



GUIDO BELLIDO UGARTE

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



**PROYECTO DE LEY DE
TRANSPORTE TERRESTRE DE
PASAJEROS EN AUTOMOVILES
COLECTIVOS**

Los Congresistas que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista **Guido Bellido Ugarte**, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, proponen el siguiente proyecto de ley.

FORMULA LEGAL

**El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:**

LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMOVILES COLECTIVOS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto una adecuada e íntegra regulación de los servicios de transporte de pasajeros en automóvil colectivo con el fin de garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros, la prestación de servicio con mayor oferta y la modernización del parque automotor.

Artículo 2. Unidades autorizadas para el servicio.

Las unidades vehiculares autorizadas para brindar el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos son los de la clasificación vehicular M1 con carrocerías sedan, station wagon, hatchback, SUV o multipropósito; M2 hasta 20 asientos; y, de manera excepcional, según los alcances de la presente ley, los de la categoría N1 con carrocería pick up; conforme lo establecido por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.

Las unidades vehiculares a las que se hace referencia en el párrafo precedente, deben contar con un motor de cilindrada mínima de 1250 centímetros cúbicos, a excepción de aquellos vehículos eléctricos o híbrido-eléctricos, los cuales deberán contar con autonomía mínima de 200 Km o potencia máxima no menor de 80 kW.

Artículo 3. Formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos

- a. La formalización del transporte terrestre de pasajeros interdistrital, interprovincial, interregional y nacional en automóviles colectivos, se sujeta a las normas contenidas en la presente Ley y su reglamento, al Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus normas modificatorias y complementarias.
- b. Los transportistas y propietarios de vehículos que brindan el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, deberán organizarse en empresas de transportes bajo cualesquiera de las modalidades previstas en las normas legales pertinentes, en la forma y plazo que determine el reglamento de la presente Ley.
- c. Las empresas de transportes constituidas conforme al numeral precedente, se obligan a brindar el servicio en automóviles operativos.
- d. Los gobiernos regionales y provinciales determinarán la antigüedad de los vehículos para acceder al servicio de transporte interprovincial e interdistrital de personas de su correspondiente jurisdicción.
- e. En el caso del servicio interregional, la antigüedad de los vehículos será determinada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- f. El tiempo de recorrido máximo de las unidades vehiculares autorizadas para brindar el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos no pueden superar las 5 horas de manejo durante el día y 4 horas durante la noche, respetando las velocidades máximas permitidas según el lugar. En ningún caso se puede sobrepasar los 450 km de recorrido en el tramo asignado.

Artículo 4. Autorizaciones

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones autoriza el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de ámbito nacional e interregional, entre ciudades de provincias ubicadas en distintas regiones.

Los gobiernos regionales y locales autorizan el servicio de transporte terrestre de personas en automóvil colectivo de ámbito interprovincial e interdistrital, entre provincias y distritos ubicados en una misma región, conforme a sus competencias.

Los vehículos de clasificación M1 y M2 autorizados para prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo deben cumplir con las

condiciones técnicas y de seguridad que se establezcan en el reglamento de la presente ley y por las autoridades competentes.

Los vehículos de clasificación N1, autorizados para prestar el servicio de transporte terrestre de carga y pasajeros en automóvil colectivo deben cumplir con las condiciones técnicas y de seguridad que se establezcan en el reglamento de la presente ley y por las autoridades competentes; la autorización será otorgada con carácter excepcional sujeto a la demanda y justificación de un servicio mixto.

Artículo 5. Promoción de vehículos eléctricos e híbrido – eléctricos

Las empresas de transporte que, dentro de su flota, cuenten con unidades eléctricas e híbrido-eléctricas, se les otorgará mayores beneficios y facilidades con el fin de promover la modernización y la disminución de la emisión de gases contaminantes

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Primera. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, administra, publica y actualiza el registro e incorpora al sistema nacional oficial a los vehículos y las empresas de transporte, a nivel nacional, que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo.

Una vez autorizados e ingresados al sistema nacional de transporte las empresas y sus vehículos a que se refiere el párrafo precedente, no podrán incrementar su flota vehicular a efectos de la habilitación vehicular inicial correspondiente.

Segunda. Las personas jurídicas autorizadas para el servicio de transporte terrestre de personas en automóviles colectivos de ámbito nacional, regional, provincial tendrán un plazo de tres (3) meses, a partir de la publicación del reglamento de la presente ley, para adecuarse a las nuevas disposiciones legales emitidas por la presente ley y la autoridad competente, según corresponda.

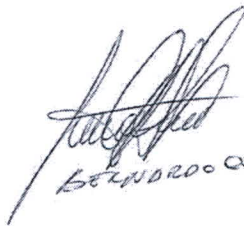
Tercera. Deróguese la Ley N° 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo; la Ley N° 31096, ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo; y demás normas que se opongan a la presente ley.

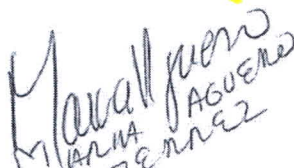


Cuarta. El reglamento de la presente Ley será aprobado por decreto supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el plazo máximo de noventa (90) días naturales de su entrada en vigencia, dicha reglamentación se hará sin distorsionar el espíritu de la misma, bajo responsabilidad funcional.

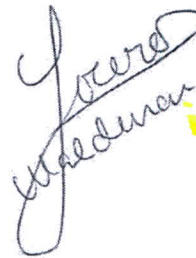
Lima, 01 de junio del 2022

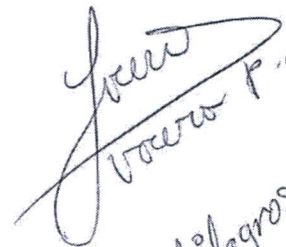
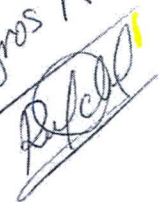

GUIDO BELLIDO UGARTE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


BERNARDO CUITI


MARÍA AGUERO
GUTIERREZ


ABELARDO CRUZ MAMANI


JOANA MEDINA CRUZ


JOANA P. C.
Milagros Rivas




CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **6** de **julio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2487/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

a. ANTECEDENTES

En el 2007 se publicó la Ley 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte de Pasajeros en Automóviles Colectivos, con la finalidad de solucionar la problemática de miles de transportistas que realizaban este servicio; a su promulgación se emitió el Decreto supremo 029-2007-MTC por el que se reglamentaba la referida ley que reafirmaba su contenido. Posteriormente, en el 2009 se publicó el Decreto Supremo 017-2009-MTC el cual aprobó el Reglamento Nacional de Transportes a través del cual se ha generado ciertas contradicciones con la norma anterior pues incorporaba más categorías de vehículos para fines de servicios colectivos, cuando la norma primigenia, únicamente establecía una categoría, sumado a ello, se establece autorizaciones excepcionales para otras categorías, priorizando el uso de vehículos de categoría M2 por encima de los de categoría M1.

Posteriormente, en diciembre del 2020 se emite una nueva norma, con el fin de concretizar la formalización del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en vehículos de la clasificación vehicular de la categoría M1, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo 058-2003-MTC y sus modificatorias. Sin embargo, la poca técnica legislativa que se emplea al crear una nueva ley cuando esta pudo únicamente haber modificado a la anterior incorporando los nuevos alcances y lineamientos en el servicio de transporte colectivo, hizo que la regulación no englobe el objeto que ambas han pretendido, por lo que con el fin de evitar diversidad de leyes sobre la misma materia al modificar una u otra, agregando mayores alcances o creando una nueva ley que establezca más lineamientos a la primera ley o la segunda va generar un desorden normativo por lo que es necesario establecer una norma de carácter general que recoja los principales lineamientos para la regulación del servicio de automóviles colectivos en el país, razón por la que se plantea el presente proyecto de ley.

b. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Dentro de los diversos desafíos que tiene el país, el sistema de transporte resulta ser uno de los principales, debido fundamentalmente a factores como la informalidad y el alto nivel de contaminación; ocasionadas por incipientes políticas adoptadas por el Estado.

A la fecha no se cuenta con un marco normativo que contenga en su integridad, con regulación apropiada y de manera específica, las actividades, la organización y las condiciones a las que se deben someter quienes brindan el servicio de automóviles colectivos en el país. Tal es así que la deficiente regulación de la Ley 28972 que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos tuvo que ser complementado a través de la Ley 31096, ley que precisa los alcances de la Ley antes mencionada, cuando bien pudo modificar contenido a la primera para evitar diversidad de normas que tengan el mismo objeto. Sumado a ello, se advierte que existen vacíos en la norma que no han generado interpretaciones uniformes y en el peor de los casos han llegado a ser antojadizas, materializándose así la arbitrariedad en la redacción de los reglamentos, y demás normas complementarias en la materia.

Por otro lado, la falta de normatividad y reglamentación adecuada, permiten la presencia en altas cifras de la informalidad del transporte público en perjuicio de los ciudadanos que acceden a este servicio por sus propias necesidades del mercado. El Estado no ha implementado procesos adecuados para lograr la finalidad de la formalización, ha puesto trabas burocráticas e implementado inadecuadas normas reglamentarias y directivas, que han impedido que se concrete un adecuado funcionamiento del servicio de automóviles colectivos en el país.

En ese escenario, podemos advertir un sinnúmero de problemáticas que se han presentado al momento de brindar este servicio, tanto a nivel organizacional, de administración y gestión, como a nivel de implementación de las herramientas de trabajo (unidades vehiculares) con ciertas características, las que no están enmarcadas dentro de una norma general o si lo están, fueron tergiversadas por sus reglamentos o normas afines por no responder a la realidad, entre las cuales tenemos:

✓ **SOBRE LA CARRORÍA DE AUTOMOVILES**

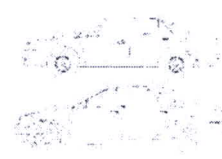
En efecto, en un principio, con la emisión de la Ley N° 28972 no se había establecido qué tipo de unidades vehiculares podían obtener la autorización para brindar servicios como automóviles colectivos, ante tal ausencia, a través de la Ley N° 31096 se estableció que para la formalización de este tipo de servicio se debía considerar las unidades vehiculares de categoría M1 (sedan o station wagon) y M2 (no superior a 5 toneladas). Ello con el tiempo, ha merecido diversidad de interpretaciones y limitación de otras unidades vehiculares que en la práctica brindan el referido servicio; los reglamentos y demás normas afines no han logrado garantizar la prevalencia de la ley y únicamente han generado conflictos por su interpretación.

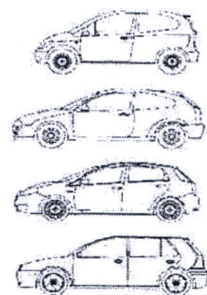
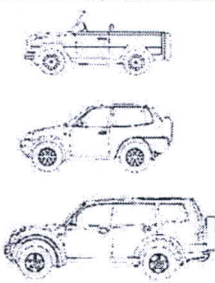
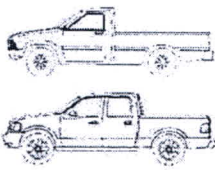
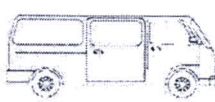
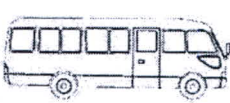
Esta propuesta legislativa recoge de manera objetiva las circunstancias en la que brinda el servicio de automóviles colectivo, en los que podemos encontrar unidades vehiculares más allá de los establecidos en la norma, así, por ejemplo, de la categoría M1 se ha advertido el uso de unidades con carrocería hatchback, los que permiten mayor transporte de equipaje de pasajeros, los que, en la actualidad, reemplazarían las funcionalidades del station wagon que a la fecha se encuentra extinta. Así también, se ha evidenciado el uso de vehículos con carrocería SUV y multipropósito, especialmente en largas rutas (dentro del margen permitido por ley) o en las que tengan accesos de cierta dificultad, estas unidades brindan a los usuarios un servicio de mayor calidad, mayor comodidad y mayor seguridad, propias para tramos de cierta complejidad, sea por el acceso o por la distancia.

Así mismo, se ha evidenciado el uso de unidades vehiculares de clasificación M2 autorizadas por la Ley N° 31096, las cuales tienen autorización en diversas rutas del país, sin embargo, es necesario justificar este servicio y establecer las características de las unidades que puedan ser destinadas al servicio colectivo, pues no es igual un servicio en un vehículo de 17 asientos a uno de 30 asientos, lo importante es mantener la naturaleza propia del servicio, por lo que, como máximo se debe autorizar este servicio a unidades que tengan como máximo 20 asientos, puesto que ello permite un flujo regular de pasajeros y no vulnera o afecta la naturaleza del servicio de transporte interprovincial.

Finalmente, en zonas de especial dificultad y por la naturaleza comercial se ha advertido el uso de vehículos de la clasificación N1 con carrocería pick up para fines de servicio de transporte terrestre colectivo de pasajeros y carga, ello en atención que los vehículos de estas características tienen mayor facilidad de acceso en ciertas rutas, en las que al mismo tiempo se requiere de servicios de transporte de carga como productos para consumo o similares, los que no pueden ser transportados por vehículos de carga exclusiva, por la carencia de oferta y demanda y/o por la dificultad de acceso para dichos vehículos. Por lo que, en zonas que tengan estas características, y en base a una evaluación de oferta y demanda, puede autorizarse el servicio a través de vehículos de esta naturaleza.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su portal institucional, ha publicado una clasificación de vehículos, de los cuales, en contraste al Decreto Supremo 058-2003-MTC, y precisando que las unidades con carrocería multipropósito, según esta clasificación están dentro de las unidades de tipo SUV, y que las unidades M2, para este servicio, no puede ser mayor a 20 asientos; podemos establecer las características de los vehículos que pueden brindar el servicio de transporte de pasajeros en automóvil colectivo, siendo estos los siguientes:

CATEGORÍA	CARROCERÍA	DEFINICIÓN	GRÁFICOS REFERENCIALES
M1	SEDAN	Vehículo fabricado con carrocería cerrada, con o sin poste central, con techo fijo, rígido. La maletera constituye un volumen propio y definido, no pudiendo la luna posterior formar parte de la misma. Para cuatro (4) o más asientos en por lo menos dos filas. Con dos (2) o cuatro (4) puertas laterales. Con cuatro (4) ventanas laterales.	
M1	STATION WAGON	Vehículo desarrollado de un sedán, fabricado con una carrocería cerrada, con el techo fijo, rígido y extendido hacia atrás para incrementar el espacio de carga, de tal manera que el área de pasajeros y el área de carga conforman un solo volumen; para cuatro (4) o más asientos en por lo menos dos (2) filas. Los asientos pueden tener respaldos rebatibles o removibles para proveer mayor espacio de carga. Con dos (2) o cuatro (4) puertas laterales y apertura posterior. Con cuatro (4) o más ventanas laterales. Se diferencia del hatchback por tener la parte superior de la compuerta posterior claramente sobre el área de carga y alejada del respaldo de la segunda fila de asientos.	

M1	HATCHBACK	Vehículo fabricado con una carrocería cerrada, con el techo fijo, rígido y algo extendido hacia atrás, cuya cubierta de maletera incorpora la luna posterior, de tal manera que el área de pasajeros y el área de carga conforman un solo volumen; para cuatro (4) o más asientos en por lo menos dos (2) filas. Los asientos pueden tener respaldos rebatibles o removibles para proveer un espacio de carga. Con dos (2) o cuatro (4) puertas laterales y apertura posterior. Con cuatro (4) o más ventanas laterales. Se diferencia del Station Wagon por que el espacio de carga es pequeño en comparación a éste.	
M1 M2	SUV	Vehículo utilitario fabricado con carrocería cerrada o abierta, con techo fijo o desmontable y rígido o flexible. Para cuatro (4) o más asientos en por lo menos dos (2) filas. Los asientos pueden tener respaldos rebatibles o removibles para proveer mayor espacio de carga. Con dos (2) o cuatro (4) puertas laterales y apertura posterior. Por su configuración (altura libre del piso, ángulos de ataque, ventral y de salida) generalmente puede ser utilizado en carreteras en mal estado o fuera de ellas. Generalmente de tracción 4x4, pero puede ser de 4x2.	
N1 N2	PICK UP	Vehículo destinado al transporte de mercancías, con carrocería de metal que sigue la línea y forma de la cabina, sin techo, que forma una caja rectangular, con compuerta posterior, puede tener una cubierta de protección en la zona de carga, instalado a nivel del borde de la carrocería. De contar con una adición a la carrocería que lo convierte en baranda, furgón, etc. Debe clasificarse como tal.	
M2	MICROBUS	Vehículo de diez (10) hasta diez y seis (16) asientos, incluyendo el asiento del conductor y no más de 5,000 kg. de peso bruto vehicular.	
M2 M3	MINIBUS	Vehículo de diez y siete (17) hasta treinta y tres (33) asientos incluyendo el asiento del conductor y de no más de 6,000 kg. de peso bruto vehicular. Excepcionalmente por el servicio especializado al que están destinados pueden tener menos de diez y siete (17) asientos, de acuerdo a su diseño original de fábrica.	

Extraído de:

https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/info_general_clasificacion_licencias.html

✓ SOBRE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Otras características que también deben ser valoradas al momento de otorgar autorización para este tipo de servicios, es la cilindrada mínima que deben tener los vehículos. En el entendido de que un vehículo destinado a servicio colectivo siempre va estar con ocupantes en todos los asientos, debido a su propia naturaleza, requiere que el motor tenga una cilindrada

considerable, que permita un desenvolvimiento normal de la unidad vehicular y así garantizar la prestación de un servicio adecuado. Si tomamos en cuenta el parque automotor utilizado para estos servicios, se evidencia que como mínimo los vehículos equipados con motor térmico deben tener cilindrada mínima de 1,250 cm³ y los vehículos eléctricos, autonomía mínima de 200 km o potencia máxima no menor de 80 kW, estas características también fueron establecidas para el servicio de taxi en el artículo 25 del Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, por el cual se modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito y dicta otras disposiciones.

- ✓ **SOBRE LOS VEHÍCULOS HÍBRIDOS E HÍBRIDO-ELÉCTRICOS**
Este despacho ha sostenido la importancia de implementar políticas públicas que permitan modernizar el parque automotor. *El país, necesita seguir los pasos de las grandes urbes e ir de la mano con la modernización en un mundo globalizado, la medida planteada a través de la promoción del uso de este tipo de vehículos es un punto de partida que permitirá aproximarnos a la modernización del transporte, la tranquilidad pública y, sobre todo, aportará en la disminución de emisión de gases contaminantes¹.* En efecto, el Estado peruano ha asumido compromisos a nivel internacional para reducir la emisión de gases contaminantes, a la fecha el avance en ese compromiso es mínimo, y en el entendido de que la mayor cantidad de gases contaminantes provienen del parque automotor, es necesario priorizar el uso de vehículos eléctricos o híbrido-eléctricos. En consecuencia, se debe otorgar mayores beneficios a las empresas de transporte que cuenten dentro de su flota con unidades vehiculares de estas características.
- ✓ **SOBRE LAS DISTANCIAS O RECORRIDOS**
La acción humana en cualquier escenario decanta un margen de error en atención a que su propia naturaleza no le permite ser infalible, sumado a que no reúne una energía ilimitada lo que deviene en que las acciones que realiza serán óptimas por un periodo de tiempo limitado.

¹ BELLIDO, Guido. Proyecto de ley N° 01973/2021-CR, Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido-eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento.

El tiempo y el espacio de conducción de unidades vehiculares debe ser razonable y proporcional a la capacidad humana, y ello ha sido considerado en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte que establece los límites de tiempo y la velocidad máxima a recorrer al señalar que:

"30.2 Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno²."

Por su parte el artículo 162 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, al referirse a los límites máximos de velocidad señala:

"Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes:

(...)

b) En Carreteras:

(...)

2. Para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros: 90 Km/h.

(...)"

Siendo ello así, no se puede establecer extremos superiores a los ya previstos por la norma, más aún cuando son razonablemente justificables, por lo que la velocidad máxima permitida deber ser de 90 Km/h, en una distancia máxima de 450 km en el entendido que el tiempo máximo de conducción puede ser de 5 horas.

✓ **SOBRE LA ENTIDAD ENCARGADA DE EMITIR AUTORIZACIONES**

El ente rector del sector es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, siendo la máxima autoridad le corresponde la administración, gestión, publicación y actualización del registro, a nivel nacional, de vehículos y empresas que brindan el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo.

² Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Las autorizaciones, deben ser emitidas por la autoridad que tenga la jurisdicción en cada tipo de servicio que se brinda, en el caso de servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo dependerá del lugar de origen y destino que se tenga, si están dentro o en diferentes distritos, provincias o regiones. Según sea ello, la autorización podrá emitirlo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos regionales o los gobiernos locales.

c. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N° 28172, Declara de Interés General la Formalización del Servicio de Transporte Público Terrestre Interprovincial de Personas, de Ámbito Regional y Nacional, en Automóviles - Colectivos.
- Ley N° 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles colectivos.
- Ley N° 31096, ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo.
- Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
- Decreto Supremo N° 029-2007-MTC, aprueba Reglamento del Servicio de Transporte Interprovincial Regular de Personas en Automóviles Colectivos.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, aprueba Reglamento Nacional de Administración de Transportes.
- Directiva N° 002-2006-MTC/15, SOBRE "Clasificación Vehicular y Estandarización de Características Registrables Vehiculares", aprobado por Resolución Directoral N° 4848-2006-mtc/15".
- Decreto Supremo N° 023-2009-IVITC, modifica Reglamento Nacional de Administración de Transportes aprobado por D.S. N° 017-2009- MTC.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa busca fortalecer el marco normativo en

la materia, regulando de manera íntegra y adecuada los alcances que garanticen una interpretación uniforme por parte de los actores involucrados en el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo.

En base a lo expuesto precedentemente, esta norma de manera expresa deroga la Ley N° 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo; la Ley N° 31096, ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo; y demás normas que se opongan a la presente ley.

Este proyecto de ley, se enmarca dentro de los alcances de la Constitución Política del Perú, en consecuencia, no contraviene ni colisiona con ella.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Conforme a lo expuesto, resulta de mucha importancia tener normas que regulen de manera adecuada e íntegra una determinada situación, en el presente caso, al emitirse normas disgregadas y con poca técnica legislativa, derivan en interpretaciones abiertas lo que no permite una seguridad jurídica. El presente proyecto de ley va garantizar una interpretación adecuada y uniforme en todo el país, al mismo tiempo que viabilizará y favorecerá, tanto a los empresarios que brindan el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, como a los usuarios de este transporte dotándoles de seguridad.

En consecuencia, esta propuesta legislativa no supondrá gastos al erario nacional, por el contrario, permitirá mayor seguridad jurídica que permitirá un ahorro en las acciones legales o cuestionamientos a la norma que se generen como consecuencia de regulaciones ambiguas u oscuras.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y POLÍTICAS DE ESTADO

Conforme Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2021-2022-CR por la que se aprueba la agenda legislativa para el período anual de sesiones 2021-2022, el presente proyecto de ley se encuadra en el objetivo III. EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL, políticas de estado de DESARROLLO SOSTENIBLE Y GESTIÓN AMBIENTAL, respecto a

Leyes sobre protección del medio ambiente y desarrollo sostenible; así mismo, políticas de Estado sobre DESARROLLO DE LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA respecto a la Promoción de la ciencia, innovación y tecnología; así mismo, la BÚSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA a través de leyes para promover la formalización de la actividad empresarial; por tanto, el presente proyecto de ley es de contenido prioritario en función a la agenda legislativa vigente.

GBU/rfpa