



MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres
Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional



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 SITUACION BÉLICA ENTRE UCRANIA Y RUSIA.

El Congresista de la República SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS, miembro del Grupo Parlamentario del Partido Nacional Perú Libre, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República,

Ha dado la Ley siguiente:



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 SITUACION BÉLICA ENTRE UCRANIA Y RUSIA.

Artículo 1. Objeto y finalidad

La presente ley, tiene por objeto, Modificar los numerales 7.2, 7.3, 7.4 y 7.5 del artículo 7, del Capítulo II, Condiciones Técnicas del Decreto Supremo 003-2022 - MTC, que aprueba el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros, en automóvil colectivo, con la finalidad de mejorar, en los índices de mejor rendimiento de los combustibles y reducir la contaminación, favoreciendo al pasajero, ante al contexto de covid-19, sumado a la situación bélica entre Ucrania y Rusia respecto a los incrementos del combustible.

Artículo 2. Modifica los numerales 7.2, 7.3, 7.4 y 7.5 del artículo 7, del Capítulo II, Condiciones Técnicas del Decreto Supremo 003- 2022 - MTC, que aprueba el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo.

Modifica los numerales 7.2, 7.3, 7.4 y 7.5 del artículo 7, del Capítulo II, Condiciones Técnicas del Decreto Supremo 003- 2022 - MTC, que aprueba el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, según el texto siguiente:

CAPÍTULO II

CONDICIONES TÉCNICAS

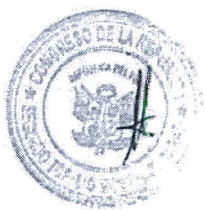
Artículo 7. Condiciones técnicas de los vehículos

Los vehículos destinados a la prestación del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional, interprovincial e interdistrital deben cumplir con las condiciones técnicas siguientes:

(...)

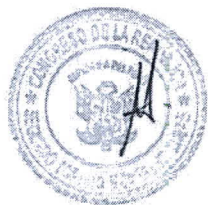
7.2. Pertenecer a la Categoría M1 con carrocería sedán o station wagon o **multipropósito o van** con un **mínimo de peso neto de 950 kg** y una cilindrada mínima de **1200 cc** o potencia de motor mínima de **80 HP**, o de la categoría M2 con un peso neto de 2000 kg y una cilindrada de 2400 cc o potencia de motor mínima de 120 HP, para el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional. Se admite una tolerancia del 1% en los valores de potencia de motor.

7.3. Pertenecer a la Categoría M1 con carrocería sedán o station wagon o **multipropósito o van** con un **mínimo de peso neto de 950 kg** y una cilindrada mínima de **1200 cc** o potencia de motor mínima de **80 HP**, o de la categoría M2 con un peso neto de 2000 kg y una cilindrada de 2400 cc o potencia de motor mínima de 120 HP, para el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito interprovincial. Se admite una tolerancia del 1% en los valores de potencia de motor.



7.4. Pertenecer a la Categoría M1 con carrocería sedán o station wagon o **multipropósito o van** con un **mínimo de peso neto de 950 kg** y una cilindrada mínima de **1200 cc** o potencia de motor mínima de **80 HP**, o de la categoría M2 con un peso neto de 2000 kg y una cilindrada de 2400 cc o potencia de motor mínima de 120 HP, para el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito interdistrital. Se admite una tolerancia del 1% en los valores de potencia de motor.

7.5. 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 **quince (15) 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



(...)

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Contrato de Comodato en el Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo.

La presente ley, por excepción, autoriza el contrato de comodato entre las Empresas de Transportes, dedicada al Transporte Público interregional, Interprovincial e interdistrital de Pasajeros para dar el servicio, respetando el Decreto Supremo 003- 2022 – MTC. Con la finalidad de controlar y regular su cumplimiento de la presente norma.

SEGUNDA. Autorización Temporal de Terminal Terrestre

La presente ley, por excepción, autoriza a las municipalidades provinciales autorizar a las Empresas de Transportes, dedicada al Transporte Público interregional, Interprovincial e interdistrital de Pasajeros para dar el servicio, respetando el Decreto Supremo 003- 2022 – MTC. Su operatividad con la Licencia de Funcionamiento, mientras dure el proceso de obtener el permiso ante el Ministerio de Transporte y Comunicaciones con la finalidad de supervisar, controlar y regular su cumplimiento de la presente norma.

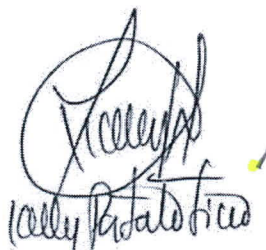


TERCERA. Vigencia de la ley

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

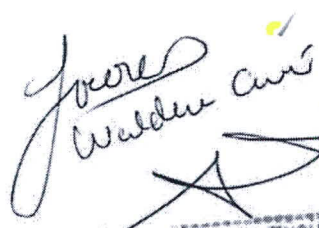
CUARTA. Derogatoria

Deróguense todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.


Carlos Pastor

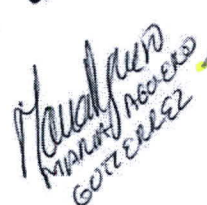

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


Elizabeth


Walter Curi

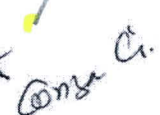

WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


DOÑA PATRICIA SINCHE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


Manuel Rosero
GOTTEREZ


Flavio Carrasquero


Américo


Américo



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **26** de **mayo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°2124/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.- FUNDAMENTOS

El proyecto de ley, plantea modificar el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, a fin de mejorar en los índices de eficiencia energética y favorecer al pasajero ante al contexto de covid-19, sumado a la situación bélica entre Ucrania y Rusia respecto, a los incrementos del combustible, así como, optimizar los costos del sistema del transporte, que repercuten en el precio cobrado a los pasajeros.

La aprobación de la presente propuesta legislativa, es con la finalidad de que los pasajeros tengan acceso, a un precio razonable en el pasaje de acuerdo a su poder adquisitivo, debido a que la crisis sanitaria Covid-19, trajo consigo el incremento en la pobreza.

"La pobreza en Perú aumentaría, este 2022, por alta inflación y menor crecimiento¹, Para Macroconsult, además, la tasa de pobreza monetaria en Perú de poco más de 25% demostró que el rebote económico del país al cierre del 2021 no ha sido suficiente."

Este efecto, en el incremento de la pobreza, se refleja hoy en día en una de las variables, que influye en que, la canasta básica familiar se eleve, y los mas de 17 millones de peruanos que trabajan, tanto en el ámbito formal e informal, se vean perjudicados, entre otros, en los precios del pasaje. Pues, la crisis sanitaria Covid-19, trajo, una nueva forma de vivir y convivir, en la sociedad, pero también ha traído reducción, en el empleo, poder adquisitivo y reducción de ventas.

"Precio de pasajes en transporte público, subirán hasta en 40% por alza de combustibles², 15/03/2022. David Mujica, asesor legal y vocero de los gremios de transporte público, dijo que el alza del precio de los combustibles es unas razones por lo que diversas empresas de transporte servicio público pararán el jueves 17 de marzo. La medida de fuerza busca que desde el Gobierno de Castillo se tomen acciones concretas para paliar el incremento del combustible, que será trasladado a los consumidores."

"El tema del (alza de los) combustibles es uno de los puntos que motivan la paralización de 17 de marzo. Acuérdesse que el alza de diésel se ha venido dando

¹ <https://www.bloomberglinea.com/2022/05/16/la-pobreza-en-peru-aumentaria-este-2022-por-alta-inflacion-y-menor-crecimiento/>

² <https://gestion.pe/economia/precio-de-pasajes-en-transporte-publico-subiran-hasta-en-40-por-alza-de-combustibles-noticia/>

escalonadamente y no ha parado de subir. Este problema internacional (la guerra entre Rusia y Ucrania) ha desbordado el alza", dijo en diálogo con Exitosa.

"Definitivamente va a afectar al transportista público que usa el diésel ya que pocos (en el transporte público usan) GLP", anotó. En esa línea, dijo que se le pide a Castillo es un subsidio a los combustibles tomando en cuenta que existe el DS 042-2019 que "así lo estableció, pero no se está cumpliendo". "Otro punto es la devolución del ISC. Igualmente, es nuestra opinión que hay que manejar mejor la Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles", precisó.

Mujica dijo que no es verdad -como alega Petroperú y representantes del Gobierno- del que el alza de los combustibles se deba únicamente a la guerra, ya que está situación -subrayó- viene desde hace varios meses escalonadamente.

"El transportista público ha vivido con alzas de combustibles -este último año- de forma paulatina de S/ 0.10, S/ 0.20. Un bus consumo entre 25 a 30 galones diarios entonces -acuérdesse usted- que cuando el barril de petróleo retrocedió, en Perú no se disminuyó, por el contrario, se mantuvo. El alza de combustible es brutal, pero que solo se deba a la guerra no es exacto", apuntó.

"Pasajes al alza- El vocero dijo que el transporte público no tiene ningún subsidio al pasaje a diferencia del Metropolitano, de los Corredores Viales y el tren eléctrico". "El alza del petróleo impacta a la estructura de costos de toda empresa, que al elevarse tiene que pasarse al usuario. Según las proyecciones tendría que subirse (el pasaje urbano) en un 30% o 40% el valor".

"En esa línea dijo que se está evaluando el alza del pasaje, si no hay una respuesta rápida del Gobierno". "Aun cuando el combustible ha ido subiendo el pasaje se ha venido manteniendo con un alza mínima, pero esta alza brutal ocasiona un alza (del pasaje) del 30% al 40%".

La nota de prensa anterior del mes de marzo de 2022 guarda relación con lo que pasaría en los meses siguientes, y efectivamente el precio de los combustibles se mantiene alto, y en relación con lo mismo los costos del transporte público se incrementara. Siendo trasladado este precio a los pasajeros. Pasajeros que son perjudicados restando su poder de movilidad en su trabajo, estudios entre otros contrarrestando al desarrollo económico local que afecta directamente a las familias.

La situación bélica entre Ucrania y Rusia, no solo afectado los insumos en los fertilizantes, si no también tenemos una situación muy complicada en los precios de los combustibles fósiles d ellos cuales no tenemos independencia energética.

ENTENDER EL RENDIMIENTO DE UN VEHÍCULO³

"El rendimiento es la relación que hay entre la distancia que un auto puede recorrer y la cantidad de litros de combustible consumidos para recorrer dicha distancia; se expresa en kilómetros por litro (km/l). Dicho de otra manera, un auto determinado, necesitará un litro de gasolina o diésel para recorrer una distancia específica."

"El rendimiento podrá variar por diferentes causas como es el peso, tamaño y estado del vehículo, el tamaño del motor, las condiciones topográficas y climáticas en las que se conduce, los hábitos de manejo, entre otros. Aunque hay muchos factores que están fuera de nuestro control, hay algunos otros que sí podemos regular, el primero de ellos es elegir un auto eficiente."

"A mayor rendimiento, mayor será el ahorro de combustible y dinero."

La metodología es muy conocida por cada conductor, más aún si es un chofer o piloto de vehículo público, donde los datos de consumo del combustible sea el más rentable para el servicio ofrecido y como resultante poder mejorar la oferta del precio ante el pasajero. Teniendo el presente que el contexto Covid19 redujo los almacenamientos de combustibles fósiles en países internacionales como principales proveedores, elevando el valor del precio del barril del crudo. Y que ahora sumado a la nueva escasez producto del conflicto bélico entre Ucrania y Rusia nuestro país como tomador de precios sea afectado directamente, teniendo hoy día uno de los precios más alto de Sudamérica en venta en las estaciones de servicio.

CÓMO FUNCIONAN LOS RANKING DE RENDIMIENTO Y CONTAMINACIÓN⁴

"Ranking de contaminación del aire."

"En esta metodología se **miden las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx)** en gramos por cada 1000 kilómetros recorridos. Los NOx son contaminantes que

³ <https://quetanrendidorestuauto.org/que-es-el-rendimiento/#:~:text=La%20importancia%20de%20contar%20con%20un%20auto%20rendidor&text=Nos%20ahorrar%C3%A1%20dinero.&text=Reducir%C3%A1%20el%20impacto%20por%20contaminaci%C3%B3n,y%20econ%C3%B3micos%20para%20nuestro%20pa%C3%ADs>.

⁴ <https://quetanrendidorestuauto.org/que-es-el-rendimiento/#:~:text=La%20importancia%20de%20contar%20con%20un%20auto%20rendidor&text=Nos%20ahorrar%C3%A1%20dinero.&text=Reducir%C3%A1%20el%20impacto%20por%20contaminaci%C3%B3n,y%20econ%C3%B3micos%20para%20nuestro%20pa%C3%ADs>.

deterioran la calidad del aire y tienen un impacto directo a la salud de la población. (...)"

Dicha evaluación se mide de acuerdo con la metodología establecida por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos que tiene el fin de determinar los autos de mayor a menor impacto para el ambiente. En diferentes pruebas donde se califica mejor aquellos motores con menor uso de combustibles fósiles.

"Los 10 coches más vendidos en Perú en 2021 (con cifras)⁵. Tras los rankings en ventas de otros países, ahora es el turno del peruano y el momento de comprobar qué modelos han tenido mayor cotización en este mercado. Aquí están los coches más vendidos en el año 2021 en Perú."

"TOP o puesto 10: los coches más vendidos en 2021 en Perú⁶. Tras la introducción pertinente, es el momento de ir al turrón, como se suele decir coloquialmente, e ir hablando uno por uno de los autos más cotizados en Perú a lo largo del año que acabó hace unas semanas."

"Top o puesto 9. Hyundai Grand i10: 2.413 unidades. Respecto al i10. Mecánicamente, está dotado con un motor tetra cilíndrico de 1.2 litros."

"Top o puesto 8. Chevrolet N300: 2.453 unidades. Esta furgoneta tiene como mayor virtud la gran capacidad que tiene para transportar pasajeros, ya que puede hacerlo con hasta ocho. La Chevrolet N300 es ideal tanto para el ámbito profesional en sectores como la logística, como para las familias. Mecánicamente dispone de un motor tetra cilíndrico de 1.2 litros que le aporta unos 81 CV de potencia."

"Top o puesto 6. Kia Picanto: 3.893 unidades. El Kia Picanto. Tercero más vendido en Colombia, aparece por aquí en sexta posición. Transportar objetos y personas gracias a los 1.010 litros. En cualquier caso, parte de los 255 litros. Con motor 1.0 de 3 cilindros atmosférico, otro de 1.2 litros con esa aspiración y el tope de gama es turboalimentado."

"Top o puesto 5. Hyundai Accent: 3.929 unidades. Motor. 1.4; número de válvulas. 16; Potencia Máxima (HP/RPM). 99 / 6,000."

"Top o puesto 4. Toyota Etios: 4.336 unidades. Peso bruto (Kg.)1,430; Cilindrada (cm3) 1,496; Potencia (HP / RPM)101.9 / 6,000".

"Top o puesto 3. Toyota Yaris: 5.143 unidades. Peso bruto (Kg.)1,550; Cilindrada (cm3) 1,329; Potencia (HP / RPM) 97.9 / 6,000".

⁵ <https://topdriverz.com/coches-actuales/coches-mas-vendidos-peru-2021>

⁶ <https://topdriverz.com/coches-actuales/coches-mas-vendidos-peru-2021>

"Top o puesto 2. Kia Rio: 5.546 unidades. Motor 1.4; Cilindrada 1,368 cc; Máxima potencia 98 HP / 6,000 rpm".

La compra o adquisición de los vehículos, obedece a varios aspectos, el principal que el Perú, cuenta con combustibles a precios altos, hace muchos años, también existe una necesidad de ahorro, en el consumo reflejado, en el precio del combustible que, adquiere cada conductor; mas aún si este es, para dar un servicio como taxi o colectivo. También es elegido por padres de familia que requieren un mayor ahorro. Pero la transferencia de tecnología con estas nuevas oportunidades brinda también una característica importante como es la de reducir los impactos negativos en el medio ambiente. Mas aún si la masificación de gas tiene de acuerdo al ritmo un desarrollo para la próxima década. Y la electromovilidad dependerá del desarrollo de incrementar el acceso a la energía, que se encuentra como tema pendiente en zonas rurales y marginales. Siendo la energía solar una alternativa que no se encuentra dentro de nuestro parque automotor en los próximos años.

SECTOR TRANSPORTE⁷

"En el sector transporte, se tiene una brecha de inversión, en infraestructura de US\$ 57,499 millones a largo plazo, para el periodo 2016 – 2025. Por su parte, con relación a los proyectos, en cartera en el mismo sector, ésta tiene una inversión estimada en US\$ 40,336 millones, durante el mismo periodo (Cuadro 01), los que podrían cubrir el 70% de la brecha en inversión mencionada. Sin embargo, como se verá más adelante algunos proyectos de inversión no se consideran viables en el período analizado".

Es evidente, nuestro retraso en inversiones en infraestructuras como refiere el cuadro siguiente; en carreteras que permitan el tránsito. Esta falta de carreteras evita un desarrollo económico local e incrementa la difícil tarea de una familia salir de la pobreza. Pues la carretera permite acceder al comercio, el trabajo, la educación, la salud y la comunicación y transferencia de tecnología entre los pueblos.

Existe, una relación directa, de las carreteras con el desarrollo, como podemos apreciar en diferentes países. Pero, también es necesario tener en cuenta que de la misma manera tiene relación articulada con los vehículos menores, medianos y de mayor capacidad.

⁷ <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2020/10/plan-nacional-infraestructura-2016-2020.pdf>

CUADRO 01. PERÚ, INVERSIÓN ESTIMADA DE PROYECTOS EN CARTERA DE SECTOR TRANSPORTE. (US\$ millones).

Sub-sector	Proyectos de inversión	Brecha estimada
Ferrocarriles	25,759	16,983
Carreteras	10,247	31,850
Aeropuertos	2,849	2,378
Puertos	1,481	6,287
Total	40,336	57,499

Fuente: MTC, PROINVERSION, OSITRAN.

Cuadro realizado por:

AFIN-Asociación de Fomento de la Infraestructura Nacional.

La propuesta legislativa, amplía la oferta del servicio de transporte de manera equitativa, teniendo presente, la protección del medio ambiente, en mérito de beneficiar al pasajero, con precios más acordes al contexto de crisis sanitaria de COVID-19, que, sumado al problema bélico entre Ucrania y Rusia ha traído como consecuencia, la subida de precios de los combustibles fósiles, como el petróleo y las gasolinas. De esta manera, es necesario incrementar las alternativas para viajes más económicos, a favor de los pasajeros, que, debido a la inflación económica, que viene con una posible inseguridad alimentaria, por la falta de fertilizantes, apretará más la pobreza, restando los pocos recursos a las familias, para movilizarse, siendo preponderante, adquirir pasajes más económicos, con mayor necesidad. Se debe tener en cuenta que, el cambio climático es un tema en agenda, debido a los diferentes cambios, por lo que, se debe reducir de manera radical, el consumo de combustibles fósiles por su nivel de contaminación.

La presente, iniciativa legislativa, tiene como objetivo principal modificar el Decreto Supremo 003- 2022 - MTC, que aprueba el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, para ampliar la oferta del servicio, permitir el trabajo de los conductores, facilitar el control con la ubicación formal de los terminales terrestres y el tipo de contratación de comodato que les permita asociarse o adscribirse a empresas de transporte, y así padres de familia mantener su autoempleo, el cual repercutirá en su economía familiar.

Cabe señalar que, los conductores de vehículos de Categoría M1, a la fecha, tienen problemas, para trabajar de manera regular, y poder establecerse físicamente en

paraderos o terminales terrestres. Debido a que, el MTC no se encuentra descentralizado y existen cantidad de denuncias sobre la fiscalización inadecuada, por parte de SUTRAN. Pues, por un lado, existe razón en solicitar el cumplimiento de la aplicabilidad de las normas, sin embargo, no se les permite, tramitar dichas gestiones por la lejanía del MTC, a las zonas, para sus inspecciones, por eso se hace necesario romper, la dependencia de inicio del autoempleo, con el visto bueno del MTC; dando a la autoridad local, la posibilidad de dar permisos temporales, mientras procede los permisos o licencias definitivas, por parte del MTC. Y poder de esta manera, ser controlados y entrar en la formalidad, a partir de la trazabilidad que podrán realizar los gobiernos locales.

Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo. DECRETO SUPREMO N° 003-2022-MTC⁸

"Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el Ministerio tiene competencia de manera exclusiva, en materia de servicios de transporte, de alcance nacional e internacional, entre otras; asimismo, ejerce competencia de manera compartida con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre";

"Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y modificatorias, en adelante LGTT, establece que, la acción estatal, en materia de transporte y tránsito terrestre, se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto";

"Que, el literal a) del artículo 16 de la citada LGTT, dispone que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente, para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la LGTT, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito";

"Que, mediante la Ley N° 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles Colectivos, se dispuso la formalización de dicha actividad, tanto en el ámbito interprovincial como en el ámbito interregional, de acuerdo con las normas contenidas en la misma Ley, así como en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes";

"Que, con fecha 24 de diciembre de 2020, se publicó la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del

⁸ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2997184/DS%20003-2022-MTC.pdf>

transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en adelante Ley N° 31096, precisando que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley N° 28972, son los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, e incluyéndose a las unidades vehiculares de clasificación M2, para zonas rural y urbana, de conformidad con lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC";

"Que, asimismo, en la Primera Disposición Complementaria de la Ley N° 31096, se establece que, el Poder Ejecutivo, en el plazo de treinta (30) días calendario, reglamenta la misma, sin distorsionar el espíritu de la misma y bajo responsabilidad funcional";

"Que, mediante Resolución Ministerial N° 029-2021-MTC/01.02, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 24 de enero de 2021, se dispuso la prepublicación del proyecto de "Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo," por el plazo de quince (15) días, habiéndose recibido los comentarios y observaciones de los actores involucrados y de la ciudadanía, hasta el 12 de febrero de 2021";

"Que, en consecuencia, es necesario aprobar el "Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo", en cumplimiento del mandato contenido en la Ley N° 31096, con el objeto de establecer las condiciones de acceso y permanencia, obligaciones, infracciones y sanciones aplicables al servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, con el fin de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios de dicho servicio";

"De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; y, 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 esta modificación, se busca incrementar la oferta a favor del pasajero, respetar los derechos sociales y económicos, de las personas dedicadas al transporte público y puedan ver reivindicada su calidad ciudadana y su labor protectora del Estado, al autorizar y formalizar sus operaciones. Beneficiando al pasajero con una mayor oferta, mejores precios, y reducción de combustibles fósiles que son contaminantes y degrada nuestro medio ambiente. Esta norma también contribuirá al turismo local y el intercambio comercial entre las poblaciones para el mejor desarrollo económico local que reducirá la pobreza en la familia peruana.

2.- EL MARCO NORMATIVO

2.1 El Artículo 195 de la Constitución Política del Perú.

2.2 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2.3 Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

2.4 Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

2.5 Decreto Supremo 003- 2022 - MTC, que aprueba el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo.

VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley se circunscribe y está alineada a las políticas de Estado determinadas por el Foro del Acuerdo Nacional. En específico concuerda directamente con las políticas:

Política de Estado I: Fortalecimiento del régimen democrático y del estado de Derecho.

Política de Estado VIII: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

Política de Estado XI: Reducción de la Pobreza.

Política de Estado XIV: Acceso al empleo, digno y productivo.

Política de estado XVII: Afirmación de la economía social de mercado.

Política de Estado XVIII: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Política de estado XIX: Desarrollo sostenible y gestión ambiental.

VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA DEL PERIODO 2021-2022

El presente proyecto de ley se circunscribe y está alineada a la agenda legislativa. En específico concuerda directamente con los objetivo, políticas y temas:

Objetivo I: 08. Descentralización Política económica y Administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú. 19. Fortalecimiento del proceso de descentralización.

Objetivo II: 10. Reducción de la pobreza.21. Lucha contra la pobreza. Seguimiento al programa hambre cero.

Objetivo III: 17. Afirmación de la economía social de mercado.44. Medidas a favor de los consumidores.

Objetivo III: 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.46. Leyes a favor a las micro y pequeñas empresas.47. Leyes de apoyo a los emprendedores.48. Leyes para promover la formalización de la actividad empresarial. 49. Leyes de promoción del turismo.

Objetivo III: 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental.52. Leyes sobre protección de medio ambiente y desarrollo sostenible.

EFFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Los efectos de la vigencia de la presente norma, no derogan y no se contraponen a alguna norma, en específico, tampoco no colisiona ninguna norma vigente en la legislación nacional; busca atender a los pasajeros y conductores de vehículos de Categoría M1 de manera eficiente y descentralizada por el Estado, con la finalidad de que puedan, acceder a una oferta más, amplia, precios bajos en los pasajes, reducción de combustibles fósiles, y debido al precio alto del combustible reducir el impacto del precio en los pasajeros quienes son las familias del Perú. También busca reducir, el nivel de contaminación, que genera el parque automotor, permitiendo vehículos menos contaminantes.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, no requerirá ni generará gasto público adicional al Estado, ya que busca una modificación del Decreto Supremo 003- 2022 - MTC, que aprueba, el reglamento del servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros, en automóvil colectivo, que beneficiará a todos los pasajeros y conductores que son parte del transporte público, en vehículos de Categoría M1, reduciendo tiempo, costo y nivel de contaminación, al obtener un servicio, con más oferta del lugar donde tienen su residencia, lugar de trabajo y para turismo local.

Lima, 19 de mayo de 2022.