporaron estos aspectos. Aunque la Autógrafa de Ley fue observada por el Poder Ejecutivo, el Pleno del Congreso de la República la aprobó por insistencia.

CONSTITUCIONALIDAD DE LEGISLAR SOBRE LOS AUTOMÓVILES COLECTIVOS

A pesar de que el Poder Ejecutivo interpuso una demanda de inconstitucionalidad contra el contenido íntegro de la Ley 31096, en el Expediente 00004-2021-PI/TC, respecto a una supuesta inconstitucionalidad de forma (procedimiento, órgano competente y plazo), la misma fue declarada infundada por el Tribunal Constitucional (TC); además, se declaró que CARECE DE OBJETO que, en función de sus competencias, el TC se pronuncie sobre la constitucionalidad o inconstitucionalidad de un proyecto de norma.

Además, el TC exhortó al Congreso de la República, dentro de sus atribuciones, a fin de que regule la situación de insuficiencia o inexistencia de la prestación del servicio de transporte colectivo a través de vehículos de categoría M3 en determinados lugares del país y que, para ello, previamente, deberá identificar dichos escenarios, para luego determinar la viabilidad de la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de las categorías M1 y M2 en los lugares en los que no exista oferta, considerando el tipo de redes viales que tenemos, las condiciones de las carreteras, las condiciones de los autos que prestarían el servicio y el récord y situación de los choferes; todo ello en una labor de cooperación con el Ejecutivo.

Es importante destacar que, en los fundamentos de la decisión del TC, se señala que se plantea el problema de qué hacer frente a la inexistencia o insuficiencia de oferta de vehículos que

prestan el servicio de transporte de categoría M3 en determinados lugares del país. De ahí que resulte necesario que el Estado, a través del legislador, prevea dicha situación, afronte la problemática social antes señalada y regule dicho escenario otorgando soluciones concretas a quienes pueden verse perjudicados.

Asimismo, el TC expresa que la competencia legislativa atribuida al Congreso de la República en materia de transporte, incluso para legislar sobre la situación antes descrita, no significa que lo pueda ejercitar vulnerando derechos fundamentales, valores, bienes y principios constitucionales tal y como se ha valorado y determinado en el presente caso, sino minimizar en la mayor medida posible el riesgo latente que implicaría la prestación del servicio de transporte a través de los automóviles de categoría M1 y M2, quizás, únicos medios de transporte que puedan garantizar el acceso a lugares del interior del país en los que no exista oferta del referido servicio o que, por las circunstancias de los caminos y rutas, no sea posible el despliegue de vehículos de categoría M3.

Para el TC, es constitucional que el Congreso de la República dicte leyes, que atiendan un problema hasta ahora no resuelto, como es la formalización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos, en lugares donde el servicio no es atendido o es insuficientemente cubierto.

Por otro lado, en relación con los proyectos de ley analizados, el MTC ha emitido el Informe N°1780-2022-MTC/18, Informe N° 1098-2023-MTC/18.01, informe N° 1560-2023-MTC/08 e Informe N° 2239-2023-MTC/08, en los que consolida su opinión, la de SUTRAN y la de ATU, las que serán detalladas más adelante.

PLAZO DE VIGENCIA DE LA LEY 31096

La mayoría de los proyectos de ley acumulados en el presente dictamen tienen como objetivo la ampliación de la vigencia de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos. Existen propuesta de ampliación por 3, 4 y 10 años.

Al respecto, el MTC ha señalado que está en desacuerdo con cualquier plazo de ampliación de la referida norma. Específicamente, la ampliación por 10 años alteraría el carácter temporal del servicio objeto de análisis, conforme lo establece el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2022-MTC. Asimismo, se señala que la prestación del servicio de transporte en automóvil colectivo no se encuentra alineada con la Política Nacional de Transporte Urbano, la cual establece la necesidad de priorizar el transporte masivo. Por otro lado, se señala que este tipo de transporte compite de manera desleal con los sistemas integrados de transporte masivo, ocupando paraderos y ralentizando el tránsito de los referidos sistemas. Adicionalmente, los vehículos de menor capacidad tienen una menor seguridad en la prestación del servicio; en

ese escenario, estos vehículos registran una muerte por cada 2310 millones de kilómetros recorridos. Además, la ampliación del plazo de vigencia de la Ley N° 31096 por 10 años no es viable para los automóviles colectivos porque se alinearía con los años de autorización establecidos en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte- RENAT, para los servicios de transporte terrestre permanentes. Finalmente, el MTC señala que se debe tener en cuenta el impacto negativo que generan estos vehículos en el medio ambiente, debido a que la fuente de combustible que predomina en dicho servicio es el diésel, que es perjudicial para el medio ambiente y para la salud humana.

Como puede apreciarse, el MTC viene esgrimiendo los mismos argumentos presentados cuando se debatió la aprobación de la Ley 27181 (1999), la Ley 28172 (2003), la Ley 28972 (2007) y la Ley 31096 (2020). Sin perjuicio de lo anterior, se debe considerar que la Ley 31096, publicada el 24 de diciembre de 2020, no es autoaplicativa; por lo tanto, para poder ejecutarse, estableció que el Poder Ejecutivo la reglamente en el plazo de 30 días calendario. Sin embargo, el Reglamento fue publicado el 5 de abril de 2022, a través del Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, que en su artículo 12, numeral 12.2 establece que el MTC y los gobiernos locales 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.

La quinta disposición complementaria final del citado Reglamento establece que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (DGPRTM) del MTC dispone la prepublicación del proyecto de Resolución Directoral que aprueba los referidos lineamientos, el cual fue aprobado por la Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18, del 11 de noviembre de 2022 y modificada por la Resolución Directoral N° 12-2024-MTC/18 de fecha 22 de marzo de 2024. Con fecha 13 de agosto de 2024, es emitida la Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02, 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, el cual comprende 74 rutas.

Conforme a la sexta disposición complementaria final del referido Reglamento, sólo se puede autorizar el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional e interprovincial en caso de insuficiencia de oferta, una vez que se apruebe el listado de rutas a que se refiere el numeral 12.2 del artículo 12 del presente Reglamento. Es decir, la Ley 31096, recién surte sus efectos reales a partir del 14 de agosto de 2024; es decir, a poco más de cuatro meses del término de la vigencia de la ley, lo que significa que, desde su publicación y hasta el 14 de agosto de este año, la ley fue ineficaz, sin

que haya podido cumplir los efectos para los cuales fue promulgada, haciéndose necesaria su prórroga. En consecuencia, la Ley 31096 no ha desplegado todos sus efectos –el de formalización- desde el punto de vista temporal, debido a diversas condiciones surgidas de la reglamentación, hecho que la convirtió en ineficaz por casi todo el tiempo de su vigencia, no cumpliendo el objetivo para el cual fue promulgada.

En la mesa técnica organizada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, denominada "Aspectos técnicos de la formalización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos", realizada el 30 de octubre de 2024, que contó con la participación de funcionarios del MTC, SUTRAN y ATU, el representante del MTC fue claro en señalar que, desde un principio, el Poder Ejecutivo no estuvo de acuerdo con la Ley 31096 y, en las opiniones técnicas emitidas respecto a los diversos proyectos de ley que proponen la ampliación del plazo, ha manifestado su posición en contra, debido a que se atenta contra los servicios de transporte ya concesionados en vehículos M2 y M3; además, por el tema de riesgo a la seguridad de las personas, el mayor tráfico vehicular y demás factores exógenos derivados de que la ley se opone a la macro transportación.

En dicha mesa técnica, el representante del MTC también señaló que el Congreso de la República, dentro de sus facultades, así como lo hizo con la Ley 31096 –que fue aprobada por insistencia- puede determinar una prórroga o una ampliación de plazo sin necesidad de depender del MTC, si es que es su voluntad atender las peticiones (proyectos de ley). "Consideramos más razonable, que sea el propio Congreso quien lo defina, sin tener que pasar por una opinión previa del MTC, considerando que nuestra posición es la de no ampliar"- expresó el funcionario.

Al ser preguntado por la falta de eficacia de la Ley, al haber sido condicionada su ejecución a la emisión del reglamento, lineamientos y directivas, señaló que la ley original estableció un plazo que se contaba desde su emisión, dentro del cual ellos han cumplido con emitir las normas complementarias, la última, 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 de servicio de transporte en vehículos M3, que fue publicada el 13 de agosto de 2024.

El funcionario del MTC, al ser consultado por la falta de eficacia de la Ley 31096 durante más de tres años y ocho meses, manifestó que el problema no lo generó el Poder Ejecutivo, sino el tenor de la Ley. No se trata de que la ley se debe aplicar más o menos tiempo, sino que la posición institucional del MTC desde un inicio siempre ha sido que esta ley no debería haberse emitido. Entonces el Ministerio no podría emitir una opinión sobre la eficacia de una ley.

Sobre el tema de la prórroga de la Ley 31096, es evidente que el Poder Ejecutivo nunca estuvo de acuerdo con la misma, inclusive presentó una acción de inconstitucionalidad en el año 2021, siendo que el TC la declaró infundada. Sin perjuicio de lo anterior, en la mesa técnica del 30

de octubre de 2024, el MTC reconoció que la Ley 31096 empezó a aplicarse al 100% recién a partir del 14 de agosto de 2024, con la aprobación de las rutas permitidas para la prestación del servicio de transporte en automóviles colectivos. En tal sentido, para no desvirtuar la naturaleza temporal y residual de este servicio y, a fin de que se pueda evaluar el verdadero impacto de la aplicación de la Ley 31096, considerando que han transcurrido más de 3 años y 8 meses de los 4 años del plazo de vigencia original de la referida ley, sin que se haya logrado aplicar en todos sus extremos, resulta razonable ampliar el plazo original por 4 años, de modo que se pueda recuperar el tiempo en que estuvo vigente la ley pero fue ineficaz, debido a que las normas complementarias necesarias para su implementación se terminaron de aprobar casi al final del referido plazo de vigencia.

Cabe precisar que, luego de transcurrido el plazo ampliado por 4 años, se aplica el extremo de la quinta disposición complementaria de la Ley 31096, que regula la posibilidad de que el MTC o la respectiva autoridad competente pueda ampliar la vigencia de la ley por 3 años adicionales, tal como está previsto en el texto vigente.

SERVICIO DE TRANSPORTE EN AUTOMÓVIL COLECTIVO EN LIMA METROPOLITANA Y LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO

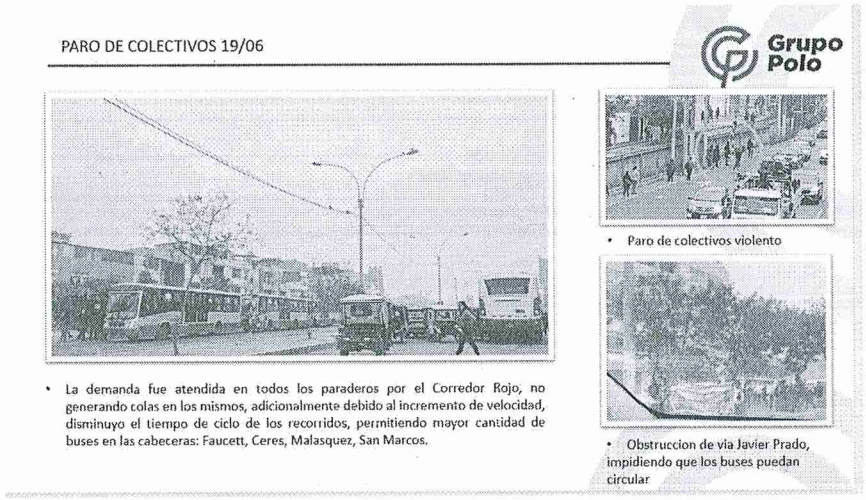
En relación con la ampliación del ámbito de aplicación de la Ley 31096 a Lima Metropolitana y a la Provincia Constitucional del Callao, el MTC, al pronunciarse sobre los diversos proyectos de ley, consolidando su opinión institucional, así como las de SUTRAN y ATU, señala que los automóviles colectivos, por la naturaleza de su actividad, al ser unidades vehiculares con poca capacidad (categorías M1 y M2), generan más congestión vehicular, en comparación con los vehículos de categoría M3 que brindan el servicio de transporte regular de personas convencional o concesionado. Siendo así, el ingreso de vehículos de categoría M1 y M2 en circulación a Lima Metropolitana y a la Provincia Constitucional del Callao, generaría que la ATU supere su capacidad operativa de fiscalización; por tanto, no verificaría eficientemente el cumplimiento de las obligaciones que señala la normatividad vigente, y no garantizaría la seguridad de los usuarios.

En la mesa técnica denominada "Aspectos técnicos de la formalización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos", realizada el 30 de octubre de 2024, con la participación de funcionarios del MTC, SUTRAN y ATU, el presidente ejecutivo de la ATU señaló que dicha institución está en la línea de la macro transportación a través de buses y no de vehículos de la categoría M1 de transporte en auto colectivo. Añadió que, actualmente, se observa que nuestras vías están siendo congestionadas principalmente por este servicio, tanto en Lima como en Callao, siendo que la prestación sin autorización de este servicio está tipificada como delito en el Código Penal. Señaló además que, de la evaluación que han realizado, no se necesita colectivos, más bien lo que sucede es que saturan la vía. El problema que se está generando en la ciudad no es la falta de vehículos M3, sino la saturación carga,

congestión y mala utilización de las vías. Lo que ocurre es que los vehículos M1, para tratar de recoger pasajeros, se cuadran en el primer y segundo carril, obstaculizando absolutamente a todos los demás vehículos. Asimismo, se tienen intersecciones tomadas por operadores de vehículos informales y "como le digo no sólo sería mi palabra, que solamente van a quedar grabadas y creo que cualquier usuario de la vía podemos salir a la Plaza Dos de Mayo, la Plaza Castilla y vamos a ver dentro de la plaza infracciones. Están los vehículos ofreciendo sus servicios como si fuera un paradero, por ejemplo, el que hay en la Plaza San Martín, la Colmena, vías completamente saturadas y ahí lo que estamos viendo es sobreoferta de lo que es el vehículo M1, con la congestión y saturación de las vías". Añadió que, si se desea evaluar las condiciones en su justa dimensión, se debe considerar la agresión continua y constante que vienen sufriendo los servicios concesionados, que son bloqueados en las vías exclusivas y, por lo tanto, ya no pueden discurrir con eficiencia.

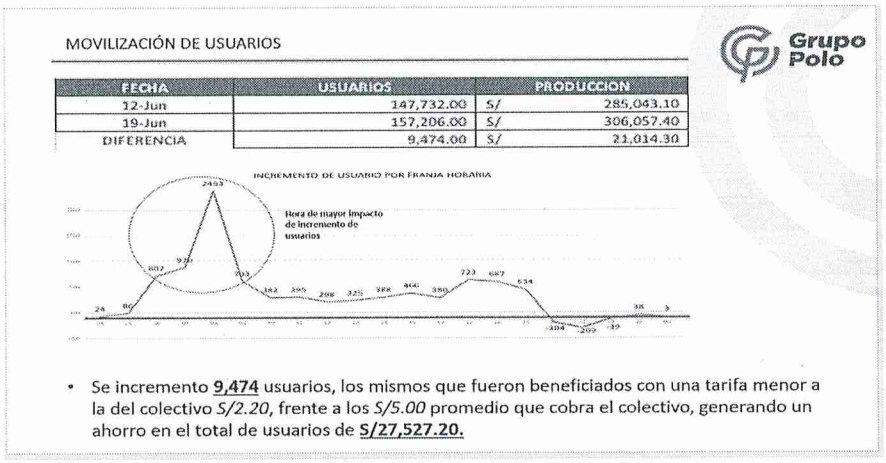
En fecha 31 de octubre de 2024, la ATU remitió a la Comisión de Transportes y Comunicaciones la información que se consigna a continuación:

GRÁFICO N° 1



Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

GRÁFICO N° 2

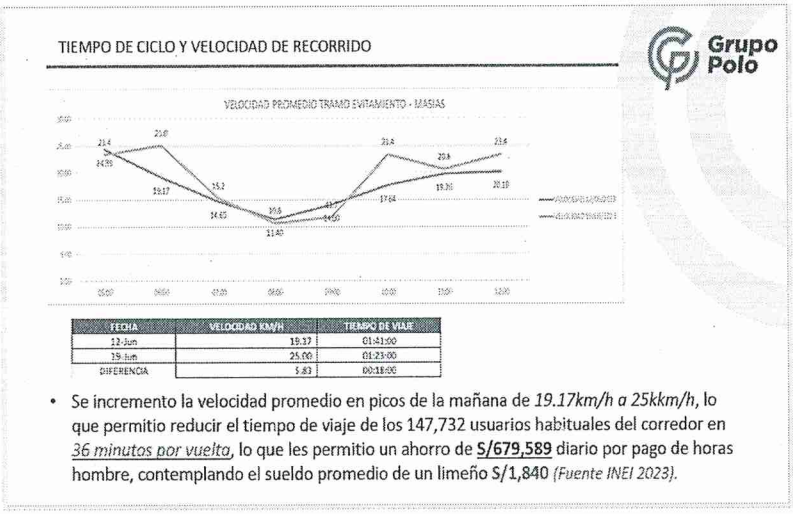


FECHA	USUARIOS		PRODUCCION
12-Jun	147,732.00	S/	285,043.10
19-Jun	157,206.00	S/	306,057.40
DIFERENCIA	9,474.00	S/	21,014.30

- Se incremento **9,474** usuarios, los mismos que fueron beneficiados con una tarifa menor a la del colectivo *S/2.20*, frente a los *S/5.00* promedio que cobra el colectivo, generando un ahorro en el total de usuarios de **S/27,527.20.**

Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

GRÁFICO N° 3



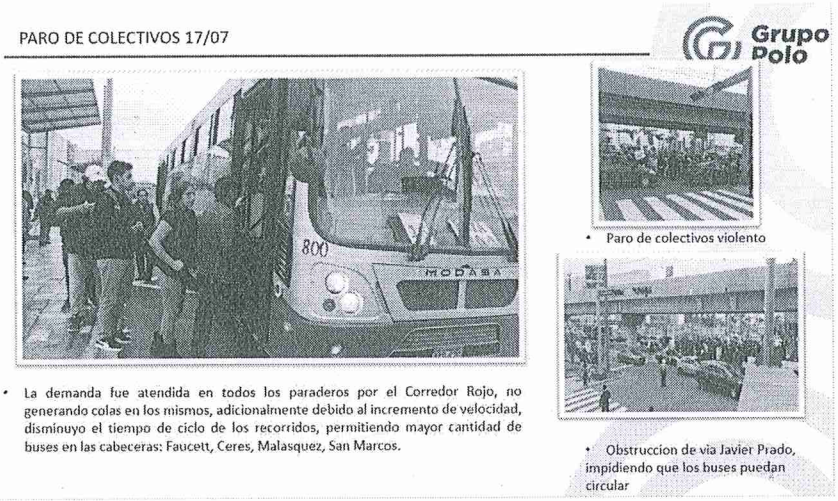
FECHA	VELOCIDAD KM/H	TIEMPO DE VIAJE
12-Jun	19.17	01:41:00
19-Jun	25.00	01:23:00
DIFERENCIA	5.83	00:18:00

- Se incremento la velocidad promedio en picos de la mañana de *19.17km/h a 25kkm/h*, lo que permitio reducir el tiempo de viaje de los 147,732 usuarios habituales del corredor en *36 minutos por vuelta*, lo que les permitio un ahorro de **S/679,589** diario por pago de horas hombre, contemplando el sueldo promedio de un limeño S/1,840 *(Fuente INEI 2023)*.

Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

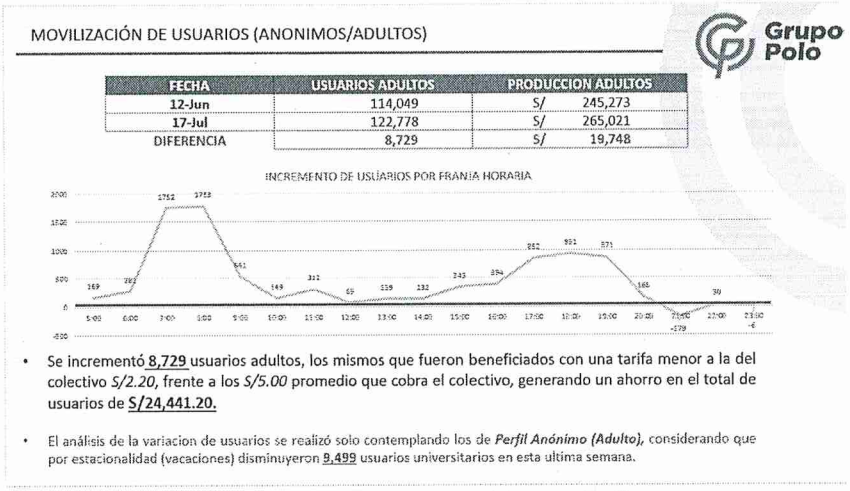
DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

GRÁFICO N° 4



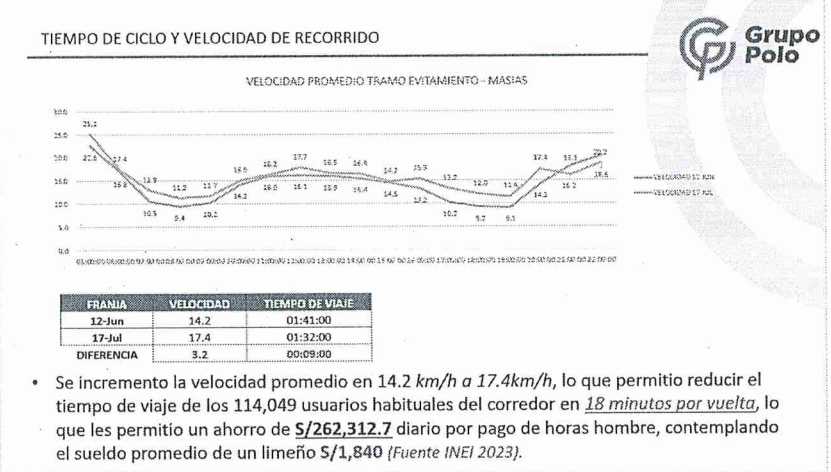
Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

GRÁFICO N° 5



Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

GRÁFICO N° 6



FRANJA	VELOCIDAD	TIEMPO DE VIAJE
12-Jun	14.2	01:41:00
17-Jul	17.4	01:32:00
DIFERENCIA	3.2	00:09:00

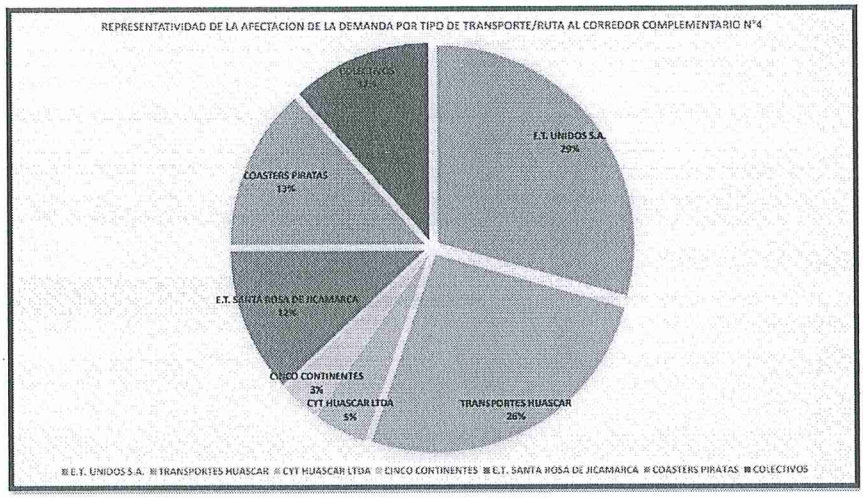
- Se incremento la velocidad promedio en 14.2 *km/h a 17.4km/h*, lo que permitio reducir el tiempo de viaje de los 114,049 usuarios habituales del corredor en *18 minutos por vuelta*, lo que les permitio un ahorro de **S/262,312.7** diario por pago de horas hombre, contemplando el sueldo promedio de un limeño **S/1,840** *(Fuente INEI 2023)*.

Fuente: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

De las figuras anteriores correspondientes al año 2024, se infiere que, comparando días en que se efectuaron paros de transportistas y días con actividades normales, en los primeros se incrementaron los usuarios de los corredores; asimismo, se incrementó la velocidad promedio de dichos corredores y, por lo tanto, disminuyó el tiempo de viaje por vuelta.

Por otro lado, en el "Estudio de demanda de usuarios actualizado y acciones a realizar para el mejoramiento del servicio en el corredor complementario N°4", remitido a la ATU por la Presidencia de la Junta de Operadores del Corredor Complementario N° 4", se presenta la siguiente información:

GRÁFICO N° 7



Fuente: Junta de Operadores del Corredor Complementario N° 4

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

GRÁFICO N° 8

SOBREOFERTA DE TRANSPORTE

SOBREOFERTA

SENTIDO: PUENTE RICARDO PALMA - GRAU

PUNTO: JR. ANCASH

N°	EMPRESA	RUTA	FRANJA HORARIA																	
			5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
1	E.T. UNIDOS S.A.	3511	45%	-9%	-7%	13%	1%	17%	49%	48%	51%	66%	63%	57%	65%	56%	79%	80%	88%	100%
2	TRANSPORTES HUASCAR S.A	IM - 26	52%	-4%	-15%	8%	6%	22%	50%	59%	47%	63%	59%	64%	65%	77%	75%	88%	95%	83%
3	CYT HUASCAR LTDA	9504	100%	59%	59%	59%	35%	59%	52%	100%	64%	59%	65%	59%	59%	66%	73%	80%	100%	100%
4	CINCO CONTINENTES		72%	75%	45%	13%	28%	21%	44%	100%	68%	63%	63%	75%	63%	85%	95%	88%	79%	95%
5	E.T. SANTA ROSA DE JICAMARCA	4304	100%	61%	33%	38%	25%	26%	53%	57%	62%	63%	59%	69%	71%	74%	85%	87%	88%	100%
6	COLISTER PIRATAS		63%	63%	63%	63%	34%	46%	45%	53%	72%	72%	61%	56%	77%	81%	89%	94%	95%	92%

SENTIDO: PUENTE RICARDO PALMA - GRAU

PUNTO: JR. MONTEVIDEO

N°	EMPRESA	RUTA	FRANJA HORARIA																	
			5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
1	E.T. UNIDOS S.A.	3511	60%	22%	18%	48%	55%	67%	67%	66%	57%	66%	71%	63%	57%	49%	59%	66%	79%	73%
2	TRANSPORTES HUASCAR S.A	IM - 26	69%	19%	5%	60%	67%	78%	66%	64%	51%	50%	62%	54%	45%	29%	38%	53%	72%	83%
3	CYT HUASCAR LTDA	9504	100%	83%	98%	80%	100%	100%	88%	100%	89%	88%	88%	100%	100%	88%	89%	100%	73%	100%
4	CINCO CONTINENTES		100%	91%	53%	62%	55%	55%	100%	95%	55%	95%	55%	100%	100%	95%	55%	95%	73%	100%
5	E.T. SANTA ROSA DE JICAMARCA	4304	55%	83%	83%	86%	51%	65%	84%	82%	74%	74%	67%	69%	57%	71%	74%	75%	86%	100%
6	COLISTER PIRATAS		51%	95%	55%	95%	100%	100%	100%	95%	55%	95%	95%	95%	95%	95%	55%	94%	78%	94%

SENTIDO: PUENTE RICARDO PALMA - GRAU

PUNTO: JR. ANCASH

N°	EMPRESA	RUTA	FRANJA HORARIA																	
			5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
1	COLECTIVOS		4%	4%	13%	18%	4%	23%	23%	36%	4%	27%	38%	30%	34%	36%	62%	88%	59%	92%

Fuente: Junta de Operadores del Corredor Complementario N° 4

Como puede apreciarse, en el referido estudio, se presentan cifras sobre la afectación de la demanda por tipo de transporte/ruta al corredor complementario N°4; es decir, se evidencia que, en las rutas del referido corredor, también brindan el servicio de transporte diversas empresas, así como colectivos, generando sobreoferta del servicio de transporte de pasajeros.

Si bien, las cifras antes alcanzadas presentan indicios de que, por lo menos en determinadas rutas de Lima Metropolitana, podría existir sobreoferta del servicio de transporte de pasajeros, no existen cifras concluyentes que permita aplicar ese razonamiento a todo el territorio que comprende las circunscripciones de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao. Lo que sí resulta evidente es que, en dichas circunscripciones, existe demanda de

transporte en automóviles colectivos y, al mismo tiempo, existe desorden, inseguridad y, en algunos casos, competencia desleal por parte de los automóviles colectivos; asimismo, debido a que la Ley 31096 no incluye en su ámbito de aplicación a las referidas circunscripciones, no se cuenta con estudios y estadísticas oficiales que aborden a profundidad y de manera integral y desagregada el tema de la informalidad del transporte en automóviles colectivos. En este contexto, la solución no pasa solamente por aplicar multas por infracciones a los conductores de estos vehículos; es menester determinar las causas subyacentes del problema, a fin de sincerar las políticas de transporte, de modo que, de ser necesario, se puedan autorizar rutas para el transporte en vehículos colectivos y, por otro lado, aplicar medidas para combatir eficientemente la informalidad en aquellas zonas donde exista suficiencia del servicio de vehículos de categoría M3.

A mayor abundamiento, en fecha 8 de noviembre de 2024, se realizó una reunión de trabajo organizada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la que se abordó la viabilidad de incluir en el ámbito de aplicación de la Ley N° 31096 a Lima y Callao. En dicha reunión, se contó con la participación del MTC, ATU, SUTRAN, la Defensoría del Pueblo y los diferentes gremios de automóviles colectivos de Lima y Callao.

En la referida reunión, el representante del MTC señaló: "Nosotros como sector, señalamos que se debe invertir en unidades móviles grandes, sino se fragmentaría el servicio circulando por las arterias de la ciudad una mayor cantidad de unidades generando los efectos colaterales que ya hemos mencionado. Y por otro lado, también una nueva unidad de servicio implica mayores costos de supervisión. Entonces eso también es algo que es preocupante y que también es una razón más para nosotros poder decir que el sector en todo caso se opone a una propuesta como la que está en el proyecto de ley".

El representante de la ATU señaló que el principal problema del transporte son las vías congestionadas, los vehículos más grandes son más eficientes porque transportan a 80 personas no apiñadas entre sí (6 pasajeros por metro cuadrado), eso es lo que se llama eficiencia en transportación; a diferencia de los vehículos más pequeños que transportan 3 o 4 personas; por lo tanto, hay más vehículos en las vías. Agregó que "este tipo de transporte masivo es especialmente valioso en comparación con el uso de vehículos privados o colectivos informales, que ocupan casi el mismo espacio en las vías, pero transportan una fracción de las personas. Además, el transporte colectivo informal frecuentemente opera en condiciones poco seguras, como cuando se lleva pasajeros en la maletera, exponiéndolos a riesgos. En su reciente intervención, el MTC reforzó la idea de que una legislación que priorice vehículos de gran capacidad, como buses y trenes, puede abordar la problemática de la saturación vial y mejorar la eficiencia del sistema de transporte (...)¿Qué vamos a preferir hacer? ¿Continuar con un modelo que no da un sustento al tema de transportación o ir a un modelo de

macrotransportación? La ciudad está apostando por la macrotransportación. Ese es el concepto y esa es la mirada que se tiene. Entonces, bajo ese concepto, se han establecido condiciones técnicas y legales por el tema de la ocupación y la explotación. Y, por otro lado, en lo que se refiere al tema de la restricción, en este momento las condiciones que se han dado en absolutamente todos los niveles de gobierno es apoyar a la renovación de la flota que se necesita para poder lograr las condiciones tanto ambientales como de seguridad para los usuarios. Entonces, bajo ese modelo, hay espacio para que los operadores de transporte público sean parte de ese modelo de macrotransportación y no para que utilicen vehículos pequeños. Y obviamente las condiciones están para apoyar al transportista a que pase a vehículos grandes.

El representante de la SUTRAN señaló: "Entiendo que hay un conflicto, efectivamente, en la posición de las partes, y la autoridad tiene la obligación de velar por el tema de la comunidad en su conjunto. Y eso es en lo que quisiera aportar. Pero antes de ir, quiero precisar que SUTRAN es un órgano competente para fiscalizar el servicio de transporte en la red vial nacional. SUTRAN no fiscaliza en la avenida Javier Prado o en Gamarra. Y el día de hoy estamos abocados a un tema de Lima y Callao. Y en ese contexto, quería precisar que es importante, como lo manifesté el mes anterior, lo que nos preocupa son los altos niveles de siniestralidad en el país. ¿Y por qué lo toco? Porque los principales actores en estos accidentes, no lo digo yo, lo dicen las estadísticas, son los vehículos particulares, o llamemos autos y camionetas pick up. Solo en el año pasado, hablamos del 33% de accidentes en Lima, para actores que han participado, autos y camionetas pick up. El año pasado, 87.000 accidentes a nivel nacional. El principal actor, autos y camionetas pick up ¿Cuáles son los principales factores que predominan? Las maniobras temerarias y el exceso de velocidad. Solo hablando de vías dentro de Lima, Lima provincia, detectamos permanentemente infracciones de exceso de velocidad. La llamada infracción de acuerdo con el Reglamento de Tránsito, la M20, que justamente evidencia el exceso de velocidad en velocidades de 100 a 150 kilómetros por hora. Son justamente las que motivan la preocupación.

La Defensoría del Pueblo señaló: "Yo quería concordar con el MTC y la ATU en el sentido de que la teoría es correcta. En Lima y Callao vive más o menos la tercera parte de la población nacional y es casi 100% urbana. Hay muy poco de población rural en Lima. Callao no tiene nada de rural. Pero ¿cuál es la realidad? Es verdad que necesitamos menor ocupación vial y vehículos de mayor capacidad. Pero el servicio de transporte urbano en Lima y Callao aún está en un proceso de reorganización desde el año 2000. Tenemos una necesidad de transporte hoy. Las personas necesitan movilizarse hoy, y se movilizan diariamente. Y, ¿cómo lo hacen? se suben a un mototaxi o a un colectivo, se compran una moto, se suben en el micro, etc.. El que tiene la suerte de que el transporte en corredores complementarios lo sirva, lo usa, o el metropolitano si es que tiene también la buena fortuna de dirigirse a un sitio donde ese servicio

pasa, lo hace. La única línea de tren que tenemos, es la que va de Villa el Salvador a San Juan de Lurigancho, si es que a las personas que viven ahí la sirve, la usan (...). En fin, la movilidad en Lima es muy variada y los servicios que actualmente tenemos no cubren satisfactoriamente la demanda de transporte que tenemos hoy. Esta situación se está tratando de solucionar desde el 2000, lo cual ha generado una precariedad en el servicio de transporte. Los vehículos no se pueden renovar porque las empresas no tienen permisos. Los permisos se renuevan cada año, cada dos años, cada seis meses, dependiendo de la evaluación que hace la autoridad. Pero, en el fondo, esos permisos tan cortos le impiden a la empresa renovar su flota vehicular. Es más, tenemos un problema ahorita con la flota vehicular del Metropolitano. Esta situación también genera precariedad en el trabajo que prestan los conductores y cobradores, porque sabemos muy bien que los conductores no son empleados de planilla de casi ninguna empresa, algunos sí, pero la mayoría no. Nosotros consideramos que el MTC debe evaluar la incorporación de la actividad del transporte en colectivo en el ámbito urbano, como un espacio ideal con ciertas restricciones: Prestar un servicio de transporte regular y estar circunscritos a zonas que carecen de transporte público. Esta situación es cambiante, con el avance del trabajo que está haciendo la ATU, habrá servicio de transporte regular en zonas que actualmente no lo tienen. En ese caso, el servicio de auto colectivo tiene que retirarse. Cuando una zona que actualmente no tiene servicio de transporte público ya lo vaya a obtener, el servicio de transporte en auto colectivo tendrá que salir. Pero mientras no haya ese servicio, de alguna forma se tiene que movilizar la gente. No podemos esperar que todos caminen 30, 50, 60 cuadras; no podemos esperar que todos se compren una moto. Debemos permitir alguna forma de movilización a estas personas que no tienen acceso a un servicio de transporte por el momento (...). La erradicación del transporte informal o ilegal no desaparece la necesidad de movilidad de la población. Esa necesidad la tenemos que atender con lo que tenemos (...). Como pasó, por ejemplo, con el metropolitano. Ustedes recordarán que, en la vía expresa, había 10 líneas de transporte que iban por la vía expresa. Estas concesiones se fueron venciendo y se les fue renovando poquito a poco. Pero estas 10 líneas de transporte no cubrían satisfactoriamente la demanda de las personas (...), se hacían operativos, y había gente de mal vivir usaba esa ruta para robarle a las personas. Pero como cerramos los ojos y negamos la realidad de que existe ese servicio, los acusamos a todos, al que sí presta el servicio y al que quiere robar, por igual. Con el tiempo, se implementó el Metropolitano y el servicio de auto colectivo solito desapareció porque había un servicio bueno era rápido y eficiente, que es lo que finalmente se quiere, llegar rápido al destino. Ahora está reapareciendo el auto colectivo porque el servicio del metropolitano está colapsando. Entonces, estas son las recomendaciones que a lo largo del tiempo ha hecho la Defensoría del Pueblo en diferentes informes[6] (...). Nosotros hemos incidido en la necesidad de cubrir la demanda de transporte de las personas con los medios que tenemos, mientras no tengamos la solución final ideal para el

[6] INFORME N° 001-2021-DP/AMASPPI, Informe Defensorial N° 137 (Recomendación 23).

servicio de transporte. En la medida que tengamos esas soluciones, el servicio de auto colectivo tendrá que ir desapareciendo, porque, efectivamente, no podemos pensar que vamos a transportar a 12 millones de personas en autos. Tenemos que tener una solución de transporte masivo, pero hasta que eso llegue, la gente sigue necesitando el permiso".

Los diferentes gremios de transporte en automóviles colectivos de Lima y Callao señalaron que ellos brindan un servicio que la población necesita, que no debe generalizarse al señalar que todos los que brindan este servicio cometen actos delictivos, que la informalidad permite que malos elementos se confundan con aquellos que quieren trabajar cumpliendo reglas. Agregaron que no tienen ningún problema en que se les fiscalice y en que se les exija requisitos; solamente quieren que se les dé la oportunidad de trabajar con tranquilidad.

Por otro lado, ante la consulta sobre propuestas de solución al problema de la informalidad de los automóviles colectivos en Lima y Callao, y sobre la posibilidad de implementar rutas en zonas no atendidas, el presidente ejecutivo de la ATU señaló: "REZNA es justamente una mirada de la lógica de crecimiento de la ciudad. La ciudad viene creciendo muy rápido. Es decir, ya Lurín, San Bartolo, están completamente cubiertos, Manchay y los alrededores también, el mismo Huarochirí y Lima, hasta la zona de Lima Este. Esa velocidad de crecimiento que está teniendo la ciudad [implica que no basta con decir que la ciudad está creciendo y sería bueno autorizar rutas]; pues, en ese caso, los operadores también tendrían que invertir. Mientras eso, otra vez volvemos a la lógica de cómo se mueve el ciudadano. Entonces, la atención REZNA es un modelo posible, justamente es un esquema que se había analizado. Ahí, nosotros, con la evaluación que hace la Defensoría del Pueblo también estamos completamente de acuerdo. Digamos, hay un nivel de crecimiento de la ciudad. Aquí, la figura es el modelo de operación y el modelo económico. La REZNA es un modelo de alimentación [que debe analizarse también desde el punto de vista económico, o sea, se debe analizar si conviene recorrer toda la ciudad ida y vuelta múltiples veces o mantenerse como un servicio alimentador eficiente. Ahí también se trata de modelos que tendremos que pensar para que calce con el modelo de negocio del trabajo que se viene haciendo en los vehículos M1, pero también obviamente que guarde un nivel de consideración en lo que es la transportación con eficiencia. Ahí creo que hay un reto que hay que comenzar a mirar, pero REZNA por supuesto que es posible. [Ya existen rutas REZNA, lo que hay que analizar es la decisión de que sean prestadas 100% con vehículos M1]".

Rutas en zonas no atendidas (REZNA)

El 19 de abril de 2012, se publicó la Ordenanza N° 1599, que regula la prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana, en cuyo artículo 1 se establece que la norma tiene por finalidad, garantizar las condiciones de calidad y seguridad

de la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana, fomentando la mejora de la movilidad en la ciudad y la calidad de vida de los usuarios del servicio de transporte de personas, coadyuvando a la implementación del Sistema Integrado de Transporte -SIT. Asimismo, el artículo 5 de dicha norma define las Zonas no atendidas como las "áreas de la ciudad en las cuales la población residente no se encuentra dentro del área de cobertura y de acceso al servicio de transporte público regular de personas. Las rutas creadas para las zonas referidas en el párrafo precedente no podrán exceder una longitud de cinco (5) km por sentido, pudiendo ampliarse hasta diez (10) km por sentido, de acuerdo con los parámetros técnicos que definirá la GTU mediante Resolución de Gerencia".

Además, la décimo primera disposición complementaria final de la referida norma señala: "La GTU[7] podrá crear rutas y otorgar autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público regular de personas en zonas o áreas territoriales de la ciudad donde no se encuentre atendida la demanda de pasajeros. Dichas rutas serán denominadas bajo la abreviatura, REZNA". Señala, además, que el procedimiento y otorgamiento de autorización descrito en el párrafo anterior no se encontrará sujeto a la publicación del Plan Regulador de Rutas. Excepcionalmente, la GTU -entiéndase ATU- podrá autorizar REZNA como medios de integración entre los sistemas de transporte masivo y de alta capacidad que se implementen en Lima Metropolitana, de acuerdo a las necesidades que presenten estos sistemas.

Por otro lado, mediante Ley N° 30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, como organismo técnico especializado adscrito al MTC, la cual tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el marco de los lineamientos de política que apruebe el MTC y los que resulten aplicables. Asimismo, según el literal f) del artículo 6 de la Ley N° 30900, la ATU es competente para promover, formular estructurar y ejecutar procesos de inversión pública y privada; y, otorgar concesiones para la prestación de los servicios de transporte terrestre urbano regular y masivo de personas dentro del ámbito de su competencia. Además, según la primera disposición complementaria del Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado mediante Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, en tanto no se aprueben los Reglamentos por parte de la ATU se aplican las normas y disposiciones legales de la Municipalidad Metropolitana de Lima, de la Municipalidad Provincial del Callao y de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, que hayan sido emitidas de conformidad con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y sus reglamentos nacionales, que regulen los servicios de transporte terrestre de personas, según corresponda. Por lo tanto, la ATU está autorizada para seguir aplicando la Ordenanza N° 1599.

Situación actual del transporte en automóviles colectivos en Lima y Callao

[7] Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

En las diferentes mesas técnicas y reuniones de trabajo realizadas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado al MTC, ATU y SUTRAN que alcancen cifras oficiales sobre el transporte en automóviles colectivos en Lima y Callao, y a nivel nacional. Asimismo, mediante OFICIO N° 712-2024-2025-CTC-HMPL-CR, cursado al MTC, se solicitó la siguiente información: 1. Indicadores y estadísticas concernientes al transporte terrestre de pasajeros formal e informal, en Lima Metropolitana y Callao, y a nivel nacional, respecto de vehículos de clasificación M1, M2 y M3, incluidos los taxis y los automóviles colectivos. 2. Indicadores y estadísticas concernientes a la suficiencia y/o insuficiencia de vehículos de clasificación M3 que operan en Lima Metropolitana y Callao, y a nivel nacional. 3. Cantidad de empresas y/o vehículos formalizados en el marco de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos. 4. Cantidad de multas por la comisión de la infracción F1 impuestas en Lima Metropolitana y Callao, y a nivel nacional. 5. Estudios sobre la oferta y demanda de automóviles colectivos en Lima Metropolitana y Callao, y a nivel nacional, en caso de contar con ellos.

Sin embargo, la Comisión de Transportes y Comunicaciones no ha recibido formalmente estadísticas globales y/o desagregadas que describan la realidad integral actual respecto de este tema. No obstante lo anterior, de acuerdo con otras fuentes, se tienen los siguientes datos:

- Durante los primeros tres meses del año 2024, en una serie de operativos a los autos colectivos, la ATU intervino un total de 1622 vehículos, encontrando que 536 de ellos (33%), operaban sin contar con el Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) y 382 no poseían el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Dichas intervenciones dieron lugar a la acumulación de multas por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito de más de 33 millones de soles entre todos los autos fiscalizados. Como medida correctiva, la ATU envió a los depósitos municipales 212 vehículos colectivos, mientras que el resto recibió sanciones que pueden ascender hasta los S/20.600[8].

- Según datos publicados por la ATU en mayo de 2024, "en Lima Metropolitana y el Callao, se realizan unos 24 millones de viajes a diarios, en diferentes modos de transporte, según cifras del Plan de Movilidad Urbana (PMU), que desarrolla la ATU. En el caso del transporte público, el 87 % de la demanda de viajes es atendida por las 507 rutas autorizadas a las empresas de transporte público convencional, que operan con una flota de 22 000 vehículos habilitados. Los servicios concesionados, como los corredores complementarios, el Metropolitano y el Metro de Lima (Línea 1) y la Línea 2 del Metro de Lima y Callao (etapa 1 A) atienden el 12.1 % de la demanda. En este contexto, la ATU viene trabajando un plan que dará estabilidad jurídica a los operadores del servicio y promoverá su consolidación empresarial para mejorar los recorridos de la red de rutas convencionales con el fin de reordenar el servicio y ampliar su cobertura en

[8] https://www.infobae.com/peru/2024/04/02/atu-revela-cifras-preocupantes-uno-de-cada-tres-taxis-colectivos-intervenidos-no-tenia-revision-tecnica/

beneficio de la ciudadanía, sobre la base del nuevo régimen excepcional de autorizaciones de cinco años. En el diseño actual, hay una fuerte superposición de rutas y este proceso permitirá optimizar los recorridos, planificar mejor la operación del servicio y reducir los tiempos de viaje. A largo plazo, también habrá incentivos para la renovación de la flota con vehículos a energía limpias, como buses eléctricos, híbridos o a GNV debido a que se ampliará la vigencia de las autorizaciones (...)[9]".

- Según una publicación de mayo de 2024, la presidenta ejecutiva de la ATU de ese momento precisó lo siguiente: "actualmente, se realizan 24.6 millones de viajes diarios y que cada persona realiza 1.8 viajes por día aproximadamente; mientras que la distancia promedio de viaje es de 11.3 kilómetros y el tiempo estimado de viaje es de 55 minutos. Se realizan 10.5 millones de viajes por día en transporte público, siendo que el 88% se desarrolla en transporte convencional y el 12% en sistema masivo"[10].

- Según una publicación de mayo de 2023, "los taxis colectivos son ilegales en Lima y Callao. Sin embargo, son miles los pasajeros que siguen optando por este servicio y los factores no son solo la velocidad, sino que existe una demanda de rutas que no están siendo cubiertas por los diversos buses. Solo el 5,10% de los pasajeros de los corredores valora la cobertura que ofrece en sus trayectos. La caótica situación de Lima y Callao debió ser gradualmente mejorada a través de los 5.000 buses que prometían los cinco corredores complementarios. Sin embargo, apenas hay 785 unidades. A la fecha, dos corredores ya no operan (amarillo y verde) y uno corre el riesgo de suspender sus servicios (morado). El motivo, según declaraciones de los concesionarios, son los colectivos (...). La avenida Arequipa es una de las vías donde se ve más claramente el desborde de los taxis colectivos. En un principio la exclusividad la tenía el corredor azul con 150 buses, que luego pasaron a ser 140 en casi 9 años, pero los colectiveros aprovecharon la necesidad de movilización para competir. Similar situación ocurre en Javier Prado con el corredor rojo, que, si bien no tiene una ruta exclusiva, su flota de buses pasó de 280 a 245 en aproximadamente siete años, de acuerdo a la ACTU (Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano). En sentido contrario, los taxis colectivos han ido en aumento. En el 2018, la Fundación Transitemos estimaba que había alrededor de 50.000 unidades en Lima y Callao, pero ahora, de acuerdo a Luis Quispe Candía, la cantidad podría llegar hasta los 200.000. La República identificó más de 40 rutas de taxis colectivos en la capital. Algunos operan por horarios: mañana (7.00 a. m. a 9.00 a. m.) o noche (6.00 p. m. a 9.00 p. m.). La mayoría atraviesa varios distritos, lo que implicaría tomar dos o hasta tres buses. El principal destino y salida es el centro de Lima (plaza Dos de Mayo y plaza Bolognesi), y San

[9] https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/964208-mayoria-de-usuarios-en-lima-y-callao-se-movilizan-en-507-rutas-autorizadas-de-transporte-publico-convencional
[10] https://peruenergia.com.pe/plan-de-movilidad-urbana-presenta-un-avance-del-60-y-definira-los-desplazamientos-de-los-ciudadanos-de-lima-y-callao/

Juan de Lurigancho (Canto Grande y av. Fernando Wiesse), uno de los distritos con mayor población y a donde también llega el corredor morado que, de acuerdo a la ACTU, de 230 buses ahora solo cuenta con 150 (...)[11]".

- En el año 2022, se realizó el estudio titulado: "Taxis colectivos: ¿Por qué los usuarios prefieren este servicio de transporte urbano en San Isidro?", en el cual se analiza la preferencia de modo de movilización al centro de trabajo o estudios de los limeños, evidenciándose que "el 65.3% prefiere el transporte público colectivo. Asimismo, se observa que el porcentaje de los vehículos más utilizados (bus, combi y coaster) disminuye aproximadamente 2% anualmente. Por otro lado, estos últimos vehículos son preferidos por las personas del Nivel Socioeconómico (NSE) C, D y E; por el contrario, los del A y B prefieren el Metropolitano, los corredores y los colectivos, a diferencia de los otros niveles (...)[12]". Lo cual se aprecia en el siguiente gráfico:

GRÁFICO N° 9



Figura 2.13: Encuesta de forma de movilización de los limeños
Fuente: *(LCV, 2019)*

Fuente: Tesis: Taxis colectivos: ¿Por qué los usuarios prefieren este servicio de transporte urbano en San Isidro?

Sobre la base de lo antes expuesto, considerando las ventajas de la macrotransportación que ha adoptado el Estado peruano, se mantiene la exclusión de las circunscripciones de Lima Metropolita de Lima y de la Provincia Constitucional del Callao del ámbito de aplicación de la

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

[12] Diaz Matsumoto, Cintia Miyuki (2022). Tesis para optar al título profesional de Ingeniería Civil. Pontificia Universidad Católica del Perú, p. 31. Disponible en:

https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/22748/DIAZ_MATSUMOTO_CINTIA_TAXIS_COLECTIVOS_POR.pdf?sequence=1

Ley 31096. Sin perjuicio de lo anterior, considerando que, aunque no se ha cuantificado de manera oficial, se advierte que existe demanda de transporte en automóviles colectivos y, pensando en las necesidades de movilidad actuales de los usuarios y mientras se consolida de manera integral la política pública de macrotransportación suficiente y eficiente en todas las circunscripciones de Lima y Callao, se establece que, de manera excepcional, la ATU evalúe técnicamente la demanda y condiciones de infraestructura vial mínima, para considerar el otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público de personas en automóvil colectivo, únicamente en las zonas o áreas de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao en las que la población residente no se encuentra dentro del área de cobertura y de acceso al servicio de transporte público regular de personas o en las que exista insuficiencia de oferta del servicio. Para tal efecto, se adaptan a los casos concretos los criterios aplicables a las rutas en zonas no atendidas (REZNA) establecidas en el marco de la Ordenanza N° 1599, aprobada de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Uno de los criterios que podrían adaptarse a la realidad específica de la zona que se busca atender es, por ejemplo, la longitud de las rutas.

Cabe precisar que, en la práctica, los automóviles colectivos, en cuanto a costo de pasajes, no son competencia para las M3, que tienen un costo más cómodo, por lo que, en un futuro, el usuario al tener un servicio de transporte masivo óptimo dejará de utilizar el auto colectivo.

Es decir, se busca evitar la congestión, sobreoferta, desorden y competencia desleal provocados por los automóviles colectivos en aquellas zonas cubiertas por el transporte público regular de personas efectuado a través de unidades vehiculares de clasificación M3. Y, al mismo tiempo, se busca atender las necesidades de movilidad en aquellas zonas no cubiertas por el transporte público regular de personas; a fin de que los usuarios no se vean obligados a caminar largas distancias para poder llegar a los paraderos por los que pasan las unidades de transporte. Esta medida se aplica en el marco de una experiencia que ya viene aplicándose en la actualidad, como son las rutas en zonas no atendidas (REZNA) establecidas en el marco de la Ordenanza N° 1599, aprobada por la Municipalidad Metropolitana de Lima, que está vigente desde el 20 de abril de 2012. Asimismo, esta medida es congruente con lo señalado por el TC en el Expediente 00004-2021-PI/TC, en el que exhorta al Congreso de la República para que regule la situación de insuficiencia o inexistencia de la prestación del servicio de transporte colectivo a través de vehículos de categoría M3 en determinados lugares del país y que, para ello, previamente, deberá identificar dichos escenarios, para luego determinar la viabilidad de la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de las categorías M1 y M2 en los lugares en los que no exista oferta.

Finalmente, esta medida no renuncia a la aspiración de consolidar la macrotransportación suficiente y eficiente en Lima y Callao; sin embargo, en tanto ello no se concrete, se propone una medida excepcional y temporal (plazo de vigencia de la Ley 31096) que está sujeta a la

evaluación técnica de la ATU.

ESTABLECIMIENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS AUTOMÓVILES COLECTIVOS EN LA LEY N° 31096

En relación con los parámetros de pesos y cilindrada de las categorías M1 y M2, para la prestación del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros de automóvil colectivo, al emitir opinión sobre los distintos proyectos de ley, consolidando su opinión y las de SUTRAN y ATU, el MTC señaló que, para la determinación de dichos aspectos, se contrató los servicios del Centro de Consultoría y Servicios Integrados de la Pontificia Universidad Católica del Perú – InnovaPUCP, que es una entidad especializada en estudios técnicos en materia de transporte terrestre. Por lo tanto, para modificar dichos parámetros técnicos, es necesario contar con otro estudio técnico que sustente la modificación de las condiciones técnicas establecidas en el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo.

Asimismo, se señaló que se presentó el Informe N° 1462-2022-MTC/18 "Plan de trabajo para la revisión de las condiciones de acceso y permanencia aprobadas mediante Decreto Supremo N° 003-2022-MTC", que define las características del Estudio y los perfiles profesionales para su elaboración. Siendo así, el equipo técnico del MTC, a diciembre de 2022, venía realizando el diagnóstico preliminar para contar con el sustento que permita, de ser el caso, modificar los parámetros de pesos y cilindrada ya establecidos.

Respecto de la propuesta de incluir en la Ley 31096 todas las carrocerías pertenecientes a los vehículos de la categoría M1, tales como multipropósito, SUV, entre otras, el MTC señala que ello conlleva un grave riesgo de seguridad, por cuanto no todas las carrocerías de la categoría vehicular M1 tienen la estabilidad requerida para prestar el servicio, considerando las velocidades desarrolladas en el ámbito regional y nacional; tampoco prestan garantías de seguridad para los ocupantes en caso de accidentes. No todas estas carrocerías cumplen con los requisitos para el transporte de personas en carretera, dado que tienen centros de gravedad elevados, lo que incrementa el riesgo de volcadura en pendientes pronunciadas. Adicionalmente, el MTC señala que tal propuesta contraviene el "Enfoque del Sistema Seguro", toda vez que posibilitaría que todas las carrocerías M1 puedan brindar el servicio de automóvil colectivo sin tener en cuenta el riesgo que podría suponer, desde impactar negativamente sobre la congestión vehicular y el tránsito, hasta la imposibilidad de que la autoridad competente impulse medios de transporte seguros y eficientes en el traslado de pasajeros.

A mayor abundamiento sobre el tema de seguridad y sobre el índice de probabilidad de participación en siniestros de tránsito y la gravedad de las consecuencias, el MTC señala que, según el registro de la Policía Nacional del Perú en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el 2021- 2022, más del 73% de los vehículos involucrados en siniestros fatales fueron vehículos de 4 ruedas a más, siendo el sedán (49.8%) y el SUV (20.0%) los que tienen mayor

porcentaje en los siniestros fatales, seguido de los vehículos de categoría M1 con carrocería multipropósito, coloquialmente conocido como miniván, (7.8%) y station wagon (7.3%), todos vehículos de categoría M1.

Por otro lado, en la mesa técnica denominada "Aspectos técnicos de la formalización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos", realizada el 30 de octubre de 2024, con la participación de funcionarios del MTC, SUTRAN y ATU, al ser consultados los funcionarios del MTC respecto a las características técnicas de los vehículos que servirán como automóviles colectivos, señalaron que, por temas de seguridad, no se debe modificar la norma en ese aspecto. Se precisó que, en la normativa vigente, se ha establecido que los vehículos M1 con carrocería sedán o station wagon, claramente tienen una cilindrada y tonelaje determinado. Se precisó que hay vehículos M1, que sin dejar de ser M1 tienen una cilindrada y peso menor; por ejemplo, "están los hatchbacks, los tico, inclusive, los coupés, que ciertamente no deberían ser destinados para un servicio público de transporte, como en este caso el auto colectivo". Agregó que, a fin de no bajar la valla peligrosamente, se debiera mantener el texto del artículo 1 de la Ley N° 31096.

Se ha señalado que el station wagon es un tipo de carrocería que ya no se usa, por lo que es necesario que el MTC precise en el Reglamento las nuevas carrocerías viables. Sobre el particular, el MTC señaló que el tope está en la ley vigente y que, "cuando se abre y se dice que todo vehículo del M1 [es viable para el servicio de automóvil colectivo, entonces se deja una norma abierta, y los señores transportistas buscarán que ingresen otros tipos de vehículos y eso es peligroso para la seguridad. Por eso es siempre bueno que se establezca desde el legislativo un tope mínimo, como establece la ley vigente a partir de la cual se puede trabajar hacia arriba".

En el marco antes descrito, de acuerdo con la Directiva N° 002-2006-MTC/15 "Clasificación vehicular y estandarización de características registrables vehiculares", al referirse a las categorías M1, se establecen el SEDAN que, para el transporte de pasajeros debe ser de cuatro (4) puertas laterales, con cuatro (4) ventanas laterales, siendo que el COUPE está excluido por tener sólo dos puertas. El HATCHBACK también tiene la carrocería de categoría M1, pero para el transporte de pasajeros debe ser el de cuatro puertas, con la potencia, el peso y cilindraba mínimos requeridos para el transporte de pasajeros. De igual forma, el SUV de cuatro puertas, que conforme a la definición tiene la tracción 4x4, pero también puede ser de 4x2, que es utilizado en carreteras rurales o en mal estado. Finalmente, en la categoría M1, se considera al MULTIPROPÓSITO, que es diferente de los anteriores, por haber sido desarrollado para cargar pasajeros y su equipaje en un solo compartimiento o volumen.

El Reglamento de la Ley 28972, aprobado por el Decreto Supremo N° 029-2007-MTC, estableció que, para operar en el servicio de automóvil colectivo, los vehículos debían pertenecer a la categoría M1 y tener carrocería sedan o station wagon. Es decir, dichas

carrocerías viables para el servicio de automóvil colectivo fueron establecidas por primera vez en el 2007 y siguen vigentes hasta la actualidad. No obstante, la oferta y demanda de vehículos livianos ha ido cambiando con el paso de los años; así, por ejemplo:

- En el año 2020, la demanda de vehículos se concentraba principalmente en 5 modelos: station wagon, pick up, furgonetas, van, SUV y sedan. "Este último modelo, destaca porque es utilizado como herramienta de trabajo, en su mayoría servicio de movilidad o taxi. Al cierre de julio, tuvieron una participación del 22%"[13]. }
- Asimismo, según el Informe del Sector Automotor de marzo 2024, elaborado por la Asociación Automotriz del Perú, "la venta de vehículos nuevos registró resultados mixtos durante el primer trimestre del 2024, en el cual la comercialización de vehículos pesados aumentó, mientras que los resultados de livianos y menores retrocedieron. De acuerdo con información de la Superintendencia Nacional de Registro Público (Sunarp), la venta de vehículos livianos llegó a 11,589 unidades en marzo último, mostrando un descenso de -30.3% respecto al tercer mes del 2023; mientras que en el primer trimestre del presente año totalizó 39,678 unidades, 13% por debajo del nivel registrado en similar periodo del 2023" [14].
- Por otro lado, en el presente año 2024, "la industria automotriz en Perú ha experimentado un período de significativos cambios y desafíos: lo más llamativo es la transición hacia vehículos híbridos y eléctricos[15].
- Adicionalmente, según la Asociación Automotriz del Perú, el megapuerto de Chancay "facilitará la importación y exportación de vehículos y componentes automotrices. Esto es particularmente relevante para un país como Perú, que depende significativamente de la importación de vehículos y piezas automotrices. Del mismo modo, la eficiencia y capacidad mejorada del puerto reducirán los tiempos y costos de transporte, beneficiando a los importadores y distribuidores de automóviles"[16].

En tal sentido, existiendo en el mercado nuevas posibilidades de oferta de vehículos con características diversas, resulta necesario que la normativa actualice las características técnicas de los vehículos permitidos para el servicio de transporte en automóvil colectivo, incluyendo las carrocerías. Por lo tanto, en el marco de la competencia exclusiva del Poder Ejecutivo de reglamentar las leyes, prevista en el inciso 8 del artículo 118 de la Constitución Política y, de conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo 6 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que regula la competencia exclusiva del MTC para planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar, entre

[13] https://www.peruinforma.com/demanda-online-4-tendencias-vehiculares-en-la-nueva-normalidad/
[14] Asociación Automotriz del Perú (2024). Informe del Sector Automotor de marzo 2024, p. 1.
[15] https://www.linkedin.com/pulse/todo-lo-que-debes-saber-sobre-el-mercado-automotor-en-per%C3%BA-para-qgjke/
[16] chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://aap.org.pe/observatorio-aap/megapuerto-de-chancay/Megapuerto-de-Chancay.pdf

otros, el transporte multimodal, la tarea de actualización antes mencionada debe ser efectuada por los órganos técnicos competentes del MTC, toda vez que se deben tener en cuenta, además de la oferta y demanda, y la disponibilidad de los vehículos en el mercado, otros factores como la congruencia con la Política Nacional de Transporte, la seguridad del conductor y del pasajero durante el manejo, la protección del medio ambiente, entre otros.

En consecuencia, se propone precisar en la Ley N° 31096, que los automóviles colectivos permitidos para el servicio de transporte de pasajeros son los de la clasificación vehicular M1, cuyas carrocerías, peso neto, cilindrada mínima, potencia del motor y demás características técnicas se establecen en el Reglamento de la presente ley, en concordancia con el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. Para dicho efecto, se consideran como criterios la seguridad, la sostenibilidad ambiental y otros que garanticen la idoneidad del servicio.

DEBER DE INFORMACIÓN

Se dispone que el MTC, SUTRAN, ATU, y los gobiernos regionales y locales, en el marco de sus respectivas competencias, informen semestralmente a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, sobre el cumplimiento y avances del proceso de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, bajo responsabilidad de su titular.

Esta disposición tiene como fundamento la necesidad de que, en ejercicio de su rol fiscalizador, el Congreso de la República pueda hacer seguimiento de las acciones tendientes a aplicar las normas que regulan la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

4.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

Sobre la necesidad

Han transcurrido más de 20 años, desde que se publicó el 17 de febrero de 2024, la Ley 28172, Ley que modifica los artículos 15 y 23 de la Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre N° 27181 y formaliza el transporte terrestre de pasajeros interprovincial o interregional en automóviles – colectivos y el problema subsiste. A pesar de las diversas leyes, reglamentos y directivas emitidas sobre el tema, el proceso de formalización no ha concluido, debido, entre otros factores, a una serie de condiciones y requisitos impuestos por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que los transportistas de las unidades M1, de las características sedan, station wagon y otros, no han podido cumplir por no ser congruentes con la realidad imperante.

El problema de la formalización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles

colectivos, sigue vigente en el año 2024. Son miles los transportistas que brindan el servicio en las diversas regiones y provincias del país, pero de manera informal, por lo cual la necesidad de este servicio está acreditada. Algunas empresas han logrado gestionar su autorización ante sus municipalidades provinciales, gobiernos regionales, pero se carece de estadísticas que lo hayan realizado ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El 27 de diciembre del año 2021, mediante Resolución Ministerial N° 1354-2021-MTC/01.02, el órgano rector del transporte, aprobó la creación del "Padrón de prestadores del servicio de transporte de personas en automóvil colectivo", con el objeto de realizar el empadronamiento de las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo en los ámbitos nacional, interprovincial e interdistrital, a fin de establecer una línea de base de las condiciones de la prestación del servicio en automóvil colectivo en el territorio nacional, la misma no se ha cumplido. Este padrón, que es administrado, publicado y actualizado por la SUTRAN, al ser consultados los funcionarios de este organismo en las diversas mesas técnicas organizadas por la Comisión, señalaron que no cuentan con información sobre ese Registro.

El empadronamiento tenía un plazo de 30 días calendarios de vigencia, para que se inscribieran los beneficiarios, señalando además la Resolución Ministerial, que las personas jurídicas que hubieran cumplido con el mismo, podían obtener la autorización para prestar el Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, siempre que cumplan con los requisitos y condiciones técnicas que se establezcan en el Reglamento de la Ley N° 31096. En tal sentido, no se cuenta con información oficial respecto del cumplimiento de este empadronamiento. Al mismo no se han referido al respecto, ni el MTC ni la ATU, siendo esta circunstancia un elemento para justificar la necesidad de prorrogar la vigencia de la Ley 31096, debido a que se desconoce el universo de posibles beneficiarios y las características técnicas de sus vehículos.

Es por ello que resulta necesario que la aplicación de la ley, tenga que ser informada por las entidades ejecutoras de la Ley, por lo menos cada seis meses a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República y no esperar que recién al término de su vigencia se tenga que conocer sus efectos. El servicio del automóvil colectivo es una realidad en todo el país que no se puede negar y que en la mayoría de casos se presta de manera informal, lo cual debe superarse con la aplicación de las propuestas legislativas en estudio, acumuladas en el presente dictamen.

Inclusive, en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, donde la Ley 31096, excluye a las referidas circunscripciones del proceso de formalización, se brinda el servicio informal de transporte de pasajeros en automóviles colectivos, en algunas rutas, todo ello

debido a la demanda insatisfecha del servicio por parte de las empresas formales de los vehículos de clasificación M3. Por ello, la media de establecer que, de manera excepcional, la ATU evalúe técnicamente la demanda y condiciones de infraestructura vial mínima, para considerar el otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público de personas en automóvil colectivo, únicamente en las zonas o áreas de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao en las que la población residente no se encuentra dentro del área de cobertura y de acceso al servicio de transporte público regular de personas o en las que exista insuficiencia de oferta del servicio, utilizando como referencia los criterios aplicables a las rutas en zonas no atendidas (REZNA) establecidas en el marco de la Ordenanza N° 1599, aprobada de la Municipalidad Metropolitana de Lima, resulta necesaria teniendo en cuenta la exhortación del TC al Poder Legislativo para que regule la situación de insuficiencia o inexistencia de la prestación del servicio de transporte colectivo a través de vehículos de categoría M3 en determinados lugares del país y que, para ello, previamente, deberá identificar dichos escenarios, para luego determinar la viabilidad de la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de las categorías M1 y M2 en los lugares en los que no exista oferta.

Sobre la viabilidad

La propuesta legislativa es viable, en vista que la Ley que se pretende ampliar, no ha cumplido sus objetivos, por la demora en la implementación de la misma. La Ley 31096, fue publicada el 24 de diciembre de 2020 y se otorgaba un plazo de 30 días calendario, para que el Poder Ejecutivo la Reglamente, sin distorsionar el espíritu de la ley y bajo responsabilidad funcional.

Luego de 15 meses después de publicada la Ley, recién se publica el Reglamento, el 05 de abril de 2022, a través del Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo. En el artículo 12 de dicha norma, en lo referente a la autorización y habilitación, se establecen consideraciones generales para la prestación del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, y se determinan las distancias en las que podrán operar, tanto para el ámbito nacional e interregional, interprovincial e interdistrital. En los tres primeros ámbitos, se establece que se concederán autorizaciones, siempre que haya ausencia o insuficiencia de oferta del servicio en vehículos de la categoría M3.

Además, el Reglamento establece 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 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.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

La Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18, que aprueba la "Directiva que establece lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3", fue emitida el 11 de noviembre de 2022, la misma que fue modificada por la Resolución Directoral N° 12-2024-MTC/18 del 22 de marzo de 2024, la misma que señala: "Que, mediante Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02 del 13 de agosto de 2024, se resolvió *"Aprobar 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, conforme se detalla en el Anexo que forma parte integrante de la presente Resolución Ministerial"*.

Es decir que, a poco más de cuatro meses de vencer el plazo de vigencia de la Ley 31096, recién se cumplen con todas las condiciones legales para el otorgamiento de autorizaciones, razón por la cual se hace viable legalmente la prórroga de la Ley 31096, realizando algunas modificaciones y precisiones a la norma, para el cumplimiento de la misma.

Durante el desarrollo de la mesa técnica de trabajo sobre la "Problemática del Transporte Terrestre Urbano e Interurbano", realizada el 17 de octubre de 2024 en el Congreso de la República organizado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el representante de la SUTRAN, al ser consultado por el registro oficial de empresas que a nivel nacional, prestan el servicio de transporte terrestre en automóvil colectivo que utilizan vehículos de la clasificación M1 y M2, señaló que los gobiernos regionales y locales no reportaron ninguna información al respecto. De acuerdo con la segunda disposición complementaria de la Ley 31096, tal registro, debe ser actualizado, publicado y actualizado por la SUTRAN, pero al no existir, es como si en el país ninguna empresa de automóvil colectivo estuviera operando.

Asimismo, en la mesa técnica de fecha 30 de octubre de 2024, el representante del MTC reconoció que la aplicación al 100% de la Ley 31096 se produjo a partir del 14 de agosto de 2024, fecha en la que se emite la Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02, 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, el cual comprende 74 rutas. Por consiguiente, es viable legalmente la prórroga de la Ley 31096.

Por otro lado, la modificación de la Ley 31096 referida a que las características técnicas de los vehículos utilizados para el transporte en automóviles colectivos se precisen en el Reglamento de dicha ley, tiene su fundamento en el inciso 8 del artículo 118 de la Constitución Política y, de conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo 6 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que regula la competencia exclusiva del MTC para planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar, entre

otros, el transporte multimodal.

De igual manera, la disposición que establece la obligación del Poder Ejecutivo de informar semestralmente a la Comisión de Transportes del Congreso de la República sobre los avances del proceso de formalización del transporte en automóviles colectivos, se fundamenta en la función fiscalizadora de las comisiones ordinarias del Congreso de la República, prevista en el artículo 34 del Reglamento del Congreso de la República.

La medida referida a la posibilidad de cubrir rutas en zonas no atendidas de Lima Metropolitana y Callao con automóviles colectivos, previa evaluación técnica de la ATU, resulta viable, considerando que se encuentra dentro del margen de discrecionalidad del Poder Legislativo, a través de su función de legislación y porque se busca regular una situación que persiste desde hace más de dos décadas. A mayor abundamiento, en las jurisdicciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, es innegable que se brinda el servicio informal de transporte de pasajeros en automóviles colectivos, en diversas rutas, tanto en el interior de Lima y Callao, como de Lima hacia diversas provincias y viceversa, todo ello debido a la demanda insatisfecha del servicio por parte de las empresas formales de los vehículos de clasificación M3. Las altas multas que se han impuesto para disuadir a los automóviles colectivos de brindar el servicio informal de transporte de pasajeros, no han tenido efecto, debido a que existe un mercado que no es adecuadamente atendido. Mientras no se desarrolle plenamente el transporte masivo de pasajeros en Lima y Callao, es posible que, excepcionalmente, se autoricen algunas rutas, a fin de atender la necesidad no satisfecha de los usuarios.

Sobre la oportunidad

La predictibilidad es uno de los principios que rigen la administración pública, también conocido como el principio de la seguridad jurídica, que los legisladores deben aplicar ante la inminencia de un problema que pueda generar inestabilidad jurídica e informalidad a quienes estando protegidos por una ley, al vencimiento de la misma, puedan perder sus derechos adquiridos o aun no aplicados, debido a una serie de factores.

La Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, conforme a su quinta disposición complementaria, tenía una vigencia de cuatro (4) años, prorrogable por un plazo máximo de tres (3) años, sólo si al vencimiento del plazo original, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o la autoridad competente emite opinión positiva respecto a la prórroga para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interregional e interprovincial, señalando el plazo y el número de vehículos necesarios para dicho fin.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Conforme lo hemos advertido al analizar la necesidad y viabilidad de la presente propuesta, la Ley 31096, vence el 24 de diciembre de 2024, sin haber cumplido en el plazo original, con el proceso de formalización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos, por lo que una prórroga con opinión positiva del MTC, agotaría la vigencia de la norma, sin que el plazo original haya sido utilizado, transcurriendo como un tiempo perdido y dejando en el desamparo a los transportistas y empresas que aspiraban a formalizarse.

Las consecuencias del término de la vigencia de la Ley se agravan con lo dispuesto en el Reglamento del servicio temporal de transportes terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, que en su artículo 13, referido a la Autorización para prestar el servicio, señala en su numeral 13.4 que "La vigencia de la autorización para prestar servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo en todos sus ámbitos se extiende hasta el término de la vigencia de la Ley N° 31096 (...)".

Asimismo, en el artículo 16 del Reglamento, respecto a la habilitación vehicular señala en su numeral 16.6 que "La vigencia de la habilitación vehicular para prestar servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo en todos sus ámbitos se extiende hasta el término de la vigencia de la Ley N° 31096 (...)".

Es decir que, en el marco del artículo 3 y de la Quinta disposición complementaria final de la Ley N° 31096, el MTC o las autoridades competentes, al vencimiento del plazo original de 4 años, pueden ampliar su vigencia en las jurisdicciones respectivas, por 3 años adicionales, para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interregional e interprovincial, señalando el plazo y el número de vehículos necesarios para dicho fin. Por lo que, las autorizaciones para prestar el servicio y la habilitación vehicular, en el ámbito interdistrital tendrían validez sólo hasta el 24 de diciembre de 2024, sin posibilidad de ampliación.

Es decir que, la Ley establece que la ampliación del plazo con informe positivo del MTC o la autoridad competente, permitirá la prórroga de la Ley por tres años adicionales, sólo para el servicio de pasajeros interregional e interprovincial, sin incluir el servicio interdistrital; por lo que, según lo dispuesto por el Reglamento, las autorizaciones para prestar el servicio y la habilitación vehicular, en el ámbito interdistrital tendrían validez sólo hasta el 24 de diciembre de 2024.

Frente a una probable inseguridad jurídica que podrían afrontar los miles de usuarios y transportistas de automóvil colectivo que cubren las rutas interdistritales, con autorización de sus municipalidades provinciales, se hace oportuno la aprobación de las iniciativas legislativas propuestas.

Por otro lado, es oportuno que, junto con la ampliación de la vigencia de la Ley 31096, se aprueben las demás modificaciones a dicha ley, toda vez que complementan las medidas tendientes a abordar la problemática derivada de la informalidad de los autos colectivos en Lima, Callao y a nivel nacional, teniendo como horizonte la cobertura de la necesidad de transporte de todos los ciudadanos, poniendo especial énfasis en aquellos que residen en zonas no cubiertas por el transporte regular de pasajeros.

4.3. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

- La Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, tenía como objeto la formalización del servicio interprovincial e interregional, conforme a la misma Ley, el Reglamento Nacional de Administración de Transportes y sus normas modificatorias y complementarias.

- 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, en su artículo 1 realiza la "Precisión de la formalización de automóviles colectivos", en su quinta disposición complementaria señala la vigencia de la ley, mientras que en su sexta disposición excluye a las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao de los beneficios de la Ley.

- Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), esta norma no es afectada por la propuesta legislativa, en la posibilidad de que pueda otorgar autorizaciones para el servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos, debido a que entre sus funciones, está la de "Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte especial" y asimismo "Otras que determine la Ley".

- Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo.

Luego del análisis de la normativa del caso, la prórroga y modificaciones no se contraponen al ordenamiento legal vigente, sólo amplían su vigencia y establecen precisiones para el cumplimiento de sus objetivos y beneficiarios.

CUADRO DE LA NORMA VIGENTE Y DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

Ley N° 31096	Propuesta de Modificación
Artículo 1 . Precisión de la formalización de automóviles colectivos	**"Artículo 1.- Precisión de la formalización de automóviles colectivos**

Precísase 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 Decreto Supremo 058-2003-MTC.	**Se precisa** 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, cuyas carrocerías, peso neto, cilindrada mínima, potencia del motor y demás características técnicas se establecen en el Reglamento de la presente ley, en concordancia con el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. Para dicho efecto, se consideran como criterios la seguridad, la sostenibilidad ambiental y otros que garanticen la idoneidad del servicio.**
Sexta. Para los efectos de la presente ley, quedan excluidas las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.	**Sexta.** Para los efectos de la presente ley, quedan excluidas las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao. **Excepcionalmente, en el plazo de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente ley, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao realiza la evaluación técnica de la demanda y condiciones de infraestructura vial mínima, para considerar el otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público de personas en automóvil colectivo, únicamente en las zonas o áreas de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao en las que la población residente no se encuentra dentro del área de cobertura y de acceso al servicio de transporte público regular de personas o en las que exista insuficiencia de oferta del servicio. Para tal efecto, se adaptan a los casos concretos los criterios aplicables a las rutas en zonas no atendidas (REZNA) establecidas en el marco de la Ordenanza N° 1599, aprobada por la Municipalidad Metropolitana de Lima.**

4.4 Vinculación con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y la Agenda Legislativa

La iniciativa legislativa promueve la implementación de servicios digitales en el trámite para obtener autorización, para el uso total o parcial de lunas y/o vidrios oscurecidos o polarizados, lo cual es concordante con las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- **Quinta Política de Estado: Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes**
  Implica impulsar las acciones del Estado sobre la base de un planeamiento estratégico que oriente los recursos y concierte las acciones necesarias para alcanzar los objetivos nacionales de desarrollo, crecimiento y adecuada integración a la economía global.

- **Octava Política de Estado: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú**
  implica desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo; así como construir un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías.

- **Octava Política de Estado: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica**
  Implica incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles. Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; entre otros.

- **Vigésima cuarta Política de Estado: Afirmación de un Estado eficiente y transparente**
  Implica construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos. El Estado debe atender las demandas de la

población y asegurar su participación en la gestión de políticas públicas y sociales, así como en la regulación de los servicios públicos en los tres niveles de gobierno. Se debe garantizar la adecuada representación y defensa de los usuarios de estos servicios, la protección a los consumidores y la autonomía de los organismos reguladores.

4.4 ANÁLISIS DE LA OPINIONES RECIBIDAS

Para la elaboración del presente dictamen, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 96 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 22 literal b), 69 y 87 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones en el Período Anual de Sesiones 202-2024 en relación al Proyecto de Ley, ha solicitado y recibo opiniones de las siguientes entidades:

4.4.1. Cuadro de opiniones solicitadas:

CUADRO N° 1
Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2124/2021-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
16/06/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO Nº 1146-2021-2022-CTC/CR
06/11/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO Nº 0369-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
16/06/2022	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas	OFICIO Nº 1150-2021-2022-CTC/CR
06/11/2022	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas	OFICIO Nº 0234-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
16/06/2022	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO Nº 1147-2021-2022-CTC/CR
06/11/2022	Ministerio de Energía y Minas	OFICIO Nº 0232-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
16/06/2022	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	OFICIO Nº 1148-2021-2022-CTC/CR

06/11/2022	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	OFICIO Nº 0233-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
16/06/2022	ONG Luz Ámbar	OFICIO Nº 1151-2021-2022-CTC/CR
16/06/2022	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO Nº 1149-2021-2022-CTC/CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 2
Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 2487/2021-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
13/07/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO Nº 1323-2021-2022-CTC/CR
13/07/2022	Ministerio del Interior	OFICIO Nº 1327-2021-2022-CTC/CR
01/11/2022	Facultad de Ingeniería Mecánica de la Universidad Nacional de Ingeniería	OFICIO Nº 0294-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
06/11/2022	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	OFICIO Nº 0240-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
06/11/2022	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas	OFICIO Nº 0234-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
13/07/2022	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO Nº 1325-2021-2022-CTC/CR
13/07/2022	ONG Luz Ámbar	OFICIO Nº 1329-2021-2022-CTC/CR
20/09/2022	Asociación Alianza Nacional de Transportistas M1-M2	OFICIO Nº 0207-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

01/11/2022	Federación Regional de Transportistas de Vehículos Categoría M1 – Región Cajamarca	OFICIO Nº 0292-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
01/11/2022	Universidad Nacional Hermilio Valdizán	OFICIO Nº 0296-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
06/11/2022	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO Nº 0228-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
13/07/2022	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	OFICIO Nº 1326-2021-2022-CTC/CR
20/09/2022	Asociación Automotriz del Perú	OFICIO Nº 0208-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
01/11/2022	Transportes y Turismo Cajamarca S.A. Región San Martín	OFICIO Nº 0293-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
01/11/2022	Empresas Macro Región Centro Categoría M2	OFICIO Nº 0297-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
06/11/2022	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	OFICIO Nº 0233-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
13/07/2022	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	OFICIO Nº 1324-2021-2022-CTC/CR
13/07/2022	Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	OFICIO Nº 1328-2021-2022-CTC/CR
13/07/2022	Colegio de Ingenieros del Perú	OFICIO Nº 0157-2021-2022-CTC-DC-DGP/CR
01/11/2022	Alianza Gremial Nacional de Transportistas del Perú/Lima y Callao	OFICIO Nº 0291-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
01/11/2022	Facultad de Ingeniería Mecánica de la Universidad Nacional de Jaén	OFICIO Nº 0295-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

06/11/2022	Ministerio del Interior	OFICIO Nº 0227-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 3
Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 4812/2022-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
10/05/2023	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO Nº 1773-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
10/05/2023	Ministerio del Interior	OFICIO Nº 1777-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Abancay	OFICIO Nº 1870-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Callao	OFICIO Nº 1874-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Ica	OFICIO Nº 1878-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Huaura	OFICIO Nº 1882-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Pasco	OFICIO Nº 1886-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Tacna	OFICIO Nº 1890-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
10/05/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO Nº 1772-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
10/05/2023	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	OFICIO Nº 1776-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

04/06/2023	Municipalidad Provincial de Huaraz	OFICIO Nº 1869-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Cajamarca	OFICIO Nº 1873-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Huánuco	OFICIO Nº 1877-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Chiclayo	OFICIO Nº 1881-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Mariscal Nieto	OFICIO Nº 1885-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de San Martín	OFICIO Nº 1889-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
10/05/2023	Defensoría del Pueblo	OFICIO Nº 1761-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
10/05/2023	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	OFICIO Nº 1775-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Chachapoyas	OFICIO Nº 1868-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Huamanga	OFICIO Nº 1872-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Huancavelica	OFICIO Nº 1876-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Trujillo	OFICIO Nº 1880-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Tambopata	OFICIO Nº 1884-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

04/06/2023	Municipalidad Provincial de Puno	OFICIO Nº 1888-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Coronel Portillo	OFICIO Nº 1892-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
10/05/2023	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO Nº 1774-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
10/05/2023	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	OFICIO Nº 1778-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Arequipa	OFICIO Nº 1871-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial del Cusco	OFICIO Nº 1875-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Huancayo	OFICIO Nº 1879-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Maynas	OFICIO Nº 1883-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Maynas	OFICIO Nº 1883-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Piura	OFICIO Nº 1887-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
04/06/2023	Municipalidad Provincial de Tumbes	OFICIO Nº 1891-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 4
Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 4909/2022-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Fecha de envío	Institución	Documento
23/05/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO Nº 1827-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
23/05/2023	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO Nº 1831-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
23/05/2023	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO Nº 1828-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
23/05/2023	Municipalidad Provincial del Callao	OFICIO Nº 1832-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
23/05/2023	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	OFICIO Nº 1829-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
23/05/2023	Gobierno Regional del Callao	OFICIO Nº 1833-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
23/05/2023	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	OFICIO Nº 1830-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 5
Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 5191/2022-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
07/06/2023	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	OFICIO Nº 2141-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
07/06/2023	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	OFICIO Nº 2140-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
07/06/2023	Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO Nº 2139-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

07/06/2023	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO Nº 2143-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
07/06/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO Nº 2138-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
07/06/2023	Ministerio del Interior	OFICIO Nº 2142-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
14/11/2023	Federación Nacional Marítima y Portuaria del Perú	OFICIO Nº 2281-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 6
Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 6570/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
13/12/2023	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	OFICIO 0564-2023-2024/CTC-CR
13/12/2023	Fundación Transitemos	OFICIO 0568-2023-2024/CTC-CR
13/12/2023	Superintendencia de la Superintendencia de Transporte	OFICIO 0565-2023-2024/CTC-CR
13/12/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 0563-2023-2024/CTC-CR
13/12/2023	ONG Luz Ámbar Perú	OFICIO 0567-2023-2024/CTC-CR
13/12/2023	Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú (REMURPE)	OFICIO 0566-2023-2024/CTC-CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 7
Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 7655/2023-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Fecha de envío	Institución	Documento
07/05/2024	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	OFICIO 1396-2023-2024/CTC-CR
07/05/2024	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO 1400-2023-2024/CTC-CR
07/05/2024	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales - ANGR	OFICIO 1397-2023-2024/CTC-CR
07/05/2024	Municipalidad Provincial del Callao	OFICIO 1401-2023-2024/CTC-CR
07/05/2024	Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE	OFICIO 1398-2023-2024/CTC-CR
07/05/2024	ONG Luz Ámbar Perú	OFICIO 1402-2023-2024/CTC-CR
07/05/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 1395-2023-2024/CTC-CR
07/05/2024	Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú – REMURPE	OFICIO 1399-2023-2024/CTC-CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

CUADRO N° 8

Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 7855/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
23/05/2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de uso Público – OSITRAN	OFICIO 1620-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales - ANGR	OFICIO 1624-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	OFICIO 1619-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE	OFICIO 1623-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Fundación Transitemos	OFICIO 1627-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO 1621-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú – REMURPE	OFICIO 1625-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 1618-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	Municipalidad Provincial del Callao	OFICIO 1622-2023-2024/CTC-CR
23/05/2024	ONG Luz Ámbar Perú	OFICIO 1626-2023-2024/CTC-CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

CUADRO N° 9

Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8421/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
25/09/2024	Asociación de Transportistas Nacional e Internacional - ASOTRANI PERÚ	OFICIO N° 040-2024-2025-CTC-HMPL-CR
25/09/2024	Gobierno Regional de Lima	OFICIO N° 044-2024-2025-CTC-HMPL-CR
25/09/2024	Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, carga y mercancías – SUTRAN	OFICIO N° 041-2024-2025-CTC-HMPL-CR
25/09/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 039-2024-2025-CTC-HMPL-CR
25/09/2024	Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO N° 043-2024-2025-CTC-HMPL-CR
25/09/2024	Ministerio del Interior	OFICIO N° 042-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

CUADRO N° 10

Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 9101/2024-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
11/10/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 391-2024-2025-CTC-HMPL-CR
11/10/2024	Confederación de Transportistas en vehículos menores	OFICIO N° 392-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/10/2024	Asociación Nacional de Transportistas de Personas en Automóviles – Colectivos Junín – Lima – Lima Provincias – Pasco – Huancavelica – Ayacucho – Apurímac "ANTRA"	OFICIO N° 516-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/10/2024	Federación de Autos Colectivos del Perú	OFICIO N° 517-2024-2025-CTC-HMPL-CR
16/10/2024	Asociación de Municipales del Perú - AMPE	OFICIO N° 500-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/10/2024	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN	OFICIO N° 515-2024-2025-CTC-HMPL-CR
17/10/2024	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales - ANGR	OFICIO N° 504-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 11

Solicitudes de opinión sobre el Proyecto de Ley N° 9204/2024-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Fecha de envío	Institución	Documento
22/10/2024	Federación de Autos Colectivos del Perú	OFICIO N° 548-2024-2025-CTC-HMPL-CR
22/10/2024	Confederación Nacional de Transportistas del Perú	OFICIO N° 552-2024-2025-CTC-HMPL-CR
22/10/2024	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN	OFICIO N° 549-2024-2025-CTC-HMPL-CR
22/10/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 547-2024-2025-CTC-HMPL-CR
22/10/2024	Asociación Nacional de Transportistas de Personas en Automóviles – Colectivos Junín – Lima – Lima Provincias – Pasco – Huancavelica – Ayacucho – Apurímac "ANTRA"	OFICIO N° 551-2024-2025-CTC-HMPL-CR
22/10/2024	Confederación Nacional de Empresa de Transporte Público – CONATRAP	OFICIO N° 550-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

Opiniones e información recibida

Para la elaboración del presente dictamen, la Comisión de Vivienda y Construcción ha recibido opinión de las siguientes entidades:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

CUADRO N° 12

Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 2487/2021-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
11/11/2022	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	Oficio N° D-002037-2022-ATU/GG
09/02/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 024-2023-MTC/01
01/12/2022	Ministerio del Interior	OFICIO N° 000936-2022/IN/DM
18/10/2022	Asociación Automotriz del Perú	Carta N° 420-2022/AAP-PD-GG
11/10/2022	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	Oficio Nº 1060- 2022-ANGR/P
11/10/2022	Asociación de Transportistas del Sur - ATRASUR	Oficio N° 0002-2022/ATRASUR
18/10/2022	Federación Regional de Transportistas de Vehículos Categoría M1- Región Cajamarca	Oficio N° 001-2022-IBC-PDDFRTVCM1.RC

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

CUADRO N° 13

Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 2124/2021-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
11/11/2022	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	Oficio N° D-002037-2022-ATU/GG
31/08/2022	Municipalidad Metropolitana de Lima	Oficio N° D000996-2022-MML-SGC
11/10/2022	Ministerio de Energía y Minas	Oficio N° 628-2022-MINEM/DM
03/03/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 044-2023-MTC/01

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 14

Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 4812/2022-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
15/09/2023	Municipalidad Provincial de Arequipa	Oficio N° 1448-2023-MPA-SG
22/02/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 417-2023-MTC/01
03/10/2023	Defensoría del Pueblo	Oficio n.° 0481-2023-DP/PAD
30/05/2023	Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio N° 991-2023-EF/10.01

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 15

Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 4909/2022-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
23/05/2023	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	Oficio N° D-000653-2023-ATU/GG
15/09/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 1989-2023-MTC/04
09/06/2023	Municipalidad Metropolitana de Lima	Oficio N° D000028-2023-MML-OGSC
14/06/2023	Ciudadana NELLY ANGULO RIVERA	Oficio N° 4212-2023-OPC-OM-CR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 16

Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 5191/2022-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
04/07/2023	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	Oficio N° D-000808-2023-ATU/GG
22/06/2023	Ministerio del Interior	OFICIO N° 002538-2023/IN/SG
27/12/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 412-2023-MTC/01

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 17
Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 7655/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
23/09/2024	Federación De Autos Colectivos del Perú	OFICIO N° 0414-2024-FACRC-P/HCT

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 18
Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 7855/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
23/09/2024	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU	Oficio N° D-001076-2024-ATU/GG
05/06/2024	OSITRAN	OFICIO N° 0230-2024-PD-OSITRAN

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

CUADRO N° 19
Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley N° 8421/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
26/09/2024	Ministerio del Interior	OFICIO N° 001055-2024-IN-SG-PCR

Elaboración: Comisión de Transportes y Comunicaciones

Análisis de las opiniones recibidas

a) Proyecto de Ley N° 2487/2021-CR

- Mediante Oficio N° 024-2023-MTC/01, enviado el 09/02/2023, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N° 0137-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el que señala que la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial opina que el proyecto de ley no excluye a las circunscripciones de Lima y Callao, lo que afecta al

desarrollo y modernización del transporte regular, especial y urbano en Lima y Callao que la ATU viene implementando, conforme a la Ley N° 30900. Asimismo, la propuesta de establecer que los gobiernos regionales y locales establecerán la antigüedad de los vehículos del servicio de ámbito interprovincial e interdistrital, contraviene la Ley N° 27181, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre. Además, señala que, para establecer la incorporación de las carrocerías multipropósito, SUV, hatchback para la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo; así como para establecer el recorrido del automóvil colectivo en 450 km, se debe contar con sustento técnico que el proyecto de ley no tiene. Por otro lado, el citado informe señala que, ni el proyecto de ley ni la exposición de motivos desarrollan el carácter excepcional del servicio, ni incluyen sustento técnico sobre el establecimiento de condiciones técnicas de los vehículos y de los términos de las autorizaciones de transporte. Finalmente, el referido informe señala:

> Respecto al artículo 4 del Proyecto de Ley, se propone que los vehículos de la clasificación N1, sean autorizados para prestar el servicio de automóvil colectivo con carácter excepcional sujeto a la demanda y justificación de un servicio mixto. Al respecto, el MTC ha elaborado un proyecto de norma para regular el servicio de transporte mixto en vehículos de la categoría N1 (modelo pick up) considerando las necesidades y comportamientos de los pasajeros en vías rurales de trocha carrozable, afirmadas o no pavimentada de la Amazonía y zonas Alto Andinas del Perú, con la finalidad de promover la movilidad rural, en el caso de rutas en las que no es posible, por geografía o el tipo de vía el tránsito de vehículos automotores convencionales, facilitando el transporte de la ciudadanía para fomentar las actividades económicas y sociales. El referido proyecto normativo, mediante la Resolución Ministerial N° 701-2022-MTC/01, ha sido pre-publicado para recibir la opinión y comentarios de la ciudadanía.
>
> Respecto al artículo 5 del Proyecto de Ley, se promociona la utilización de vehículos eléctricos e híbridos, otorgándose mayores beneficios y facilidades. Al respecto, resulta necesario se precise la naturaleza o alcance de los beneficios y facilidades que les serían otorgadas a las empresas de transporte por contar con unidades eléctricas e hibrido eléctricas, ya que las mismas no pueden incidir en las condiciones legales, técnicas o de seguridad necesarias para prestar el servicio. Asimismo, no se regula respecto a la infraestructura o condiciones que deben tener los vehículos eléctricos e híbridos para su operatividad en la prestación del servicio de transporte.

- Mediante Oficio Nº 1060- 2022-ANGR/P, enviado el 11/10/2022, la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales señala estar en desacuerdo con la iniciativa legal presentada debido a que se ya se encuentra regulado el servicio de transporte terrestre mediante la Ley N° 31906 y su reglamento D.S. N° 003-2022-MTC de fecha 05 de abril de 2022.
- Mediante Oficio N° D-002037-2022-ATU/GG, enviado el 11/11/2022, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU remite el Informe N° D-000390-2022-ATU/GG-

OAJ, que señala lo siguiente: "No se evidencia sustento técnico alguno sobre: (i) la inclusión de tipos de carrocerías en la categoría vehicular M1, (ii) solo permitir vehículos de la categoría vehicular M2 de hasta 20 asientos para el servicio, y (iii) la disminución de la cilindrada mínima del motor de 1600 cc (exigencia vigente) a 1250 cc pueden ser una solución a la problemática planteada". Además, "Las horas de recorrido planteadas son las mismas a las ya establecidas en el Reglamento de la Ley N° 31096". Asimismo, "ni el Proyecto de Ley ni la exposición de motivos, desarrollan el carácter de excepcional del servicio, el cual tiene características propias que los distinguen del servicio de transporte regular y especial regulados en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC". Agrega en el informe que "a diferencia del servicio de transporte regular de personas, el servicio temporal de transporte en automóvil colectivo se presta en vehículos M1 y M2 y la ruta en la que se presta tiene una distancia determinada, la cual es menor a la del servicio de transporte regular de personas. Además de ello, el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, en ámbito nacional e interprovincial, se autoriza únicamente en rutas en las que se verifica la falta de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3, teniendo la calidad de subsidiario respecto de este último servicio. Asimismo, se diferencia del servicio de transporte especial debido a que el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo se realiza con regularidad y continuidad (...). El RNAT promueve el transporte en medios de mayor capacidad, en cumplimiento de los principios establecidos en la Ley Nº 27181, Ley General de Trasporte Terrestre, por cuanto ésta señala que los medios de transporte que muestren mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial o en la preservación del ambiente son materia de un trato preferencial de parte del Estado. En tal sentido, es menester considerar que el vehículo de menor capacidad tiene una menor seguridad en la prestación del servicio". En efecto, mientras que en el transporte realizado en buses (vehículos de mayor capacidad) se registra una muerte cada 2,310 millones de kilómetros recorridos, en el caso del transporte en autos (vehículos de menor capacidad) se registra una muerte por cada 220 millones de kilómetros recorridos".

- Mediante OFICIO N° 000936-2022/IN/DM, enviado el 01/12/2022, el Ministerio del Interior remite el INFORME N° 002252-2022/IN/OGAJ que señala que el proyecto de ley no se encuentra dentro de las competencias del Sector Interior, por lo que no corresponde emitir opinión sobre el mismo.
- Mediante Carta N° 420-2022/AAP-PD-GG, enviada el 18/10/2022, la Asociación Automotriz del Perú expresa su desacuerdo con el proyecto de ley, en razón a los siguientes fundamentos: i) a mayor aumento de unidades en la red vial, se afecta la transitabilidad en las vías del ámbito nacional y, en consecuencia, el crecimiento del parque automotor; ii) las propuestas de establecer nuevas carrocerías perjudicarían la seguridad vial y va en contra del Reglamento Nacional de Vehículos; iii) las medidas propuestas ya están contempladas en la normativa vigente y resulta inconveniente modificarlas sin contar con sustento técnico

porque implicarían un retroceso en el proceso de reforma vial.

- Mediante Carta N° 420-2022/AAP-PD-GG, enviada el 18/10/2022, la Asociación Automotriz del Perú señala que el proyecto de ley es innecesario porque reabre la discusión que fue resuelta el 24 de diciembre de 2020. Para la reglamentación de la Ley N° 31096 contó con la opinión de INNOVAPUCP y las propuestas del proyecto de ley no contienen sustento técnico.
- Mediante Oficio N° 001-2022-IBC-PDDFRTVCM1.RC, enviado el 18/10/2022, la Federación Regional de Transportistas de Vehículos Categoría M1- Región Cajamarca señala estar de acuerdo con el proyecto de ley debido a lo siguiente:

  En este contexto, dado a que los Gobiernos Regionales de todo el territorio Nacional, decidieron no volver a promulgar y/o aprobar Ordenanzas que nos permitan seguir permaneciendo en el servicio, se buscó que se apruebe una Ley que nos permita seguir brindando el servicio de transporte público de pasajeros por carretera en el ámbito interprovincial, razón por el cual mediante **LEY N° 31096 se aprobó y publico la LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS,** sin embargo al aprobarse el **DECRETO SUPREMO N° 003-2022-MTC,** Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, NO se tuvo en cuenta la realidad económica y geográfica de cada región (especialmente la Región Cajamarca), dado a que se han establecido condiciones técnicas que impiden a que más del 95% de empresas de transporte dedicadas a la prestación del servicio de transporte interprovincial en vehículos de la categoría M1, no puedan cumplir y si lo hicieran, dichas unidades no serían las idóneas para nuestra región, y; por ende se pondría en riesgo la salud y la vida de nuestros usuarios.

  Además, señala que las condiciones señalas en la Ley N° 31096 y en su Reglamento "resultan lesivas y contrarias a los intereses económicos y geográficos de nuestros transportistas y comunidad en su conjunto, dado que nuestra realidad en la región es totalmente distinta a la de las otras regiones. Por lo tanto, el proyecto de ley sí se adecua a la realidad de Cajamarca.

b) Proyecto de Ley 2124/2021-CR

- Mediante Oficio N° D-002037-2022-ATU/GG, enviado el 11/11/2022, la ATU remite el Informe N° D-000331-2022-ATU/DIR-SR, em el que señala: "Dado que la materia del Proyecto de Ley comprende aspectos cuya regulación en el marco normativo vigente se encuentra a cargo del

MTC (en este caso, el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo) siendo el caso que, corresponde a este -a través de la DGPRTM- emitir un pronunciamiento respecto del referido proyecto normativo".

- Mediante Oficio N° D000996-2022-MML-SGC, enviado el 31/08/2022, Municipalidad Metropolitana de Lima remite el Informe N° D000120-2022-MML-GMU-SERSV, Informe N° D000223-MML-GMU-AL y el Informe N° D000774-2022-MML-GAJ en los que señala: i) las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, están excluidas del ámbito de aplicación de la Ley Nº 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley Nº 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, y su Reglamento; ii) en el Proyecto de Ley N°2124-2021-CR y la exposición de motivos, no obra sustento y/o opinión técnica favorable de las áreas competentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que precisen que el cambio en aspectos técnicos de los vehículos de categoría M1 respecto de carrocería, peso neto, cilindrada o potencia de motor, no resultan contrarias o pongan en peligro la seguridad para los usuarios del servicio y de la vía.
- Mediante Oficio N° 628-2022-MINEM/DM, enviado el 11/10/2022, el Ministerio de Energía y Minas remite el Informe N° 842-2022-MINEM/OGAJ, mediante el cual señala que las materias reguladas en el proyecto de ley no son de su competencia.
- Mediante Oficio N° 044-2023-MTC/01, enviado el 03/03/2023, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N°1780-2022-MTC/18, en el que señala:

Cabe señalar, que para determinar los parámetros de pesos y cilindrada establecidos en las categorías vehiculares M1 y M2, para la prestación del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, el MTC contrató los servicios del Centro de Consultoría y Servicios Integrados de la Pontificia Universidad Católica del Perú - InnovaPUCP, entidad especializada en estudios técnicos en materia de transporte terrestre, quienes emitieron el Informe Técnico N° 2021-01-09-R denominado "Definición de los requisitos técnicos para los vehículos que prestan el servicio de transporte en auto colectivo".

Al respecto, corresponde mencionar que para modificar los parámetros de pesos y cilindrada establecidos para las categorías vehiculares M1 y M2 en los ámbitos nacional e interregional e interprovincial e interdistrital, es necesario contar con otro estudio técnico que sustente la modificación de las condiciones técnicas establecidas en el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, dado que dichas condiciones técnicas fueron establecidas como producto de una contratación de un servicio de consultoría externa, recaído en el informe técnico de INNOVA-PUCP de la Pontificia Universidad Católica del Perú, por lo que se requiere de otro informe técnico emitido bajo los mismos mecanismos, que sustente las modificaciones a las referidas condiciones técnicas.

Por otro lado, respecto a elevar de 5 a 15 años la antigüedad máxima de permanencia de los vehículos para el ámbito nacional e interregional, corresponde señalar que, en el Reglamento, se establece 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.

Actualmente en cumplimiento al Informe N° 1462-2022-MTC/18 "Plan de trabajo para la revisión de las condiciones de acceso y permanencia aprobados mediante Decreto Supremo N° 003-2022-MTC", el equipo de trabajo viene realizando el diagnóstico preliminar que permita contar con el sustento o análisis del caso con la finalidad de modificar los parámetros de pesos y cilindrada establecidos para las categorías vehiculares M1 y M2 en los ámbitos nacional e interregional e interprovincial e interdistrital

Finalmente, se concluye que el hecho de tratar de modificar disposiciones establecidas en un decreto supremo a través de una ley, estaría transgrediendo la competencia del Poder Ejecutivo de ejercer su función normativa; más aún si consideramos que en el caso que, posteriormente, la autoridad administrativa considere necesario modificar las disposiciones establecidas en dicho decreto supremo (modificada por ley), no podrá realizarlo, en la medida que se necesitaría de otra ley que la modifique, viéndose limitado su función normativa.

c) Proyecto de Ley N° 4812/2022-CR

- Mediante Oficio N° 1448-2023-MPA-SG, enviado el 15/09/2023, la Municipalidad Provincial de Arequipa remite el Informe Legal N° 30-2023-MPA-GTUCV/AL/ljcs, en el que señala:

  Por seguridad social se tiene que tener cuidado que estos vehículos no deben prestar un servicio entre regiones lejanas, por la distancia, características vehicular y conductor capacitado, conociendo la historia de la prestación del servicio que realizan los buses, categoría M3, varios de ellos con carrocería de camión, la demora en sus salidas y llegadas y atención al usuario y el costo beneficio de mantenimiento vehicular, puede darse pero con poca cantidad de este tipo de vehículos M1 y no dentro de una ciudad, porque se saturarían las vías y provocaría un caos vehicular y social.
  Este tipo de servicio más se daría en las zonas urbanas rurales, ya sean interdistritales, provinciales y regionales (entre regiones cercas) y con una fiscalización permanente y constante y no se estaría provocando inseguridad jurídica y perjuicio a los transportistas, sino una debida atención al usuario como se merece, rompiendo el monopolio existente y la falta de vehículos M3.

- Mediante Oficio N° 417-2023-MTC/01, enviado el 22/02/2024, Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N° 1098-2023-MTC/18.01, en el que señala:

De otra parte, respecto a la modificación de la quinta disposición complementaria final de la Ley 31096, orientada a ampliar la vigencia de dicha ley a 10 años, prorrogables por un plazo máximo de tres 3 años a través de Decreto Supremo, sujeto a la opinión de conformidad del MTC o la autoridad competente, SUTRAN advierte que se alteraría el carácter temporal de dicho servicio, conforme lo establece el "Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo" aprobado mediante Decreto Supremo N° 003-2022-MTC.

El citado Proyecto de Ley, no se encuentra acorde con los objetivos prioritarios establecidos en la referida Política Nacional Multisectorial, debido a que el empleo de vehículos de categoría M1 para la prestación del servicio de colectivo podría impactar negativamente en la seguridad vial, al contravenir el Objetivo Prioritario N° 3 "lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de las y los usuarios viales",

La DSV analizó un tipo de vehículo muy usado por servicios de colectivos en situación de informalidad: los vehículos M1 con carrocería multipropósito. Se tomó como referencia el vehículo modelo N300 de Chevrolet, como uno de los vehículos más vendidos en el 2021 de acuerdo con la información remitida por la Asociación Automotriz del Perú – AAP. Según la evaluación Latin NCAP este vehículo muestra una calificación de 0 estrellas para los ocupantes adultos, es decir, alguno de sus ocupantes puede recibir lesiones de riesgo de vida en alguna de las configuraciones de choque evaluadas; mientras que presenta la calificación de una estrella para los pasajeros niños. Mayor información en el siguiente enlace:

En cuanto al grado de probabilidad de participación en siniestros de tránsito y la gravedad de las consecuencias, se tiene que, según el registro de la Policía Nacional del Perú en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el 2021-2022, más del 73% de los vehículos involucrados en siniestros fatales fueron vehículos de 4 ruedas a más, siendo el sedán (49.8%) y el SUV (20.0%) los que tienen mayor porcentaje en los siniestros fatales, seguido de los vehículos de categoría M1 con carrocería multipropósito, coloquialmente conocido como miniván, (7.8%) y station wagon (7.3%), todos vehículos de categoría M1. Mientras que los vehículos menores con mayor presencia en siniestros viales son las motos lineales (12.91%) y los motocar (9.60%).

De igual modo, debemos agregar que las carrocerías SUV y multipropósito no cumplen con los requisitos para ser carrocerías admisibles en la categoría M1 dado que los vehículos con dichas carrocerías tienen centros de gravedad elevados, lo que incrementa el riesgo de volcadura en pendientes pronunciadas. En ese sentido, se recomienda mantener las carrocerías previamente establecidas.

- Mediante Oficio N° 0481-2023-DP/PAD, enviado el 03/10/2023, la Defensoría del Pueblo señala: "El Proyecto de Ley N° 4812/2022-CR no es viable, por lo siguiente: 1. No se ha acreditado técnicamente en el proyecto de ley que el empleo de vehículos M1 distintos a los que cuentan con carrocería sedán o station wagon, sea una práctica segura para el transporte público en automóviles colectivos. 2. Para fundamentar la necesidad de ampliación del plazo del régimen temporal contemplado en la Ley N° 31096, es necesario contar con el diagnóstico del Grupo de Trabajo Sectorial sobre Transporte Colectivo (...)".
- Mediante Oficio N° 991-2023-EF/10.01, enviado el 30/05/2023, el Ministerio de Economía y Finanzas remite el INFORME N° 0460-2023-EF/42.02, en el cual señala que no resulta competente para emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 4812/2022-CR.

d) Proyecto de Ley N° 4909/2022-CR

- Mediante Oficio N° 1989-2023-MTC/04, enviado el 15/09/2023, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el INFORME N° 1013-2023-MTC/18.01, en el que señala: "los automóviles colectivos son los vehículos cuya circulación genera más congestión vehicular, debido a la naturaleza de su actividad". Además, "la prestación del servicio de transporte en auto colectivo no está alineada con los principios de la Política de Transporte Urbano, aprobada con Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, tales como: i) contar con sistemas de transporte urbano público eficientes; ii) mejorar la gobernanza del transporte urbano; iii) desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura; y, iv) Satisfacer las necesidades

de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano". Adicionalmente, "existen algunos vehículos multipropósito que tienen la última fila de asientos sin acceso directo a una puerta del vehículo, lo que podría tener consecuencias fatales para la vida y la integridad de las personas en caso de accidente, de acuerdo con una nota del diario el comercio, los vehículos con carrocería multipropósito son los más peligrosos del mercado, siendo que no se venden en el país donde los fabrican: China".

- Mediante Oficio N° D-000653-2023-ATU/GG, enviado el 23/05/2023, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU remite el Informe N° D-000097-2023-ATU/DAAS-SDAA de la Dirección de Asuntos Ambientales y Sociales, en el cual señala: "el proyecto de ley deviene en inconstitucional, en la medida que afecta los derechos fundamentales de las personas a la dignidad, la defensa de la persona humana y su dignidad, los derechos a la vida, integridad personal y salud; así como el deber de protección del consumidor y del usuario y el derecho a un medio ambiente equilibrado y adecuado. Por tanto, se considera no viable el proyecto de ley".
- Mediante Oficio N° D000028-2023-MML-OGSC, enviado el 09/06/2023, la Municipalidad Metropolitana de Lima remite el INFORME N° D000192-2023-MML-GMU-AL, en el cual señala: "Municipalidad Metropolitana de Lima no cuenta con competencias en materia del servicio público de transporte terrestre de personas, incluyendo el Servicio de Taxi, desde la finalización del proceso de transferencia de competencias establecida en la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)".
- Mediante comunicación de fecha 07/05/2023, la ciudadana NELLY ANGULO RIVERA señala: "El desorden siempre genera caos, los colectiveros no se encuentran inscritos en ninguna institución, generan desorden en las avenidas que recorren. Recogen y dejan pasajeros dónde mejor les plazca y no respetan las normas ni a los usuarios".

e) Proyecto de Ley N° 5191/2022-CR

- Mediante Oficio N° 412-2023-MTC/01, enviado el 27/12/2023, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Informe N° 2239-2023-MTC/08, en el cual señala que el proyecto de ley contraviene la Política Multisectorial de Seguridad Vial. Asimismo,

  La prestación del servicio de transporte en auto colectivo no se encuentra alineada con los principios de la Política de Transporte Urbano, aprobada con Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, tales como: i) contar con sistemas de transporte urbano público eficientes; ii) mejorar la gobernanza del transporte urbano; iii) desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura; y, iv) Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano.

- Mediante Oficio N° D-000808-2023-ATU/GG, enviado el 04/07/2023, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU remite el Informe N° D-000272-2023-ATU/DIR-SR, en el cual señala que la ATU no es competente para emitir opinión sobre el proyecto de

ley.

- Mediante Oficio N° D OFICIO N° 002538-2023/IN/SG, enviado el 22/06/2023, el Ministerio del Interior remite el Informe N° INFORME N° 001311-2023/IN/OGAJ, en el cual señala que no es competente para emitir opinión sobre el proyecto de ley.

f) Proyecto de Ley N° 7655/2023-CR

- Mediante OFICIO N° 0414-2024-FACRC-P/HCT, enviado el 23/09/2024, la Federación De Autos Colectivos del Perú señala: "Recomendamos como transportistas formales del servicio de transporte de pasajeros interprovincial en automóvil colectivo M1, que se deberá considerar incluir en el texto sustitutorio o una disposición final complementaria que la formalización solamente se refiere o cobertura a las empresas que han estado brindando el servicio correctamente constituidas y tributando ante la SUNAT hasta la publicación de la ley 31096 de fecha 24- 12- 2020. Esta recomendación lo hacemos con el objetivo de evitar que se prolifere o se incremente el servicio de transportes en esta categoría M1 y M2 a nivel nacional y se luche contra la piratería e ilegalidad en el servicio. Además, se debe Interpretar el sentido de la palabra FORMALIZACIÓN se entienda regularizar el servicio de los que ya venían prestando el servicio antes de la publicación de la ley 31096".

g) Proyecto de Ley N° 7855/2023-CR

- Mediante Oficio N° D-001076-2024-ATU/GG, enviado el 23/09/2024, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU remite el Informe N° D-001248-2024-ATU/DO-SSTR, en el cual concluye que se advierte ausencia de rigor en el análisis de la exposición de motivos que solo se ha limitado a señalar el problema pública que ya había sido identificado por la ATU; por lo tanto, la aprobación del proyecto de ley significaría "un retroceso de cara a la implementación del Sistema Integrado de Transportes que viene ejecutando la ATU".
- Mediante OFICIO N° 0230-2024-PD-OSITRAN, enviado el 05/06/2024, el OSITRAN remite el INFORME Nº 00082-2024-GAJ-OSITRAN en el que señala que su función consiste en regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, la misma que abarca infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, supervisando el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley. Por lo tanto, no cuenta con competencias vinculadas con la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, aspecto que busca ser objeto de regulación a través del Proyecto de Ley N° 7855/2023-CR.

h) Proyecto de Ley N° 8421/2023-CR

- Mediante OFICIO N° 001055-2024-IN-SG-PCR, enviado el 26/09/2024, el Ministerio del Interior remite el INFORME N° 001645-2024-IN-OGAJ, en el que señala que no tiene competencia

para emitir opinión sobre el proyecto de ley.

Adicionalmente, se han recogido opiniones de distintos gremios y autoridades a través de documentos recibidos y en el marco de reuniones de trabajo y mesas técnicas, tal como se detalla a continuación:

- Mediante Carta N° 106-2024/AAP-GG, de fecha 7 de noviembre de 2024, la Asociación Automotriz del Perú emite opinión sobre los Proyectos de Ley N° 9204/2024-CR, 9313/2024-CR y 9332/2024-CR y señala que se encuentra en desacuerdo con cualquier ampliación y/o modificación de la Ley N° 30196. Los proyectos de ley mencionados son innecesarios y reabren una discusión resulta el 24 de diciembre de 2020 mediante la dación de la Ley N° 31096, la cual regula un régimen temporal y la finalidad es que los transportistas migren gradualmente a prestar servicios formales en vehículos de mayor capacidad que los M1. Propone una reforma integral del transporte terrestre a nivel nacional con vehículos eficientes y sustentables, con fiscalización transparente y sin injerencia política.

- En fecha 17 de octubre de 2024, en la Sala 1 "Carlos Torres y Torres Lara" del Congreso de la República, se realizó la Mesa Técnica "Problemática del transporte terrestre urbano e interurbano", que comprendió principalmente el servicio del automóvil colectivo, organizada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la que estuvieron presentes los representantes del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Ministerio del Interior, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, SUTRAN, ATU, INDECOPI, Defensoría del Pueblo y los representantes de los gremios de transporte del país, como el Sindicato de Taxi Amarillo – SIGTAP, la Federación de Transportes de la Macro Región Sur – FETRAMAR con sede en Moquegua, la Alianza Gremial Nacional de Transportistas del Perú – categoría M1 y M2 a nivel nacional, la Federación Unitaria de Taxis y Autos Colectivos – FUNTAC PERÚ, la Asociación de Autos Colectivos de la Región Sur Arequipa, la ONG Luz Ambar, la Unión de Gremios Nacional de Transporte Multimodal del Perú – UGTRANM, AFOCAT Tumbes, entre otros. En la cita, se abordó el problema de la aplicación de la Ley 28972, el impacto del término de la vigencia de la Ley 31096, la clasificación vehicular M1 y el transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Lima Metropolitana y el Callao.

- Asimismo, la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha sostenido reuniones de trabajo con diversos gremios a ámbito local, regional y nacional.

- En la sesión ordinaria descentralizada del 28 de octubre de 2024 de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, desarrollada en el distrito de Chancay, provincia de Huaral, durante el debate del predictamen "Ley que prorroga la vigencia de la ley 31096, ley que precisa los alcances de la ley 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos", se acordó la realización de una mesa técnica, con

presencia de representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y SUTRAN. La reunión, denominada "Aspectos técnicos de la formalización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos", se programó el miércoles 30 de octubre de 2024, en la Sala 1:" Carlos Torres y Torres Lara" del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre del Congreso de la República, la misma que contó con la presencia de funcionarios del MTC, SUTRAN y ATU.

- En fecha 8 de noviembre de 2024, se realizó una reunión de trabajo organizada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la que se abordó la viabilidad de incluir en el ámbito de aplicación de la Ley N° 31096 a las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao. En dicha reunión, se contó con la participación del MTC, ATU, SUTRAN, la Defensoría del Pueblo y los diferentes gremios de automóviles colectivos de Lima y Callao.

4.5 ANALISIS COSTO-BENEFICIO

El objetivo fundamental que pretenden resolver los diversos Proyecto de Ley acumulados en el presente Dictamen, es solucionar la problemática de la demora, impedimentos y en algunos casos, la falta de voluntad política en la formalización del servicio del transporte terrestre de pasajeros en autos colectivos, en vista de la culminación del plazo de vigencia de la Ley 31096, al 24 de diciembre de 2024, por lo que la prórroga de la vigencia de la ley, es la mejor propuesta de solución, por lo que haremos un análisis cualitativo que identifique los efectos sobre las personas, grupos de interés e instituciones, sobre los que impactará la propuesta legislativa.

Involucrados	Efectos Directos	Efectos Indirectos
Público usuario	-Viajarán a sus destinos en los automóviles colectivos de categoría M1 con las garantías de Ley, tanto de comodidad y seguridad, como se les ofrece con las categorías M3	-Tendrán la posibilidad de decidir entre utilizar un transporte en vehículos de categorías M1, M2 y M3, de acuerdo con sus posibilidades económicas y con los costos de oportunidad.
Estado peruano	-Se solucionará un problema latente durante más de 20 años, con un sector del transporte que demanda formalización. -Se tendrá la posibilidad de realizar un control político, por	-Se reducirán los conflictos sociales en el transporte. -Se reducirá la informalidad en el transporte de pasajeros.

	el incumplimiento de la Ley, al establecer la obligación de informar cada año sobre el avance de la implementación de la norma.	
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	-Se tendrá la oportunidad de concluir con el listado de rutas para la autorización del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional por ausencia e insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3.	- Tendrá información e insumos para, de ser el caso, actualizar la Política Nacional de Transporte, así como hacer efectiva a la ampliación adicional de la vigencia de la Ley 31096.
SUTRAN	-Administrará, publicará y actualizará el registro oficial de empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros en automóvil colectivo, que utilizar vehículos de la clasificación M1 y M2.	-Se reducirán los costos de fiscalización.
Gobiernos Regionales	-Tendrá un mayor plazo, para autorizar el servicio de transporte de pasajeros en automóvil colectivo en el ámbito de su jurisdicción. - Tendrá la oportunidad de concluir con la aprobación del listado de rutas para la autorización del servicio de ámbito interprovincial por ausencia o insuficiencia de oferta del servicio de la categoría M3.	- Tendrán información e insumos para, de ser el caso, hacer efectiva a la ampliación adicional de la vigencia de la Ley 31096.
Municipalidades Provinciales	-Podrán concluir con la autorización del servicio de transporte terrestre de	- Tendrán información e insumos para, de ser el caso, hacer efectiva a la ampliación

	pasajeros en automóvil colectivo, en el ámbito de su jurisdicción.	adicional de la vigencia de la Ley 31096.
ATU	- Se habilita la posibilidad de que evalúe la demanda y condiciones de infraestructura vial mínima, para considerar el otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público de personas en automóvil colectivo, en las zonas o áreas de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao en las que la población residente no se encuentra dentro del área de cobertura y de acceso al servicio de transporte público regular de personas o en las que exista insuficiencia de oferta del servicio.	- Se atenderán las necesidades de transporte de las zonas no cubiertas por el transporte terrestre regular de personas.
Transportistas que prestan el servicio de transporte en automóviles colectivos a nivel nacional, en circunscripciones distintas a las de Lima Metropolitana y Callao.	- Se amplía la vigencia de la norma que habilita su formalización.	-Se contará con un marco legal que garantice la prestación adecuada del servicio en el marco de la formalidad. - Se reducirá el número de sanciones producto de la informalidad del servicio de transporte de pasajeros en automóvil colectivo.
Transportistas que prestan el servicio de transporte en automóviles colectivos en Lima Metropolitana y Callao.	- Se habilita la posibilidad de que puedan cubrir de manera formal rutas en zonas no cubiertas por el transporte terrestre regular de personas,	-Se contará con un marco legal que garantice la prestación adecuada del servicio en el marco de la formalidad. - Se mejorarán las

	previa evaluación técnica de la ATU.	condiciones del servicio al usuario y las condiciones de trabajo de los transportistas. - Se reducirá el número de sanciones producto de la informalidad del servicio de transporte de pasajeros en automóvil colectivo.

La aprobación de la norma no demandará recursos adicionales del tesoro público, debido a que el costo del proceso de formalización será asumido por los propios transportistas, pagando los derechos de tramitación correspondientes, tanto al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobiernos Regionales, Municipalidades Provinciales y la ATU. Asimismo, la formalización reduce los costos de fiscalización.

Respecto a la vinculación con los objetivos del Acuerdo Nacional y las Políticas de Estado, de los proyectos de ley que se dictaminan, guardan relación con la competitividad en el país, la 18° Política de Estado referida a la ***Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica***, promoviendo proyectos de Ley, con los temas de ***Normatividad referida al transporte*** (83); y medidas para promover la formalización, potenciar la productividad y la competitividad de las Mypes y la mediana empresa.

Asimismo, al haber sido cuestionada la sexta disposición complementaria de la Ley 31096, por discriminatoria, al impedir los efectos de la Ley no sean aplicados a Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, la presente propuesta legislativa guarda relación con II. Objetivo del Acuerdo Nacional, sobre equidad y justicia social, vinculada a la Política de Estado 11, de ***Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación***, promoviendo proyectos de ley, referido a las ***"Acciones del Estado contra la discriminación y la inequidad social".***

5 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 **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR y 9332/2024-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Artículo único. Prórroga de la vigencia de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos

Se prorroga por cuatro años la vigencia de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, contados a partir del vencimiento del plazo original establecido en la quinta disposición complementaria de la citada ley, manteniéndose subsistentes las condiciones y el plazo para la prórroga adicional a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o autoridad competente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación del Reglamento

El Poder Ejecutivo adecúa el Reglamento de la Ley 31096, aprobado por Decreto Supremo 003-2022-MTC, a la prórroga y a las modificaciones dispuestas por esta ley, en un plazo de sesenta días hábiles contados a partir de su entrada en vigor.

SEGUNDA. Informe a la Comisión de Transportes y Comunicaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Pasajeros, Carga y Mercancía, y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, así como los gobiernos regionales y gobiernos locales, en el marco de sus respectivas competencias, informan semestralmente a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, sobre el cumplimiento y avances del proceso de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, bajo responsabilidad de su titular.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA. Modificación de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos

Se modifican el artículo 1 y la sexta disposición complementaria de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en los siguientes términos:

Firmado digitalmente por: LOPEZ MORALES Jeny Luz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 11:13:30-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 11:39:49-0500

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

"**Artículo 1.- Precisión de la formalización de automóviles colectivos**
Se precisa 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, **cuyas carrocerías, peso neto, cilindrada mínima, potencia del motor y demás características técnicas se establecen en el Reglamento de la presente ley, en concordancia con el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. Para dicho efecto, se consideran como criterios la seguridad, la sostenibilidad ambiental y otros que garanticen la idoneidad del servicio".**

"**Sexta.** Para los efectos de la presente ley, quedan excluidas las circunscripciones de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.
Excepcionalmente, en el plazo de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente ley, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao realiza la evaluación técnica de la demanda y condiciones de infraestructura vial mínima, para considerar el otorgamiento de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público de personas en automóvil colectivo, únicamente en las zonas o áreas de Lima Metropolitana y de la Provincia Constitucional del Callao en las que la población residente no se encuentra dentro del área de cobertura y de acceso al servicio de transporte público regular de personas o en las que exista insuficiencia de oferta del servicio. Para tal efecto, se adaptan a los casos concretos los criterios aplicables a las rutas en zonas no atendidas (REZNA) establecidas en el marco de la Ordenanza N° 1599, aprobada por la Municipalidad Metropolitana de Lima".

Dase cuenta
Sala de Comisión
Lima, 18 de noviembre de 2024.

Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/11/2024 16:21:13-0500

Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/11/2024 15:54:48-0500

Firmado digitalmente por: CHACON TRUJILLO Nilza Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/11/2024 15:38:19-0500

Firmado digitalmente por: BELLIDO UGARTE Guido FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/11/2024 16:54:33-0500

Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 09:53:09-0500

Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 21/11/2024 10:12:36-0500

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTALATINO AVALOS Kelly Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 11:57:08-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 16:28:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 13:05:41-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 12:23:45-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 17:31:07-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 18:10:38-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ECHEVERRIA RODRIGUEZ Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 12:39:56-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHACON TRUJILLO Nilza Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 19:34:54-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/11/2024 16:42:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MONTALVO CUBAS Segundo Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/11/2024 09:03:00-0500

MP Dictamenes

De: Notificacion Sistemas
Enviado el: viernes, 22 de noviembre de 2024 11:08
Para: Amilcar Fidel Cabezas Solis; mp.interno
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictamenes
Datos adjuntos: dba8458c5ebe837005bf69b0fde0eced.pdf

[Solicitante]: acabezas@congreso.gob.pe
[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictamenes
[Mensaje]: DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022- CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR Y 9332/2024-CR, LEY QUE PRORROGA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS. SE DEJA CONSTANCIA, SE ACORDO LA DISPENSA DE APROBACION DEL ACTA PARA PODER EJECUTAR LOS ACUERDOS APROBADOS.
[Fecha]: 2024-11-22 11:07:45
[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.