



"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Período Anual de Sesiones 2023-2024

Señor presidente

Ha ingresado para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 5092/2022-CR, que propone la **Ley que crea el centro de gestión y monitoreo integral de entidades complementarias al servicio de transporte terrestre a nivel nacional a fin de fortalecer la prevención en favor de la seguridad vial.**

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Tercera Sesión Extraordinaria celebrada el 12 de junio de 2024, con la dispensa del trámite de sanción del acta, APROBÓ por UNANIMIDAD de los congresistas presentes en el momento de la votación, el dictamen recaído el Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con el texto sustitutorio que se recoge en la parte final del presente documento.

Votaron a favor los congresistas Eduardo Salhuana Cavides, Oscar Zea Choquechambi, Enrique Wong Pujada, Carlos Alva Rojas, José Arriola Tueros, Guido Bellido Ugarte, Waldemar Cerrón Rojas, Alex Flores Ramírez, Mery Infantes Castañeda, Jeny López Morales y Vivian Olivos Martínez,

I SITUACIÓN PROCESAL

Ha sido remitido para dictamen de la comisión de Transportes y Comunicaciones las iniciativas legislativas siguientes:

a. Antecedentes

- El **Proyecto de Ley 5092/2022-CR** fue presentado al Congreso de la República el 18 de mayo de 2023. Fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como **única** comisión, el 23 de mayo de 2023. El proyecto de ley fue presentado por el Grupo Parlamentario **Bloque Magisterial**, a iniciativa del señor congresista **Oscar Zea Choquechambi** y otros, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa contemplado en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Congreso de la República.

La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República.

De acuerdo a la normativa vigente, el proyecto materia de análisis se plantea con base al ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, y su contenido se encuentra vinculado a los servicios

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

complementarios del servicio de transporte terrestre, por lo que su estudio y dictamen corresponde en efecto a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Durante el presente periodo legislativo 2021-2026 no existen iniciativas legislativas cuya propuesta normativa sea idéntica.

b. Opiniones solicitadas

b.1. Respecto al **Proyecto de Ley 5092/2023-CR**, se ha solicitado opinión e información a las siguientes instituciones:

CUADRO 01

Oficios	Entidad	Fecha
2063-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	Paola Pierina Lazarte Castillo Ministra de Transportes y Comunicaciones	25 de mayo 2023
2064-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	Alex Alonso Contreras Miranda Ministro de Economía y Finanzas	25 de mayo 2023
2065-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	William Elías Rodríguez Landeo Superintendente (e) de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	25 de mayo 2023
2066-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	Rafael Eduardo Munte Schwarz Presidente del Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones	25 de mayo 2023
2067-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	Luis Alberto Otárola Peñaranda Presidente del Consejo de Ministros	20 de setiembre 2023
089-2023-2024-CTC-DC-DGP/CR Reiterativo	Luis Alberto Otárola Peñaranda Presidente del Consejo de Ministros	25 de mayo 2023

II CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley 5092/2022-CR tiene por objeto prevenir, supervisar y monitorear el cumplimiento de las exigencias normativas sujetas a cumplimiento de las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre.

Pretende fortalecer los sistemas de control ya existentes, ejercitados sobre las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre denominados:

- Centros de inspección técnica vehicular.
- Escuela de conductores.
- Entidades habilitadas para expedir certificados de salud a postulantes a licencias de conducir- ECSAL.
- Entidades certificadoras de conversiones a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular.
- Talleres de conversión a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular.

Creando o implementando sistemas e infraestructura con tecnológica de punta, que ayude a evitar la comisión de malos procedimientos, sea por negligencia, desconocimiento o intención, para obtener documentos administrativos, que a su vez permita la circulación al amparo de la Ley, de un vehículo o conductor, lo cual

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

pone en riesgo la vida, ya que la política vial de prevención es mejor, que una política vial sancionadora que busca recaudar.

CUADRO 02
TEXTO LEGAL PROPUESTO

LEY QUE CREA EL CENTRO DE GESTIÓN Y MONITOREO INTEGRAL DE ENTIDADES COMPLEMENTARIAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL A FIN DE FORTALECER LA PREVENCIÓN EN FAVOR DE LA SEGURIDAD VIAL	
Artículo 1.-Objeto de la Ley.	La presente Ley tiene por objeto prevenir, supervisar y monitorear el cumplimiento estricto de todas las exigencias normativas sujetas a cumplimiento hacia las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre.
Artículo 2.-Finalidad de la Ley.	La presente Ley tiene por finalidad, implementar un sistema integral de infraestructura tecnológico operado por un ente público o privado ajeno a la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías, el cual deberá de estar debidamente autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin de implementar un centro de gestión y monitoreo integral sobre todas las entidades complementarias, obligando a hacer cumplir todos los procedimientos y procesos establecidos en normas de la competencia y con ello salvaguardar la vida humana.
Artículo 3.-Entidades Complementarias bajo el amparo de la presente Ley.	Las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre sobre las cuales se deberá de implementar son los centros de inspección técnica vehicular, escuela de conductores, entidades habilitadas para expedir certificados de salud a postulantes a licencias de conducir — ECSAL, entidades certificadoras de conversiones a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular; talleres de conversión a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular
Artículo 4.-Obligación del Centro de Gestión y Monitoreo Integral	Debe de entregar en tiempo real toda la información y/o permitir el acceso en todas las etapas, procedimientos, registros, fichas, informes, certificados, identificación biométrica dactilar activa de dedo vivo, transmisión de video por cámaras de reconocimiento facial al amparo de todas las normas de carácter legal y los reglamentos expedidos tanto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías.
Artículo 5.-Ambito de competencia.	El Centro de Gestión y Monitoreo Integral tendrá un ámbito de acción y competencia territorial a nivel nacional bajo el ente rector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Artículo 6.-Modalidad de Contratación con el Estado	Bajo concesión de servicios en asociación público privadas.
Artículo 7.-Plazo de Concesión de Servicios	Plazo de 10 años, pudiendo ser renovable previa evaluación técnica legal.
Artículo 8.-Autoridad responsable de la concesión	El Ministerio de Transportes y Comunicaciones será el responsable de concesionar los servicios a alguna asociación pública privada nacional.
Artículo 9.-Inversión.	La inversión de El Centro de Gestión y Monitoreo Integral es propia.
Artículo 10.-Financiamiento.	Se rige al amparo de los establecido en el artículo 62° de la Constitución Política del Perú en cuanto a su accionar con las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre a monitorear.
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES	

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

PRIMERA. -Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías para que, en el plazo de 60 días naturales, formulen y dicten las medidas reglamentarias para el cumplimiento de la presente Ley.	
SEGUNDA. -Díctese un plazo de un año para obligatorio cumplimiento de presentación de ISOS 9001 y 37001.	
TERCERA. -Determínese la responsabilidad de la autoridad encargada de su implementación en el plazo establecido, bajo responsabilidad administrativa y penal.	
CUARTA. -La presente ley entra en vigor al día siguiente de su publicación.	
DISPOSICION COMPLEMENTARIA DEROGATORIA	
ARTICULO ÚNICO. -Deróguese cualquier norma que se contraponga a la presente Ley.	

III MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.
- Resolución Ministerial 658-2021-MTC/OI, que aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo N° 006-2015-MTC, que aprueban Reglamento de Organización y Funciones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías — SUTRAN.
- Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
- Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/OI, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV ANÁLISIS DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

4.1.- Fundamentos del proyecto de ley materia de estudio:

El Proyecto de Ley 5092/2022-CR, expone que la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece entre sus funciones rectoras formular, planear, dirigir, coordinar con los gobiernos regionales y locales, la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento; asimismo, dispone entre sus funciones específicas de competencias compartidas, prestar apoyo a los gobiernos regionales y locales para el adecuado cumplimiento de las funciones sectoriales descentralizadas.

La Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece en el artículo 16, en concordancia con el literal c) del artículo 23, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones — MTC, tiene entre otras competencias normativas,

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

dictar los Reglamentos Nacionales que sean necesarios para el desarrollo de transporte y el ordenamiento de tránsito.

4.2.- Análisis de las opiniones recibidas

El Proyecto de Ley N° 7141/2023-CR, se ha recibido las siguientes opiniones e información de las siguientes instituciones:

- a) El **Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones – OSIPTEL**, de la Presidencia del Consejo de Ministros PCM, mediante Carta 124-PE/2023, de fecha 27 de junio de 2023, suscrita por el señor Rafael Eduardo Munte Schwarz, en su calidad de Presidente Ejecutivo, informa que el OSIPTEL no tiene comentarios sobre el referido proyecto de Ley, en la medida que su alcance y propuestas escapan a sus facultades.
 - b) La **Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, SUTRAN**, remite el Oficio D0000141-2023-SUTRAN-SP, de fecha 26 de junio del 2023, suscrito por William Elías Rodríguez Landeo en su calidad de Superintendente(e) de la Superintendencia SUTRAN, en el que informan que, a través del Oficio N° D000130-2023-SUTRAN-SP de fecha 08 de junio de 2023, la SUTRAN remitió al Ministerio de Transportes y Comunicación la opinión institucional de su entidad respecto al proyecto de ley materia de estudio, a efectos de que sea consolidada y se brinde una opinión como sector de transportes.
 - c) El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC**, mediante Oficio 317-2023-MTC/01, de fecha 25 de agosto de 2023, suscrito por la señora Paola Lazarte Castillo, se remite para conocimiento y fines, el Informe N° 0414-2023-MTC/18, elaborado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, y el Informe N° 1491-2023-MTC/08, formulado por la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio.
- El informe consolida las opiniones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (en adelante, SUTRAN), de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes (en adelante, DGATR), y de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (en adelante, DPNTRA).

Al respecto, DPNTRA advierte que el artículo 1 del Proyecto de Ley 5092/2022CR "no toma en cuenta la sostenibilidad social y ambiental," (numeral 3.16 del Informe DPNTRA) en el marco del objeto de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre, es decir, proteger las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del transporte y tránsito terrestre conforme al art. 30 de la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, Ley 27181.

SUTRAN indica que la exposición de motivos del Proyecto de Ley, considera erróneamente que para reducir la accidentabilidad se debe supervisar en forma

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

tecnológica preventiva todos los procedimientos que realizan las entidades complementarias; recurriendo solamente a señalar el incremento de accidentes de tránsito en carreteras en el periodo 2021 — 2022 (numeral 4.7 del Informe SUTRAN).

Consideran que, la propuesta amerita una reformulación del objeto del Proyecto, debido a que debe encontrarse acorde a los objetivos de la acción estatal estipulado en la Ley 27181, así como reformular la finalidad al no contar con nexo causal entre la mejora tecnológica de entidades complementarias al transporte con la disminución de siniestros de tránsito.

Por otro lado, el artículo 2 del Proyecto de Ley 5092/2022-CR propone que el sistema integral de infraestructura tecnológico deba ser operado por un ente público o privado ajeno a la SUTRAN. Al respecto, es necesario advertir, **que los centros de control y monitoreo no sustituyen a SUTRAN o al MTC**¹ en sus funciones de gestión, supervisión y fiscalización, respectivamente, sino que se trata de una herramienta de carácter operativo tecnológico y de colaboración, que debe ayudar al cumplimiento eficiente de las funciones asignadas.

Es así que la propuesta legislativa debe encontrarse en sintonía con el Decreto Legislativo, Ley de Gobierno Digital, cuyo objeto es establecer el marco de gobernanza del gobierno digital para la adecuada gestión de la identidad digital, servicios digitales, arquitectura digital, interoperabilidad, seguridad digital y datos, así como el régimen jurídico aplicable al uso transversal de tecnologías digitales en la digitalización de procesos y prestación de servicios digitales por parte de las entidades de la Administración Pública en los tres niveles de gobierno.

Ahora bien, SUTRAN indica que "(...) respecto a que el Centro de Gestión y Monitoreo, sea operado por un ente ajeno a la SUTRAN, (...) *requiere de mayor precisión*". (numeral 4.15 del Informe SUTRAN). En ese sentido, a modo de observación, **corresponde que se justifique adecuadamente la razón por la cual se optaría que la operatividad del Centro de Gestión y Monitoreo sea realizada por un ente ajeno a la SUTRAN**, tomando en cuenta que SUTRAN es la entidad competente en la supervisión de entidades complementarias.

Sobre el particular, resulta oportuno traer a colación las definiciones establecidas en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que señala que una **entidad complementaria** es una "persona natural o jurídica habilitada por la autoridad competente para prestar servicios complementarios al transporte y/o tránsito terrestre". Del mismo modo, por servicio complementario viene a ser actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema

¹ El subrayado y negrita es nuestro.

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley.

La DPNTRA señala que "la exposición de motivos, ni el PL no contempla ni desarrolla en forma integral las entidades de servicios complementarios actualmente en vigencia", para lo cual brinda ejemplos tales como (i) entidades certificadoras de conformidad de modificación, fabricación y montaje, (ii) centros de revisión periódica de cilindros, (iii) entidades verificadoras de vehículos usados importados, (iv) entidades certificadoras de vehículos de colección, (v) centros de evaluación.

A modo de observación, el artículo 3 cita expresamente las entidades complementarias que estarían dentro del alcance del proyecto normativo; sin embargo, debe tenerse presente que una norma con rango legal debe ser alcance general, y en caso de identificar un grupo determinado, justificar adecuadamente por qué resultaría necesario regular sobre dicho grupo.

En la exposición de motivos, no se aprecia dicho razonamiento; muy por el contrario, se limita a citar la normativa vinculada a los CITV, centros de salud, centros de evaluación sin justificar por qué solamente dichas entidades complementarias formarían parte del alcance de la norma.

En ese sentido, se observa el artículo 3 debido a que carece de motivación por qué se ha considerado cierto grupo de entidades complementarias, y no considerar una regulación genérica que incluya todas las entidades complementarias, en atención a las definiciones de la Ley 28171.

Sobre el Centro de Gestión y Monitoreo Integral, la DPNTRA indica que, por ejemplo, para el tema de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, el MTC viene implementando acciones en el marco de la Ley marco de Modernización de la Gestión del Estado — Ley 27568, como la transmisión de información a través de un software implementado por el MTC. Siendo así, dicha dirección opina y señala que "actualmente el MTC ha implementado sistemas automatizados en sus principales servicios, lo que hace Improductivo (así como está planteado en el PL) un centro de control y monitoreo que generara un costo adicional al usuario en forma indirecta. "(numeral 3.32 del Informe DPNTRA)

Sobre el particular, el literal t) del numeral 2.1 del artículo 2 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N O 007-2016-MTC, establece que:

"Artículo 2.- Definiciones

2.1. Para efectos del presente Reglamento, los siguientes términos corresponden a los significados que a continuación se detallan:

t) Sistema Nacional de Conductores: Sistema informático a cargo del órgano o unidad competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que contiene la información sobre: los postulantes; las Entidades Habilitadas para expedir Certificados de Salud para

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

postulantes a licencias de conducir, Escuelas de Conductores y Centros de Evaluación, el registro de sus requisitos de acceso y condiciones de operación, sus modificaciones, renovaciones, transferencia de la autorización, pérdida de la inscripción, o extinción, según corresponda; los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas del postulante y/o conductor, así como la información emitida por las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir; la capacitación de los postulantes, así como la información emitida por las Escuelas de Conductores; los resultados de las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción del postulante y/o conductor, así como la información emitida por los Centros de Evaluación; la licencia de conducir que se emita, su modificación, cancelación, y nulidad; así como cualquier otra información que disponga el presente Reglamento. El Sistema Nacional de Conductores permite el acceso y enlace al Registro Nacional de Sanciones. "

Precisan que a referida norma establece las características y especificaciones del Sistema Informático y de Comunicaciones que deberán tener los Centros de Inspección Técnica Vehicular, estableciendo lo siguiente:

"Artículo 1.- Aprobar las características y especificaciones del Sistema Informático y de Comunicaciones que deberán tener los Centros de Inspección Técnica Vehicular, el mismo que está compuesto por equipos de última generación interconectados a un servidor central que acopiara toda la información obtenida durante el proceso de la inspección técnica vehicular.

El sistema informático deberá ser capaz de recepcionar y procesar la información obtenida de los equipos en línea de inspección de manera automática. Asimismo, los Centros de Inspección Técnica Vehicular deberán asegurar que la información no sea manipulada, debiendo contar para ello con los respectivos controles de auditoría que permitan salvaguardar la seguridad de la información.

Por otro lado, SUTRAN observa la poca claridad del referido artículo debido a que "no resulta clara la actividad que realizaría el referido Centro de Gestión y Monitoreo, toda vez que, no se ha precisado a quien entregaría la información recabada o a quien permitiría el acceso, así como tampoco se indica de qué forma podría obligar a los administrados a cumplir con la norma.

Adicionalmente SUTRAN observa la exposición de motivos ya que el Centro de Gestión y Monitoreo Integral permitiría detectar e interrumpir el proceso de evaluación, previniéndose la entrega de licencias de conducir y no sancionando cuando los accidentes de tránsito hayan ocurrido. Al respecto, dicha entidad indica que se debe tener en cuenta que para interrumpir los procedimientos que realizan las ECSAL y las Escuelas de Conductores, se requeriría de la aplicación de una medida preventiva, razón por la cual la emisión de una resolución mediante la cual se decida la aplicación de una medida preventiva, (...) respecto a que el Centro de Gestión y Monitoreo, operado por un ente ajeno a la SUTRAN, obligaría a los administrados a cumplir los procedimientos requiere de mayor precisión.

Se observa el artículo 4 del ya que no ha identificado el destinatario de la información a ser generada, quedando una amplia gama de receptores como la SUTRAN, el MTC o incluso sea de acceso directo para el público en general. Esta falta de precisión limitaría el diseño y estructuración de dicha plataforma ya que dependiendo del usuario se tendría que realizar la interoperabilidad de la base de

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

datos. Del mismo modo, la exposición de motivos carece de justificación respecto a la interrupción de los procedimientos de la ECSAL y Escuelas de Conductores.

El artículo 6 de la propuesta establece que la modalidad de contratación para la operación del Centro de Gestión y Monitoreo Integral se realizaría mediante "concesión de servicios en asociación público privada". A su vez, el artículo 7 indica que el plazo de concesión es de diez (10) años, pudiendo ser renovable. Mientras que el artículo 8 indica que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones será el responsable de concesionar.

Resulta importante traer a colación el Reglamento del Decreto Legislativo 1362 que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por el Decreto Supremo 240-2018-EF, cuyo artículo 5 define a la concesión como *"el acto administrativo por el cual las entidades públicas titulares de proyectos otorgan a un Inversionista la ejecución y explotación de la infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, por un plazo determinado, cuyos derechos y obligaciones están regulados en el respectivo Contrato."*

Así también, el sub numeral 2 del numeral 44.2 del Art. 44 0 del mismo Reglamento, consigna que la Descripción del Proyecto debe sustentar la importancia y consistencia del proyecto con el Principio de Sostenibilidad, y con las prioridades nacionales, regionales o locales, según corresponda, definidos en los planes nacionales, sectoriales, planes de desarrollo concertados regionales y locales.

De la definición citada se aprecia que la concesión es una figura de la contratación administrativa destinada a ejecutar o explotar infraestructura de uso público (Ej.: aeropuertos, carreteras) o para la prestación de un servicio público (Ej.: transporte terrestre), y que tiene como actores a una entidad (en calidad de concedente) y un privado (en calidad de concesionario).

Por su parte, SUTRAN indica que habría una incongruencia entre el artículo 6 y el artículo 2 del Proyecto, debido a que este último propone que el Centro de Inspección Técnica Vehicular sea operado por un ente público o privado; sin embargo, "no habría concesión en caso sea una entidad pública la que realice la función.

En esa línea, DPNTRA indica que "la exposición de motivos no fundamenta técnica ni legalmente el plazo de 10 años de concesión", así como tampoco el principio de responsabilidad presupuestal.

Correspondería que se argumente en la exposición de motivos por qué se pretende emplear la figura de la concesión para la operación del Centro de Inspección Técnica Vehicular ya que éste no es ni infraestructura de uso público, ni es una

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

actividad que haya sido reconocida como servicio público; caso contrario, correspondería evaluar otras figuras de participación del privado.²

Del mismo modo, y conforme se indicó, la relación contractual en la concesión es entre una entidad pública y un privado (justamente por ello es una modalidad de asociación público-privada)

El artículo 9 del Proyecto establece que la inversión del Centro de Gestión y Monitoreo Integral es propia; mientras que el artículo 10 indica que el financiamiento se rige al amparo de lo establecido en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú, por lo que no es coherente.

La DPNTRA indica que los proyectos bajo este mecanismo se autofinanciarían con los aportes que realizaría las entidades complementarias; sin embargo, como los aportes se obtendrán en la etapa operativa, el proponente deberá asumir los gastos de la implementación de control, con cargo a recuperarlo posteriormente, siendo que los usuarios o sujetos de la evaluación serán, en última instancia, los que abonen el servicio de monitoreo.

Sobre artículo 10 del Proyecto, la DPNTRA indica que "la mención del artículo 62 de la Constitución Política del Perú en el tema del financiamiento no está asociado a la norma constitucional.

En ese sentido, se observa los artículos 9 y 10 a fin de que se clarifique si la inversión será pública o con los recursos del privado operador, así como la reformulación del citado del artículo 62 de la Constitución al no tener coherencia de contenido.

Respecto a las disposiciones complementarias finales, la DPNTRA observa las mismas, particularmente sobre la segunda disposición, indicando que "el plazo para establecer, implementar y mantener los ISOS, se determina en base a criterios puntuales como: Tipo de organización, personal, puestos, sedes y el alcance que pretende certificar. En ese sentido, los tiempos de implementación varían de acuerdo con la condición en que se encuentre la organización o los procesos.

Sobre la tercera disposición, DPNTRA manifiesta que la redacción del artículo no es clara ni precisa, por cuanto no se identifica el incumplimiento al que se refiere, así como la considera desmedida y abusiva de derecho.

Dentro de los componentes de la exposición de motivos tenemos al análisis costo beneficio. Al respecto, de la revisión de dicho componente no se evidencia un análisis cualitativo-cuantitativo a nivel social, económico, institucional y político conforme al Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República, aprobado

² El artículo 59 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo 0004-2019-JUS, regula el supuesto tercerización de actividades como la de fiscalización

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

mediante Mesa Directiva 2020-2021, por lo contrario, se limita a establecer el financiamiento del Centro de Gestión y Monitoreo Integral.

Es así que, indica, no generará gastos adicionales por ser autofinanciado por entidad privada y sujeto al régimen de concesión; sin embargo, dado que no se ha especificado a quienes estará dirigida la información, es complicado identificar a aquellos que contribuirán al financiamiento del Centro de Gestión y Monitoreo Integral.

Del mismo modo, DGATR manifiesta que las propuestas normativas conllevan costos y beneficios, que permite al autor de la iniciativa clarificar su propuesta, detectando los actores involucrados; no obstante, dada la importancia del análisis costo-beneficio, llama la atención que la exposición de motivos del Proyecto de Ley bajo análisis hable muy someramente sobre esto.

Así pues, la exposición de motivos amerita una mejor justificación del análisis costo beneficio, así como otros factores expuestos líneas arriba como viene a ser el desarrollo de por qué se opta la modalidad de concesión (asociación público-privada) como mecanismos de contratación.

Si bien es cierto el Proyecto ha sido objeto de observaciones conforme a los informes que se han consolidado y expuesto en las líneas superiores, **desde la Dirección de Seguridad Vial consideran oportuno resaltar que la propuesta planteada no solo debería limitarse a tener información de las entidades complementarias, sino también ser un sistema en el cual se contenga información integral del sector transporte.**

Actualmente la Décima Sexta Disposición Complementaria Final del Reglamento de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-MTC, crea se cuenta con el Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT) encargado de la gestión de todos los registros administrativos de transporte y tránsito terrestre a cargo del MT C, los gobiernos regionales y las municipalidades que pueda abarcar las entidades que se encuentren involucradas con el tránsito y transporte.

No obstante, en la actualidad, el MTC tiene entidades adscritas que, no se encuentran incluidos en el manejo del referido sistema, resultando necesario que sean incorporados a efectos de que los registros existentes se encuentren unificados para una mejor gestión de estos. Como entidades adscritas al MTC se encuentran la SUTRAN y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), las mismas que generan información y que las administran.

Ahora bien, el contar con un sistema integrado y único que contenga información del sector transporte en su conjunto (tránsito, transporte, entidades complementarias, infraestructura, etc.), independientemente de su fuente de

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

generación (sea la propia MTC, o sus entidades adscritas) repercutiría positivamente ya que generaría un entorno interoperable y dinámico de un mejor tratamiento de la información.

Finalmente concluyen en que:

- **El objeto del Proyecto no se encuentra acorde a los objetivos de la acción estatal estipulada en la Ley 27181. Del mismo modo, amerita mayor desarrollo que motive un nexo causal entre la mejora tecnológica de entidades complementarias al transporte con la disminución de siniestros de tránsito.**
- Corresponde que se justifique adecuadamente la razón por la cual un ente ajeno a la SUTRAN (sea público o privado) operaría del Centro de Gestión y Monitoreo, tomando en cuenta que esta última es la competente en la supervisión de entidades complementarias.
- El Proyecto no ha identificado el destinatario de la información a ser generada, quedando una amplia gama de receptores como la SUTRAN, el MTC o incluso sea de acceso directo. Esta falta de precisión limitaría el diseño y estructuración de dicha plataforma ya que dependiendo del usuario se tendría que realizar la interoperabilidad de la base de datos.
- El Proyecto no clarifica si la inversión será pública o con los recursos del privado operador, así como carece de coherencia citar el artículo 62 de la Constitución al no vincularse con el contenido de la propuesta.
- Amerita mayor desarrollo en la exposición de motivos a fin de justificar por qué se pretende emplear la figura de la concesión para la operación del Centro de Inspección Técnica Vehicular, así como un mayor sustento del análisis de costo-beneficio del proyecto normativo.
- Respecto a la Primera y Segunda Disposición Complementaria Final, los plazos para la implementación de su reglamento e ISOS 9001 y 37001 propuestos resultan insuficientes, toda vez que depende criterios puntuales y podría variar conforme a las circunstancias.
- **La propuesta planteada no solo debería limitarse a crear un sistema que tenga información de las entidades complementarias, sino también ser un sistema en el cual se contenga información integral del sector transporte, y que pueda abarcar a las entidades adscritas al MTC y demás entidades que tenga relación con el sector transporte.**

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

d) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC, con el Informe 1491-2023-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Concluye señalando que:

- Desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta la opinión de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes y de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, la Oficina General de Asesoría Jurídica opina que el Proyecto, presenta observaciones.
- e) Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones - OSIPTEL** mediante Carta 124-PE/2023, de fecha 27 de junio de 2023, suscrita por el señor Rafael Eduardo Muentz Schwarz, en su calidad de presidente ejecutivo, informa a que el OSIPTEL no tiene comentarios sobre el referido proyecto de Ley, en la medida que su alcance y propuestas escapan de las facultades de dicha entidad.
- f) La Presidencia del Consejo de Ministros PCM**, mediante Oficio D003037-2023-PCM-SG, de fecha 06 de noviembre de 2023 suscrito por Oscar Gómez Castro secretario general de PCM, remite para su conocimiento y fines, el Informe N° D001572-2023-PCMOGAJ elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica de la Presidencia del Consejo de Ministros

Opinión de la Secretaría de Gestión Pública Mediante el Memorando N° D000859-2023-PCM-SGP la Secretaría de Gestión Pública remite el Informe D000589-2023-PCM-SSAP, elaborado por la Subsecretaría de Administración Pública, a través del cual emite opinión sobre el Proyecto de Ley N° 5092/2022-CR, señalando lo siguiente:

- El sustento de la propuesta, no se advierte un estudio ni identificación del problema público que se pretende resolver, que permita determinar las ventajas y/o beneficios de aplicarse la fórmula legal alcanzada con relación a la situación actual; asimismo, tampoco se evidencia con sustento cualitativo o cuantitativo cual situación irregular se viene presentando en la actualidad, vinculada a la finalidad de la propuesta, limitándose a menciones reportes sobre el incremento de los diversos accidentes ocurridos hasta setiembre de 2022, en el que no se aprecia la causa de los mismos.
- De otro lado, el artículo 43 de la Constitución Política del Perú, establece que la República del Perú es democrática, social, independiente y soberana. Agrega, además, que el Estado es uno e indivisible y que su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, cuya organización se establece según el Principio de Separación de Poderes. Asimismo, el artículo 106 de la citada norma constitucional señala que mediante leyes orgánicas se regulan la estructura y el funcionamiento de las entidades del Estado prevista en la

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

Constitución, así como también otras materias cuya regulación por ley orgánica está establecida en la Constitución.

- La Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, norma de desarrollo constitucional, regula las normas básicas de organización, competencias y funciones del Poder Ejecutivo, estableciendo en su numeral 2 del artículo VI que, sobre la base del Principio de Competencia, el Poder Ejecutivo ejerce sus competencias sin asumir funciones y atribuciones que son cumplidas por otros niveles de gobierno, así como ejerce sus competencias exclusivas, no pudiendo delegar ni transferir las funciones y atribuciones inherentes a ellas.
- Según el artículo 4° de la LOPE, es competencia exclusiva del Poder Ejecutivo, el diseñar y supervisar políticas nacionales y sectoriales, las cuales son de obligatorio cumplimiento para todas las entidades del Estado, en todos los niveles de gobierno; en esa misma línea el numeral 1) del artículo 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señala que, entre sus funciones rectoras, está la de "Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno".
- Con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley 27181, se establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre (artículo 1); asimismo, prevé en el inciso a) del artículo 2 que, para los efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por "Entidad Complementaria: (...); asimismo, en el inciso d), que: "Servicio Complementario: (...).
- De otro lado, en el artículo 28 de la LOPE, se señala que los Organismos Públicos son entidades desconcentradas del Poder Ejecutivo, con personería jurídica de derecho público y tiene competencias de alcance nacional estando adscritos a un ministerio y son de dos tipos: i) Organismos Públicos Ejecutores y ii) Organismos Públicos Especializados; en ambos casos su creación se realiza por Ley a iniciativa del propio Poder Ejecutivo. (...)
- En ejercicio de dicha habilitación legal, mediante Ley 29380, se crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), organismo público ejecutor adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, que tiene entre sus competencias, normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector (artículo 2); siendo una de sus funciones las previstas en el inciso c) del numeral 2) del artículo 4 (...)

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

- Por tanto, de acuerdo al marco normativo descrito, el Poder Ejecutivo a través de la SUTRAN, viene realizando las acciones objeto del Proyecto; en esa línea, pretender que el Congreso de la República a través de una Ley, condicione al Poder Ejecutivo a habilitar a entes públicos como privados mediante la modalidad de concesiones a realizar las mismas funciones, afectaría la reserva de competencia, además de generar una duplicidad de funciones, que nuestro ordenamiento jurídico establece en favor del Poder Ejecutivo, restringiendo la libertad que tiene este Poder del Estado para determinar la forma cómo se organiza para implementar las políticas públicas, como conductor de la política general del gobierno.
- Corresponde al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como conductor sectorial en materia de transportes, evaluar la necesidad y pertinencia para proponer cualquier modificación de las políticas públicas bajo su competencia así como la creación de entidades ubicadas bajo su ámbito y/o supervisión; lo contrario vulneraría no sólo la LOPE sino también el Principio de Separación de Poderes, toda vez que un poder del Estado no puede determinar y/o condicionar la organización y funcionamiento de otro (Poder del Estado); y, por ende, su reorganización, al gozar cada poder de autonomía para determinar cómo llevará a cabo sus funciones sustantivas asignadas.
- En conclusión, el Proyecto de Ley 5092/2022-CR no resulta viable, en lo concerniente a las materias objeto de análisis, por las siguientes consideraciones:

V ANÁLISIS TÉCNICO LEGAL

El proyecto materia de estudio se sustenta en el derecho a la iniciativa en la formación de leyes reconocido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú a los Congresistas de la República y cuenta con informe favorable de calificación para estudio, por lo cual se ha solicitado opinión a las instituciones referidas en el Cuadro 01 del presente documento.

El Congreso en su facultad Constitucional de legislar no está ni pretende interferir en la competencia del Poder Ejecutivo de perfeccionar la aplicación del Ley en su ámbito operativo a través de normas reglamentarias, para hacerla efectiva sin desnaturalizarla.

De acuerdo con la normativa vigente, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como conductor sectorial, evaluar la necesidad y pertinencia para proponer cualquier modificación de las políticas públicas bajo su competencia.

De la exposición de motivos de la propuesta legislativa, no se advierte un estudio ni identificación del problema público que se pretende resolver, que permita determinar las ventajas y/o beneficios de aplicarse la fórmula legal alcanzada con relación a la situación actual.

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

La propuesta legislativa, bajo el concepto de Ley que fortalece la prevención en favor de la seguridad vial, tiene como fin asignar funciones de una entidad en el ámbito del Poder Ejecutivo a entes públicos y/o privados; lo cual, vulneraría la LOPE y el Principio de Separación de Poderes, toda vez que este último es quien determina la forma de organización que adoptará para el cumplimiento de los objetivos de la política pública que persiga.

El artículo 1 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, teniéndose que bajo esta Ley se establece la normativa organizacional referida al transporte terrestre, entre los cuales se encuentra incluido las entidades complementarias y el servicio complementario que las aquellas brindan, conforme se desprende del artículo 2 de la mencionada Ley.

En este mismo contexto, corresponde señalar que conforme al artículo 28 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, los organismos públicos, son entidades desconcentradas del Poder Ejecutivo con personería jurídica de derecho público, las cuales tienen competencias de alcance nacional, los cuales pueden ser de dos tipos: Organismos Públicos Ejecutores y Organismos Públicos Especializados, estableciéndose en ambos supuestos que su creación y disolución se realiza por Ley a iniciativa del Poder Ejecutivo, así como su reorganización, fusión, cambio de dependencia o adscripción se acuerdan por decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros.

Al respecto, mediante la Ley 29380, se crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, Organismo Público Ejecutor adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en cuyo artículo 1 establece que es la entidad: "(...) encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional. Tiene personería jurídica de derecho público interno, con autonomía técnica, funcional, administrativa y presupuestal. (...)", y en su artículo 2 precisa que la SUTRAN: "(...) tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector.

Asimismo, es competente para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos (...". Advirtiéndose de lo antes mencionado que, mediante el presente Proyecto de Ley, se pretende otorgar funciones y/o competencias a un nuevo ente público y/o privado, las cuales ya han sido establecidas a la SUTRAN; por lo que, en ese sentido no resulta viable que el Poder Legislativo, representado por el Congreso de la República, ejerza competencia para tener iniciativa y regularizar aspectos relacionados a las funciones de otro Poder del Estado (en este caso al Poder Ejecutivo) a través del Ministerio de Transportes y

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

Comunicaciones, a quien le corresponde conducir su sector y evaluar, de ser el caso, la necesidad y pertinencia para proponer modificaciones a la Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

En tal sentido, el proyecto de ley, al ser una iniciativa del Congreso de la República que incide en competencias exclusivas del Poder Ejecutivo, contraviene el Principio de Separación de Poderes, reconocido en el artículo 43 de la Constitución Política del Perú y el Principio de Competencia, recogido en el numeral VI del Título Preliminar de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

Propuesta de un texto sustitutorio planteado por el señor congresista Oscar Zea Choquechambi

En la vigésima sesión ordinaria realizada el lunes 3 de junio de 2023, el autor de la propuesta de Ley, ante las opiniones sectoriales negativas sobre la propuesta, señaló *"que luego de un análisis concienzudo respecto a dicho proyecto y para su adecuada aplicación de la misma es que mediante Oficio N° 111-2023-2024-OZCH/CR, presentó una propuesta de texto sustitutorio con el fin que se incorpore en el literal d) del artículo 2, de las definiciones de la Ley 27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre."*

Con la siguiente redacción:

"Artículo 2. De las definiciones Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

(...)

d) Servicio complementario: Actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley; ***así como las entidades complementarias al servicio de transporte y/o tránsito terrestre. Siendo todas estas supervisadas y monitoreadas por un Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias al servicio de transporte y/o tránsito terrestre, ente privado, concesionada por un periodo de 15 años, con competencia nacional, teniendo como objeto la prevención en cuanto a la seguridad vial, siendo un ente privado ajeno a la superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías. Teniendo como obligación entregar en tiempo real toda la información y acceso en todas las etapas, procedimientos, registros, fichas, informes, certificados, identificación biométrica dactilar activa de dedo vivo, transmisión de video por cámaras de reconocimiento facial. El ente rector en materia de transportes tendrá un plazo de 60 días naturales para dictar las medidas reglamentarias para el cumplimiento de la presente Ley.***

*"Siendo que los argumentos que justifican esta incorporación es que para nadie es un secreto todos los problemas que hoy afronta nuestra infraestructura de transporte terrestre y los problemas de transporte que todos sabemos."*³

Podremos acudir a cualquiera de nuestras principales ciudades y observar brevemente lo que sucede: vehículos en muy mal estado, ciudadanos conduciendo de forma agresiva y poco recomendable, problemas viales atribuibles a las condiciones deplorables de los

³ Resumen de la exposición del congresista Oscar Zea Choquechambi en la sesión del 03 de junio de 2024.

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

vehículos de servicio público y/o comportamiento de los conductores de los mismos, duplicación y/o plaqueo de vehículos sin ningún control.

Manifestó que, es muy fácil encontrar en el mercado peruano personas en la calle que ofrecen de manera fraudulenta, descarada, inescrupulosa y lo más triste sin necesidad de esconderse, los resultados aprobados de unas supuestas pruebas realizadas en algunas entidades complementarias a vehículos y personas que con toda seguridad no están en condiciones de aprobar dichas pruebas, mostrando que las entidades encargadas de garantizar la transparencia, fiabilidad y seguridad de dichas pruebas, están haciendo totalmente lo contrario.

Además, hay entidades que ofrecen tarifas muy bajas, que a primera vista se ve como algo muy positivo, pero si hacemos una revisión a profundidad de los costos en los que incurre una entidad complementaria para realizar la actividad de forma correcta, es decir, cumpliendo la ley; dejan en evidencia que con ese presupuesto nunca alcanzaría para cumplirla y en cambio perforan profundamente el trabajo de aquellas entidades que si están cumpliendo con todos los requisitos de ley, que contratan personal idóneo, que pagan todos sus impuestos, es decir que hacen toda su actividad de forma correcta.

Por todo ello, presentaron el proyecto llamado: "Proyecto de ley que crea el centro de gestión y monitoreo integral de entidades complementarias al servicio del transporte terrestre a nivel nacional a fin de fortalecer la prevención en favor de la seguridad vial".

Este proyecto, nos ayudara a contrarrestar este fenómeno, pues la tecnología no duerme, no se cansa, no se deja sobornar y por el contrario entregará la evidencia de lo que realmente está pasando en cada una de las entidades complementarias; nos ayudara a regular de forma natural la calidad y las tarifas del servicio, pues como mencione en un aparte anterior, es evidente que cumpliendo la ley sería imposible ofrecer tan bajas tarifas.

Ayudará a garantizar la expedición segura del respectivo certificado de conformidad de la actividad correspondiente, a tener cifras reales y confiables que ayuden a las autoridades en las campañas de prevención, las cuales al final de un corto periodo redundaran en grandes beneficios, como lo son: mejor parque automotor, mejor comportamiento vial, mejor calidad de aire. (...)"

Análisis de la propuesta sustitutoria en sesión de Comisión

Durante la Tercera Sesión Extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada el 12 de junio de 2024, que contó con la participación de funcionarios y especialistas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, la Especialista de la Dirección de Seguridad Vial del MTC, Angie Meléndez Huamán, resaltó el propósito de la propuesta legislativa por fortalecer la fiscalización, posición que comparte el ministerio en el sentido de que el uso de la tecnología es un instrumento que coadyuvaría a que los procesos de fiscalización sean más eficientes.

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

En ese sentido consideró viable la posibilidad de incorporar un centro de gestión y monitoreo, sin embargo, los aspectos operativos de este centro de gestión y monitoreo deberían definirse a través de una reglamentación y de unos lineamientos que emita el Sector, ya que en este proceso se verían aspectos específicamente técnicos.

Indicó que existe un grave problema en cuanto a la emisión de los certificados de inspección técnica vehicular sin cumplir con los estándares requeridos. En esos casos sí es necesario que existan cámaras que lean las placas vehiculares al momento que el vehículo ingresa al centro de inspección, lo cual evitaría que existan estos certificados por delivery, que consiste en enviar la foto de un vehículo por WhatsApp y recibir el certificado. A través de ese mecanismo de monitoreo se podría verificar que el vehículo efectivamente fue al centro de inspección técnica vehicular, aunado con una conexión, por ejemplo, de los equipos que revisan mecánicamente al vehículo, porque de estar estos conectados, identificados, calibrados, se puede saber establecer que efectivamente el vehículo pasó por la inspección.

Por último, recomendó, con respecto al literal d), una redacción de que exista ese centro de gestión que efectivamente supervise a las entidades complementarias y las actividades que realicen, pero que esas especificaciones pasen a una disposición complementaria en el que se establezca que el Poder Ejecutivo, a través del MTC, emita unos lineamientos en los cuáles se va a regular la implementación progresiva de este centro de gestión.

VI RECOMENDACIÓN

Por las consideraciones antes expuestas y de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, recomienda la APROBACIÓN del Proyecto de Ley **5092/2022-CR**, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, ESTABLECIENDO EL CENTRO DE GESTIÓN Y MONITOREO INTEGRAL DE ENTIDADES COMPLEMENTARIAS.

Artículo 1. Modificación de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Se modifica el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con el siguiente texto legal:

"Artículo 2. De las definiciones

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

[...]

- d) Servicio complementario: Actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/06/2024 17:05:39-0500
CONGRESO
REPUBLICA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley.

Estos servicios son supervisados por un Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias con competencia nacional, responsable de entregar en tiempo real la información sobre las etapas, procedimientos, registros, fichas, informes, certificados, identificación biométrica y transmisión por cámaras de reconocimiento facial".

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Del Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo de sesenta días naturales, establece los lineamientos técnicos para el funcionamiento del Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.

SEGUNDA. Adecuación de la ley

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dicta las normas reglamentarias para el cumplimiento de la presente ley, en un plazo de sesenta días de su entrada en vigor.



Firmado digitalmente por:
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/06/2024 17:01:35-0500

Lima, 12 de junio de 2024



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/06/2024 14:40:18-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/06/2024 11:43:04-0500



Firmado digitalmente por:
CERRÓN ROJAS Waldemar
Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/06/2024 16:35:34-0500



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/06/2024 15:11:41-0500



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/06/2024 15:11:51-0500



Página 20 de 22

Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/06/2024 17:30:40-0500

CONSEJO DIRECTIVO DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Lima, 3 de septiembre de 2024

Al orden del día



JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Biana FAU 20161740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/07/2024 10:25:33-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS JOSE
ALBERTO FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/07/2024 11:00:10-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/07/2024 11:40:03-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 01/07/2024 16:43:22-0500

"Año del Bicentenario de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Dictamen del Proyecto de Ley 5092/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone modificar el literal d) del artículo 2 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, estableciendo el Centro de Gestión y Monitoreo Integral de Entidades Complementarias.