



DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2021 – 2022

DICTAMEN

Señor Presidente:

Han sido remitidos para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República:

- El **Proyecto de Ley 607/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **Renovación Popular**, a iniciativa de la congresista **NOELIA ROSSVITH HERRERA MEDINA**, por el que se propone la ley que dispone la prórroga de títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas para Lima y Callao.
- El **Proyecto de Ley 2016/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **no agrupados**, a iniciativa de la congresista **SUSEL ANA MARIA PAREDES PIQUE**, por el que se propone la ley de fortalecimiento de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- El **Proyecto de Ley 2158/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **Fuerza Popular**, a iniciativa de la congresista **CARMEN PATRICIA JUAREZ GALLEGOS**, por el que se propone la ley que establece el régimen excepcional transitorio en el sistema integrado de transporte de Lima y Callao.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 607/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 29 de octubre de 2021, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 03 de noviembre de 2021, como única comisión para su estudio y dictamen.

El Proyecto de Ley 2016/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 12 de mayo de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 20 de mayo de 2022, como segunda comisión para su estudio y dictamen, siendo la

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado, la primera encomendada para su estudio.

El Proyecto de Ley 2158/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 26 de mayo de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 30 de mayo de 2022, como única comisión para su estudio y dictamen.

El presente dictamen fue **aprobado por unanimidad** de los congresistas presentes en la Vigésimo Segunda Sesión Ordinaria Semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada el día viernes 17 de junio del 2022, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Piqué, Pariona Sinche, Quispe Mamani y Soto Palacios. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

1.2 Antecedentes parlamentarios

El Proyecto de Ley 5981/2020-CR, que proponía la Ley que modifica la Ley 30900 Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 13 de agosto de 2020, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 18 de agosto de 2020, como única comisión para su estudio y dictamen. No obstante, este proyecto luego fue retirado por el autor el día 14 de octubre de 2020.

El Proyecto de Ley 6306/2020-CR, que proponía la Ley de estabilidad jurídica para garantizar la cobertura adecuada y la continuidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 30 de septiembre de 2020, siendo emitido el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de fecha 15 de enero de 2021. Sin embargo, la iniciativa no alcanzó los votos necesarios en el Pleno del Congreso.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa presentado en el Proyecto de Ley N° 607/2021-CR original está enfocado en un único punto: *"(...) disponer la prórroga de títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas, como medida destinada a garantizar la continuidad y cobertura adecuada del servicio de transporte público en Lima y Callao, otorgando seguridad jurídica a las empresas de transporte que operan en el marco de la competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)".*

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

La fórmula legal originariamente propuesta es la siguiente:

"Artículo 1.- Objeto

La presente Ley tiene como objetivo disponer la prórroga de títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas, como medida destinada a garantizar la continuidad y cobertura adecuada del servicio de transporte público en Lima y Callao, otorgando seguridad jurídica a las empresas de transporte que operan en el marco de la competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 2. - Finalidad

La finalidad de la Ley es evitar la incertidumbre jurídica que se viene dando, producto de las prórrogas por periodos reducidos a los títulos habilitantes otorgados por la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), y la Municipalidad Provincial de Callao (MPC).

Artículo 3. - Prórroga

Prorróguese de forma excepcional por el periodo de cinco (5) años desde la entrada en vigencia de la presente Ley, los títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas bajo la competencia de la ATU.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) adecua su normatividad en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles desde la entrada en vigencia de la presente Ley.

SEGUNDA. - Ámbito de aplicación

La presente Ley es de aplicación para los operadores de los servicios de transporte terrestre regular y especial de personas en el ámbito de competencia territorial de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)".

Además, con fecha 13 de abril de 2022, la Comisión recibió el Oficio N° 292-2021-2022/NRHM/CR, de fecha 11 de abril de 2022, suscrito por la Congresista Herrera añadiendo dos párrafos a la fórmula propuesta originalmente, quedando el texto propuesto de la siguiente manera:

"Artículo 1.- Objeto

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

La presente Ley tiene como objetivo disponer la prórroga de títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas, como medida destinada a garantizar la continuidad y cobertura adecuada del servicio de transporte público en Lima y Callao, otorgando seguridad jurídica a las empresas de transporte que operan en el marco de la competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 2. - Finalidad

La finalidad de la Ley es evitar la incertidumbre jurídica que se viene dando, producto de las prórrogas por periodos reducidos a los títulos habilitantes otorgados por la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), y la Municipalidad Provincial de Callao (MPC).

Artículo 3. - Prórroga

Prorróguese de forma excepcional por el periodo de cinco (5) años desde la entrada en vigencia de la presente Ley, los títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas bajo la competencia de la ATU.

Dentro de la prórroga habilitante de cinco (5) años, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) debe cumplir anualmente con la fiscalización de requisitos mínimos de uso adecuado, eficiente y eficaz en la calidad y seguridad del servicio de transporte público de Lima y Callao.

Dentro de la prórroga habilitante de cinco (5) años Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), este facultada para poner infracciones y sancionar administrativamente, tanto en el servicio de transporte regular como en el transporte especial.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) adecua su normatividad en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles desde la entrada en vigencia de la presente Ley.

SEGUNDA. - Ámbito de aplicación

La presente Ley es de aplicación para los operadores de los servicios de transporte terrestre regular y especial de personas en el ámbito de competencia territorial de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)".

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

El contenido de la propuesta legislativa presentado en el Proyecto de Ley N° 2016/2021-CR original está enfocado en un único punto: "(...) *establecer medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, con el fin de evitar consecuencias negativas como el desabastecimiento del servicio de transportes público urbano e informalidad y las que se podrían producir como resultado de las afectaciones producidas por la pandemia COVID-19*" (art. 1).

La fórmula legal originariamente propuesta es la siguiente:

"Artículo 1. Objeto de la ley

La presente Ley tiene como objetivo establecer medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, con el fin de evitar consecuencias negativas como el desabastecimiento del servicio de transportes público urbano e informalidad y las que se podrían producir como resultado de las afectaciones producidas por la pandemia COVID-19.

Artículo 2. Modificación de los incisos a), g) y ñ) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modifíquese los incisos a), e), g) y ñ) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el mismo que queda redactado con el siguiente texto:

'Artículo 6. Funciones de la ATU

La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

*a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; **así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general.***

(...)

*e. Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único, **así como la tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo.***

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

(...)

g. Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas y para la prestación de los servicios de transporte especial.

(...)

ñ. Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el marco normativo sobre la materia.

t. Fijar las tarifas de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como autorizaciones. Asimismo, establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas.'

Artículo 3. Incorporación de la Décimo Séptima y Décimo Octava Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Incorpórese la Décimo Séptima y Décimo Octava Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los siguientes términos:

'DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Décimo Séptima. Títulos habilitantes sujetos a modo, término o condición

Los títulos habilitantes que emite la ATU para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre de personas en el Territorio, están sujetos a la condición, término o modo que esta determine, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.

Décimo Octava. Estándares para la Prestación del Servicio Público de Transporte Urbano para Lima y Callao

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

De conformidad a su ley de creación, la ATU determina las exigencias y/o condiciones que considere convenientes para la prestación de los servicios públicos de transporte a su cargo, contando con la debida sustentación técnica y legal para dicho fin, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao'.

Disposición Complementaria Transitoria

ÚNICA.- Régimen excepcional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Durante la fase de implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la Autoridad Nacional de Transporte Urbano para Lima y Callao, se encuentra facultada para otorgar y/o renovar autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que se establezcan en el reglamento que deberá ser emitido en el plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados al día siguiente de la publicación de la presente norma.

El presente régimen excepcional tiene una vigencia de cinco años (5), contados a partir de la vigencia del reglamento de la presente ley. El otorgamiento y/o renovación de las autorizaciones de los servicios de transporte regular de personas, será por el plazo de cinco años (5).

La inobservancia de lo dispuesto en el referido Reglamento por los operadores conllevará a la pérdida automática de la autorización. Dicha competencia es ejercida garantizando la seguridad jurídica a fin de asegurar la continuidad del servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población, así como la sostenibilidad de los operadores de transporte".

El contenido de la propuesta legislativa presentado en el Proyecto de Ley N° 2158/2021-CR original está enfocado en un único punto: "(...) establecer un régimen excepcional transitorio en el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, a fin de prorrogar el otorgamiento de las renovaciones y/o autorizaciones de los servicios públicos de transporte terrestre urbano de personas, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad competente" (art. 1).

La fórmula legal originariamente propuesta es la siguiente:

"Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto establecer un régimen excepcional transitorio en el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, a fin de prorrogar el

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

otorgamiento de las renovaciones y/o autorizaciones de los servicios públicos de transporte terrestre urbano de personas, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad competente.

Artículo 2. Modificación del literal g del artículo 6 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Se modifica el literal g del artículo 6 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en los siguientes términos:

"Artículo 6.- Funciones de la ATU

La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

(...)

g. Otorgar autorizaciones para la prestación del servicio de transporte regular y para la prestación del servicio de transporte especial de personas.

(...)"

Artículo 3. Incorporación de la Disposición Complementaria Transitoria a la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Se incorpora la única disposición complementaria Transitoria a la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, en los siguientes términos:

ÚNICA. Régimen excepcional transitorio para la implementación del Sistema de Transporte de Lima y Callao.

Facúltase excepcionalmente, a la Autoridad Autónoma de Transporte Urbano, para otorgar y/o renovar autorizaciones, previo cumplimiento de los requisitos que se establezcan por Reglamento, para prestar servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, por el plazo de (05) cinco años.

Lo establecido en la presente disposición tiene una vigencia de (05) cinco años, contados a partir del día siguiente de la publicación del Reglamento emitido por la ATU, el cual deberá ser emitido en un plazo máximo de (90) noventa días contados al día siguiente de la publicación de la presente norma".

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27783 Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).
- Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

Con relación a los proyectos que pertenecen al sector de transportes, debemos indicar que nuestra Constitución, en el inciso 11 de su artículo 2, reconoce el derecho a la libertad de tránsito a todos los peruanos:

"Toda persona tiene derecho: (...) A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería".

Igualmente, este derecho se reconoce en diversos instrumentos internacionales, tales como el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, el artículo VIII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, y el artículo 22 de la Convención Americana de Derechos Humanos.

Como ha indicado la Defensoría del Pueblo, el derecho al libre tránsito implica un derecho fundamental de toda persona:

"el derecho al libre tránsito implica la facultad que tiene toda persona de poder desplazarse libremente y con total discrecionalidad, por cualquier lugar del territorio nacional, con los límites establecidos por las leyes. El sujeto activo de este derecho es

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

*cualquier persona natural, y el sujeto pasivo es el Estado o cualquier persona natural o jurídica, por tratarse de un derecho fundamental*¹.

Coindicen Mesía y Sosa al establecer que:

*"este derecho es también conocido como libertad de locomoción o de desplazamiento y reconoce la facultad de las personas para trasladarse por donde quieran y asentarse donde les plazca. En otras palabras, es el atributo que permite a todo individuo entrar al territorio del Estado, permanecer en este, fijar su domicilio y cambiarlo, movilizarse de un lugar a otro y salir del país sin mayores restricciones, salvo las que respondan a razones de sanidad, mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería"*².

Más específicamente, la Sentencia del Tribunal Constitucional, recaída en el expediente N° 01466-2011-PHC/TC, de fecha 13 de julio de 2011, ha indicado que esta libertad de tránsito permite el uso de vías públicas:

"La facultad de desplazamiento que supone el derecho a la libertad de tránsito también se manifiesta a través del uso de las vías de naturaleza pública o de las vías privadas de uso público. En el primer supuesto, el ius movendi et ambulandi se expresa en el tránsito por parques, calles, avenidas, carreteras, entre otros; en el segundo supuesto, se manifiesta, por ejemplo, en el uso de las servidumbres de paso. Sin embargo, en ambas situaciones, el ejercicio de dicha atribución debe efectuarse respetando el derecho de propiedad y las normas derivadas del poder de Policía" (Resaltado propio, fundamento 4).

La dimensión subjetiva positiva (exigibilidad de actos), así como la dimensión objetiva (garantía por parte del Estado)³ del derecho a la libertad de tránsito habilita que el Estado, en concreto el Poder Legislativo, pueda emitir normas en materia del sector transportes, acerca de iniciativas que impliquen la concreción de respaldo del derecho al libre tránsito de los peruanos y extranjeros en nuestro país.

¹ DEFENSORIA DEL PUEBLO – "Libertad de tránsito y seguridad ciudadana. Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana" [Informe defensorial N° 81]. Lima: Defensoría del Pueblo, 2004, p. 8.

² MESÍA, Carlos & SOSA, Juan - "Comentario al inciso 11 del artículo 2 de la Constitución", en: AA.VV. – La Constitución Comentada. Tomo I. Lima: Gaceta Jurídica, 2005, p. 146.

³ Como indica la Sentencia del Tribunal Constitucional, recaída en el expediente N° 3330-2004-AA/TC, de fecha 11 de agosto de 2005, en su fundamento 9: *"en su dimensión subjetiva, los derechos fundamentales no solo protegen a las personas de las intervenciones injustificadas y arbitrarias del Estado y de terceros, sino que también facultan al ciudadano para exigir al Estado determinadas prestaciones concretas a su favor o defensa; es decir, este debe realizar todos los actos que sean necesarios a fin de garantizar la realización y eficacia plena de los derechos fundamentales. El carácter objetivo de dichos derechos radica en que ellos son elementos constitutivos y legitimadores de todo el ordenamiento jurídico, en tanto que comportan valores materiales o instituciones sobre los cuales se estructura (o debe estructurarse) la sociedad democrática y el Estado constitucional"*.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

De conformidad con lo antes mencionado, el Congreso de la República se encuentra legitimado válidamente, según la Constitución y las normas vigentes, para la emisión de normas en materia del sector transportes, no sólo por sus funciones atribuidas por el ordenamiento jurídico, sino también para garantizar y promover el cumplimiento de derechos fundamentales.

La iniciativa legislativa presentada en el Proyecto de Ley 607/2021-CR contiene en su exposición de motivos lo siguiente:

"(...) en tanto no se aprueben los reglamentos, se debe aplicar las normas y disposiciones legales de Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), la Municipalidad Provincial del Callao (MPC) y la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE), todo esto dispuesto respectivamente por la primera disposición complementaria final y por la primera disposición complementaria transitoria del Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, del siete de marzo de 2019. También se indicó que, 'hasta que la ATU emita dichos reglamentos, serían prorrogadas automáticamente, hasta por el plazo de 1 año, las habilitaciones otorgadas la MML y la MPC'.

Por ello, en diciembre de 2019, ante el peligro de un posible desabastecimiento del servicio de transporte, que afectaría considerablemente a los usuarios, la ATU, a través de la Dirección de Operaciones, mediante la Resolución Directoral 002-2019-ATU/DO, consideró que resultaba necesario prorrogar la vigencia de los títulos habilitantes, hasta el 31 de octubre de 2020.

Seguidamente, con el mismo propósito y tomando en cuenta el informe N° 214-2020-ATU/GG-OAJ, mediante Resolución Directoral 031 -2020-ATU/DO, del 5 de octubre de 2020, se dispuso que los títulos habilitantes relacionados a la prestación del Servicio de Transporte Regular y Especial de personas en la modalidad de Taxi, bajo la competencia de la ATU, sean prorrogados hasta el 30 de abril de 2021.

De conformidad con la misma Resolución Directoral, se dispuso que los títulos habilitantes relacionados a la prestación del Servicio de Transporte Especial de personas en la modalidad de Turístico, Escolar y Trabajadores, bajo la competencia de la ATU, sean prorrogados hasta el 31 de octubre de 2021, en atención a la Quinta Disposición Complementaria Transitoria mencionada.

Posteriormente fue prorrogada, mediante Resolución Directoral 165-2021-ATU-DO, con la cual se dispuso que los títulos habilitantes relacionados a la prestación del Servicio de Transporte Regular y Especial de personas en la modalidad de Taxi, bajo la competencia de la ATU, sean prorrogados hasta el 31 de octubre de 2021.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

Así mismo, mediante la Resolución Directoral 316-2021-ATU/DO, se dispuso la prórroga de los títulos habilitantes relacionados a la prestación del Servicio de Transporte Regular de personas, bajo la competencia de la ATU, hasta el 31 de julio de 2022.

Seguidamente, mediante la Respectiva Resolución se dispuso la prórroga de los títulos habilitantes relacionados a la prestación del Servicio de Transporte Especial de personas en todas sus modalidades, bajo la competencia de la ATU, hasta el 30 de abril de 2022.

Todas aquellas prórrogas se produjeron exceptuando los títulos cuya culminación fuese por imposición de sanción, medida complementaria, o medida correctiva, u otra que contravenga las condiciones de acceso y permanencia.

Cabe señalar que de acuerdo al informe N° D-001895-2021-ATU/DO-SSTR, del presente año, existen cuatrocientos noventa y cuatro (494) autorizaciones de ruta y veintiún mil trescientos ochenta y uno (21,381) habilitaciones vehiculares correspondientes a dichas rutas. Y que según el informe N° D-000387-2021-ATU/DOSSTE, existen cuarenta mil ochocientos cuarenta (40,840) títulos habilitantes relacionados al transporte especial en la modalidad de taxi, y ocho mil trescientos nueve (8,309) títulos habilitantes relacionados al servicio de transporte turístico, escolar y de trabajadores.

Además, hasta el momento se han aprobado solo las Secciones Primera y Segunda del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU, mediante Decreto Supremo 003-2019-1VITC. Por esta razón, las empresas de transporte público de pasajeros que cuentan con autorizaciones vienen enfrentando una incertidumbre por la inestabilidad jurídica del sector, ocasionada por los plazos tan cortos de vigencia de las autorizaciones, que se vienen prorrogando cada seis (6) a nueve (9) meses; problemática que es necesaria resolver para garantizar una continuidad de este servicio.

(...) consideramos que es muy necesaria la aprobación de la presente iniciativa legislativa, que propone prorrogar por un plazo apropiado y razonable, de cinco (5) años, la vigencia de las autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre de personas en Lima y el Callao, tomando en cuenta que la estabilidad jurídica es indispensable para las empresas de transporte que en la actualidad pertenecen al sistema integrado de transporte.

Dicha estabilidad jurídica es importante en el contexto que muchos operadores necesitan renovar sus unidades y las autorizaciones se prorrogan por periodos muy

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

reducidos, cuestión que dificulta la accesibilidad al crédito, y si lo hacen no pueden acceder a tasas de interés beneficiosas, algunos incluso teniendo que hipotecar sus casas para que se les otorgue el préstamo.

Este interés en renovar sus unidades es para ir adecuando su flota vehicular con el propósito de poder cumplir con los requisitos necesarios que les permita contratar con el Estado y se les pueda otorgar concesiones de manera individual o consorciada para la prestación de los servicios de transporte terrestre en todas sus modalidades" (pp. 5-7).

La iniciativa legislativa presentada en el Proyecto de Ley 2016/2021-CR contiene en su exposición de motivos lo siguiente:

"Respecto de las competencias para establecer la tipificación de infracciones y sanciones

Mediante la Ley N° 30900, se creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), como entidad competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Lima y Callao.

La citada ley estipuló una serie de competencias a la ATU en la búsqueda de un mejor servicio del transporte de personas en el ámbito de su jurisdicción, en lo que debe ser una de las transformaciones más importantes de un servicio público en el país que afecta a millones de personas. Una de estas atribuciones es la de poder ejercer la potestad sancionadora, sobre los operadores y conductores de los Servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores del Sistema de Recaudo Único, asimismo está facultada para ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el inciso ñ) del artículo 6 de la Ley 30900.

Asimismo, conforme a lo establecido por el Reglamento de la Ley 30900, aprobado por el Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, los servicios de transporte terrestre de personas, mediante el cual se desenvuelve la potestad sancionadora, cubren las siguientes modalidades:

- Servicio de Transporte Regular
- Servicio de Transporte Especial
 - Servicio de Transporte Especial Turístico
 - Servicio de Transporte Especial Trabajadores
 - Servicio de Transporte Especial de Estudiantes
 - Servicio Especial de Transporte de Taxi

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

Es preciso indicar que, las prerrogativas sancionadoras son exclusivas de las entidades públicas, lo que implica que solo un representante autorizado de la propia institución es quien puede imponer sanciones a quien incumpla una norma. Por ello, es concordante con nuestro ordenamiento que la ATU ejerza esta potestad, siendo que se trata de una competencia consustancial para la búsqueda de un mejor SIT, mediante los necesarios correctivos que deben realizarse hacia los operadores y conductores de los servicios públicos que administran, para infraccionar conductas lesivas a las normas. Esto es parte del derecho administrativo sancionador.

La potestad sancionadora requiere de conductas infractoras. Esto es, necesita de marcos regulatorios que incorporen la tipificación de actos indebidos que son protegidos como bienes jurídicos preestablecidos, que deben preservarse y que están vinculados, en este caso, a una buena gestión de los servicios de transporte. En la actualidad la regulación de las conductas infractoras, busca cuidar el cumplimiento idóneo de las condiciones del transporte, como el sancionar el servicio de transporte por no contar con título habilitante, por incumplir las condiciones de operación, violar las normas sanitarias, obstruir intencionalmente las vías, no contar con los elementos de seguridad y emergencia, no tener licencia de conducir o que se encuentre retenida, Suspendida, cancelada o que no corresponda a la clase y categoría requerida por la naturaleza de los servicios, entre otras.

Las infracciones sobre las que se ejerce la potestad sancionadora, están reguladas en la actualidad por el ya referido RENAT, pero se derivan en cuanto a los tipos de infracción y sanción, a lo establecido en la Ley N° 27181, que estipula en su artículo 26 las sanciones, medidas preventivas, medidas correctivas y medidas provisionales respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y de sus servicios complementarios.

En ese sentido, resulta necesario modificar la Ley N° 30900 con la finalidad de que la ATU tenga competencias para tipificar conductas infractoras, contribuyendo a un fortalecimiento institucional de la autoridad administrativa para la gestión en el transporte urbano y medidas complementarias que en ello converge.

Respecto de las medidas destinadas a garantizar la continuidad, optimización y la cobertura adecuada del servicio de transporte terrestre de personas

La actividad económica de transporte en el Perú se ha visto sometida a un cambio de modelo significativo en las últimas décadas, pasando de ser una actividad sujeta a la titularidad y prestación estatal a ser una actividad efectuada por particulares.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

En particular, este proceso se caracterizó, en primer término, por un proceso de liberalización en el mercado de transporte debido a las reformas políticas implementadas en la década de los noventa, un proceso que marcó un viraje de un rol prestador a un rol regulador del Estado en materia de transporte, conforme a las etapas que se resumen a continuación:

- *El transporte automotor de pasajeros de carga como servicio público y su prestación como función estatal, conforme lo indicado en el Decreto Legislativo N° 329, 'Decreto Legislativo y de Promoción del Servicio Público de Transporte Terrestre' (actualmente derogado).*
- *Posteriormente, mediante el Decreto Legislativo N° 640, se establecieron disposiciones que materializan mecanismos de control, permisos y operación del servicio público de transporte terrestre interprovincial de pasajeros; asimismo, se derogó el Decreto Legislativo N° 329, así como se dispuso la declaración de la libertad de rutas o permisos de operación del servicio público de transporte terrestre interprovincial de pasajeros; y dispuso la eliminación de toda restricción y obstáculo administrativo y legal que impida el libre acceso de nuevos concesionarios en dicho servicio.*
- *Libre competencia en las tarifas de servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en todo el país, así como el libre acceso de la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros, previa obtención de los títulos habilitantes correspondientes, mediante el Decreto Legislativo N° 651.*
- *La consolidación del rol regulador del Estado, mediante la LGTT, esta disposición legal estableció los lineamientos generales económicos, organizaciones y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre a nivel nacional.*
- *La declaración del transporte terrestre de personas como servicio público, establecida en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y reafirmada en el literal e) del artículo 2 de la LGTT, lo cual, como será detallado posteriormente representa un cambio importante que requiere de mecanismos que permitan una adecuada y efectiva adopción de modificaciones normativas conducentes a la implementación del SIT en el ámbito territorial de competencia de la ATU.*

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

En efecto, lo dispuesto en la Ley 30900, impone a la ATU la obligación de adoptarlos mecanismos conducentes para dar cumplimiento a lo dispuesto en la referida Ley, es decir la configuración del marco normativo de procedimientos, requisitos y condiciones aplicables al régimen de servicio público dispuesto en la Ley 30900, así como la implementación del SIT y de las políticas públicas sobre la materia dispuestas por el MTC.

Al respecto, es preciso indicar que el Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente 00034-2004-PI/TC, delimitó los alcances y enfatizó la relevancia del servicio de transporte, equiparándolo a un servicio público, pese a que, de acuerdo al referido pronunciamiento, dicha actividad económica reviste de un especial interés público, tal como se muestra a continuación:

'SENTENCIA RECAÍDA EN EL EXP. 00034-2004-PI/TC DEL 15.02.2005

- *Ahora bien, para el Tribunal Constitucional, lo Sustancial al evaluar la intervención del Estado en materia económica no es sólo identificar las causales habilitantes, sino también evaluar los grados de intensidad de esta intervención,*

De esta manera, es importante tomar en cuenta que existen una serie de elementos que en conjunto permiten caracterizar, en grandes rasgos, a un Servicio como público y en atención a los cuales, resulta razonable su protección como bien constitucional de primer orden y actividades económicas de especial promoción para el desarrollo del país. Estos son:

- *Su naturaleza esencial para la comunidad.*
- *La necesaria continuidad de su prestación en el tiempo.*
- *Su naturaleza regular, es decir, que debe mantener un estándar mínimo de calidad.*
- *La necesidad de que su acceso se dé en condiciones de igualdad.*

Resulta relevante tomar en cuenta que hoy en día, lo fundamental en materia de Servicios públicos, no es necesariamente la titularidad estatal sino la obligación de garantizar la prestación del servicio, por tratarse de actividades económicas de especial relevancia para la satisfacción de necesidades públicas; y en ese sentido, deviene en indistinto si la gestión la tiene un privado o la ejerce el propio Estado.

Por ello, aun cuando el Estado —en ejercicio de su libre configuración política—, haya concedido u autorizado la gestión del servicio a los particulares, debido a objetivos de orden económico tales como lograr una mayor eficiencia en la

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

prestación, ello no le resta capacidad de intervención, pues la garantía de disfrute efectivo de los servicios públicos es una obligación frente a la cual el Estado no puede verse ajeno; de ahí que aun subsista el deber estatal de garantizarlo, regularlo y vigilarlo, dada su naturaleza esencial y continua para toda la población.

Conforme se señaló en los fundamentos 36 a 38, Supra, la posición legislativa respecto a Si el transporte urbano e interurbano es considerado en nuestro ordenamiento jurídico como un servicio público en sentido estricto, ha sido fluctuante. No obstante, aun cuando se le reste tal calificativo de manera expresa, ello no exime al Tribunal de reconocer que esta actividad económica reviste un especial interés público.

En ese sentido, se justifica un especial deber de protección estatal a los usuarios del servicio y, con ello, una reglamentación más estricta del mismo, supervisando que la prestación se otorgue en condiciones de adecuada calidad, seguridad, oportunidad y alcance a la mayoría de la población. Por tanto, una potencial intervención estatal en este supuesto también es aceptada, que dando únicamente por resolver el grado de intensidad permitido'.

Como ha señalado el Tribunal Constitucional, la especial relevancia del servicio de transporte justifica un deber de protección estatal a los usuarios del servicio, el cual se implementa en una reglamentación más estricta del servicio de transporte, con una supervisión de que la prestación del servicio de transporte se otorgue en condiciones de adecuada calidad, seguridad, oportunidad y alcance a la mayoría de la población; siendo esta una intervención válida del Estado, garantizando la continuidad en su efectiva prestación.

Lo señalado por el Tribunal Constitucional se condice con lo establecido en la Ley N°30900, Ley que crea la ATU, el cual ha reconocido expresamente una nueva configuración para el otorgamiento de títulos habilitantes en materia de servicio de transporte terrestre de personas.

En efecto, de acuerdo a lo señalado en los literales f), g), h) e i) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley de Creación de la ATU, este organismo técnico especializado puede otorgar concesiones, autorizaciones o habilitaciones, siendo el supuesto más importante, en el marco de la declaración de servicio público efectuada por la citada Ley, es la función de otorgamiento de concesiones para la prestación de los servicios de transporte terrestre urbano regular y masivo de personas.

Así, en consonancia con lo establecido en la Política Nacional de Transporte Urbano, por ejemplo, se ha identificado como un problema público limitaciones para el

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

desplazamiento de personas en el sistema de transporte urbano actual, el cual obedece a una serie de causas directas e indirectas cuya ocurrencia sería predicable del territorio específico de competencia de la ATU, como serían, los siguientes:

- *Deficiencias del transporte urbano público: En efecto, la existencia de una prestación deficiente del servicio responde a una serie de factores que generan o promueven su existencia, para el efecto, del presente documento, indicaremos algunas de ellas:*
- *Servicios de transporte no integrados: en el caso de Lima Metropolitana, tenemos un régimen de diversos agentes que coexisten entre sí, con una diversidad de títulos habilitantes y Se mencionan a continuación:*
 - *Agentes que prestan el servicio en virtud de una autorización administrativa para prestar el servicio de transporte que fueron expedidas por la Gerencia de Transporte Urbano de la MML.*
 - *Agentes que pertenecen al Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad — COSAC (en adelante, el Metropolitano).*
 - *Agentes que pertenecen al Sistema de Corredores Complementarios.*
 - *Agentes que pertenecen a la Red Básica del Metro de Lima — Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (en adelante, las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima).*
 - *Agentes que prestan el servicio en virtud de una autorización administrativa para prestar el servicio de transporte que fueron expedidas por la Gerencia General de Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial del Callao (en adelante, la MPC).*

Por tal motivo, la situación descrita constituye una problemática que afecta y repercute en los usuarios de manera significativa. Por tal motivo, se requiere de medidas normativas habilitantes a la autoridad administrativa que reordene, sistematice y promueva la integración de estos servicios e implemente el SIT.

- *Débil organización del servicio de transporte urbano formal: en este caso específico, las reglas particulares aplicables a las autorizaciones han sido insuficientes para el fortalecimiento de estos agentes, de modo que se requiere medidas normativas específicas que permitan el fortalecimiento de los operadores del servicio y la eliminación del modelo del comisionista afilador.*
- *Parque automotor de transporte urbano público inapropiado: las condiciones técnicas de los vehículos destinados a la prestación del servicio no son apropiadas en el contexto específico del ámbito territorial bajo competencia de la ATU, lo cual requiere de medidas específicas*

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

normativas que permitan la operación de estos servicios en vehículos que cumplan con criterios de accesibilidad, sostenibilidad.

- *Limitada capacidad de gestión del transporte urbano por los entes responsables: En este caso, se requiere el fortalecimiento institucional de la autoridad administrativa para la gestión en el transporte urbano.*

Adicionalmente, como ha sido señalado en el presente documento, el artículo 5 del RNAT establece la clasificación del servicio de transporte terrestre por el ámbito territorial, sin embargo, no se ha precisado el ámbito territorial de aquellos servicios de transporte prestados en circunscripciones provinciales conurbadas que cuenten con un organismo responsable de la prestación integrada del servicio de transporte de personas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la LOM.

En este sentido, la trascendencia de la regulación existente en el sector transporte, en particular en el servicio de transporte terrestre de personas en el ámbito territorial de competencia de la ATU, así como los intereses públicos protegidos supone la necesidad de verificar de manera constante que la prestación de servicios de transporte pueda contar con mecanismos de mejora continua, adoptando medidas que, pese a ser distintas al RNAT, contribuyan al cumplimiento de los principios del transporte y las políticas del sector, en particular, la Política Nacional de Transporte Urbano, en función a criterios de sostenibilidad, accesibilidad en el transporte, movilidad.

Cabe indicar que, la presente propuesta normativa se condice con los dispositivos normativos que rigen a la ATU, así como la política pública sectorial sobre la materia expedida por el MTC, motivo por el cual se requiere evaluar determinadas medidas sobre el particular:

- **No establecer medida alguna:** Este supuesto ocasionaría que permanezca la problemática descrita en el acápite precedente, generando que no se brinde una solución a la misma, lo cual afectaría los intereses públicos en materia de transporte y la movilidad de los usuarios del ámbito territorial de competencia de la ATU, motivo por el cual se descarta esta alternativa.
- **Implementar modificaciones al régimen general:** Este supuesto implicaría brindar una solución en un régimen general para un supuesto específico circunscrito a Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, aspecto que podría diluir la adopción de una medida específica e idónea para la solución de la problemática particular descrita en el acápite precedente; cabe señalar que de acuerdo a la Encuesta de Recolección de Información Básica del Transporte Urbano

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

en el área Metropolitana de Lima y la Provincia Constitucional del Callao efectuada por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), el número de viajes que se generan al día en la ciudad es de 22,3 millones; motivo por el cual la mayor cantidad de viajes se concentra en esta circunscripción, motivo por el cual se descarta esta medida regulatoria.

- **Reconocer un régimen especial para la ATU en calidad de organismo responsable de la prestación integrada del servicio de transporte terrestre de personas en el ámbito territorial de su competencia:** Este supuesto, permite en primer término, identificar una solución específica a una problemática específica identificada, habilitando a la autoridad competente, que en el marco de la Ley N° 30900, así como los principios y políticas públicas sectoriales expedidas por el MTC, en particular, la Política Nacional de Transporte Urbano y la Política de Subsidios, se puedan adoptar medidas conducentes a dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N° 30900, a la implementación del SIT y a las políticas públicas sectoriales, como medidas orientadas a los siguientes fines:
 - Integración del transporte mediante el reordenamiento de los títulos habilitantes y la generación de un marco jurídico que promueva la integración de los modos de transporte en el ámbito territorial de competencia de la ATU, lo cual implique facultades para la entidad de establecer modalidades a los títulos habilitantes emitidos por la ATU, este aspecto permitirá a la autoridad a un mejor ordenamiento del transporte terrestre de personas en su circunscripción, así como refuerza legalmente la posibilidad de optimizar las condiciones en las cuales se presta el servicio.
 - Fortalecimiento del servicio de transporte formal: mediante la generación de reglas que permitan fortalecer las condiciones de acceso al servicio, así como las condiciones de permanencia para su operación en beneficio del usuario.
 - Parque automotor idóneo para la prestación del servicio: mediante la optimización de las condiciones técnicas para la operación, con base en criterios de sostenibilidad, accesibilidad en el transporte, movilidad.
- Subsanan las deficiencias en la prestación del servicio de transporte: Lo cual comprende lo siguiente:
 - Integración del transporte mediante el reordenamiento de los títulos habilitantes y la generación de un marco jurídico que promueva la integración de los modos de transporte en el ámbito territorial de competencia de la ATU, lo cual implique facultades para la entidad de establecer modalidades a los títulos habilitantes emitidos por la ATU, este aspecto permitirá a la autoridad a un mejor ordenamiento del transporte terrestre de personas en su circunscripción, así como refuerza legalmente la posibilidad de optimizar las condiciones en las cuales se presta el servicio.
 - Fortalecimiento del servicio de transporte formal: mediante la generación de reglas que permitan fortalecer las condiciones de acceso al servicio, así como las condiciones de permanencia para su operación en beneficio del usuario.
 - Parque automotor idóneo para la prestación del servicio: mediante la optimización de las condiciones técnicas para la operación, con base en criterios de sostenibilidad, accesibilidad en el transporte, movilidad.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

- *Fortalecer a la ATU para la implementación de los siguientes instrumentos:*
 - *SIT en el territorio bajo su competencia.*
 - *Las disposiciones de la Ley 30900.*
 - *Las políticas públicas en materia de transporte expedidas por el MTC.*

Por esta razón, precisar que de conformidad a su ley de creación, la ATU determina las exigencias y/o condiciones que considere convenientes para la prestación de los servicios públicos de transporte a su cargo, contando con la debida sustentación técnica y legal para dicho fin, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao, dadas las características propias y especiales de los servicios en su ámbito territorial, constituye una alternativa regulatoria idónea para ser adoptada.

Asimismo, esta incorporación tiene por objeto buscar mejoras, sustentadas técnicamente, a efectos de optimizar el servicio de transporte con condiciones de calidad y seguridad en el servicio. Como es bien sabido, el caso de la ATU, respondió a un fenómeno de conurbación y de administración integral de los servicios de transporte, Sumado a ello las características particulares de las Provincias de Lima y Callao, hace que se tenga que establecer parámetros conforme a la realidad específica de dichas provincias, las cuales en muchas ocasiones no son congruentes con las condiciones nacionales.

A mayor abundamiento, esta medida permitirá que, en el marco de la naturaleza particular de esta autoridad administrativa, la ATU pueda emitir las disposiciones conducentes a la implementación de este sistema con un enfoque intermodal, sin que exista una concepción restringida de regulación complementaria del transporte, dado que pueden existir supuestos de hecho que no hayan sido contemplados por el legislador sectorial o requieren de un tratamiento especial atendiendo su naturaleza particular, descrita en el presente documento.

El sustento de la precitada medida es reconocer el carácter particular de la ATU y su régimen jurídico destinado a la implementación del sistema integrado de transporte, la preeminencia de la aplicación de su ley de creación constituye un aspecto fundamental, el cual no enerva, en modo alguno, la aplicación de la LGTT, disposición legal base en materia de transporte terrestre.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

Fijación de tarifas en un régimen de autorizaciones

El Decreto Legislativo N° 757 mediante el cual Dictan Ley Marco para el crecimiento de la Inversión Privada establece como objeto de la misma, garantizarla libre iniciativa y las inversiones privadas, efectuadas o por efectuarse, en todos los sectores de la actividad económica y en cualesquiera de las formas empresariales o contractuales permitidas por la Constitución y las Leyes.

Asimismo, establece derechos, garantías y obligaciones que son de aplicación todas, las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que sean titulares de inversiones en el país. Sus normas son de observancia obligatoria por todos los organismos del Estado, ya sean del Gobierno Central, Gobiernos Regionales, o Locales, a todo nivel.

Del mismo modo establece en su artículo 4 lo siguiente:

'La libre competencia implica que los precios en la economía resultan de la oferta y la demanda, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución y las Leyes. Los únicos precios que pueden fijarse administrativamente son las tarifas de los servicios públicos, conforme a lo que se disponga expresamente por Ley del Congreso de la República'.

Precisamente, en relación a lo señalado, la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley de ATU declara al servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades como servicio público.

Asimismo, el artículo 16 referido a la gradualidad de la integración del SIT establece en su numeral 2 lo siguiente: 'Sin perjuicio de la implementación gradual del SIT, los Servicios de transporte terrestre de personas que actualmente se prestan en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, Se consideran para todos los efectos como parte integrante del mismo'.

En este orden de ideas, dado que el servicio de transporte es un servicio público y que la implementación del SIT se da manera gradual, es necesario precisar las competencias de ATU a fin cuente con la potestad tarifaria sobre todo el marco de títulos habilitantes que administra, sean concesiones o autorizaciones.

(...) Propuesta normativa referida a la implementación de un régimen transitorio

Tomando en consideración la problemática descrita en los acápites precedentes, resulta de suma importancia establecer, de manera ordenada, respetando

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

la ratio legis de la Ley 30900, un tránsito adecuado desde un régimen jurídico de autorizaciones hacia un régimen jurídico de concesiones, motivo por el cual se ha identificado la necesidad de establecer un régimen transitorio de naturaleza excepcional y temporal de permanencia de los agentes autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

El régimen descrito en el párrafo anterior, habilitaría a la ATU a renovar las autorizaciones previamente otorgadas, así como otorgar nuevas autorizaciones por un plazo de hasta cinco (05) años, o hasta que se cumpla una condición esencial para la implementación; vale decir, estas autorizaciones se encuentran supeditadas al ordenamiento del transporte terrestre regular de Lima y Callao".

La iniciativa legislativa presentada en el Proyecto de Ley 2158/2021-CR contiene en su exposición de motivos lo siguiente:

"1. PROBLEMÁTICA

En el año 2018, mediante Ley 30900, se creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, con el fin de desarrollar, garantizar y gestionar la implementación del sistema integrado de transporte de Lima y Callao (SIT), de forma, eficiente, accesible, seguro y sostenible para los pobladores que se trasladan en las provincias de Lima y Callao.

Mediante Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, Reglamento de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en la quinta disposición complementaria transitoria, se contempló que, mientras dicha entidad emita los reglamentos para el servicio de transporte, la vigencia de los títulos habilitantes otorgados por el municipio de Lima y de la provincia del Callao, que caduquen en ese periodo, serán prorrogados por un año automáticamente, a excepción de los que hayan sido cancelados por sanción, medida complementaria o correctiva.

Dicha disposición se dio en el año 2019, y hasta la fecha mediante resoluciones directorales de la Autoridad Autónoma de Transporte Urbano, se ha dispuesto la ampliación del plazo de los títulos habilitantes, a través de la renovación automática para la prestación del servicio de transporte regular y especial.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

CUADRO DE RESOLUCIONES DIRECTORALES EMITIDAS POR ATU

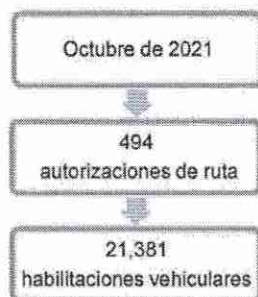
2019 -2021

RESOLUCIONES	PUBLICACIÓN	PRÓRROGA
RD N°002- 2019-ATU/DO	27/12/2019	31/10/2020
RD N°031- 2020-ATU/DO	6/10/2020 Vigencia 01/01/2020	30/04/2021
RD N°165-2021-ATU/DO	30/04/2021 Vigencia 01/05/2021	31/10/2021
RD N°316-2021-ATU/DO	19/10/2021 Vigencia 01/10/2021	31/07/2022

Fuente: Elaboración propia

Conforme al cuadro, se puede apreciar que desde el año 2019 hasta el 2021, la ATU ha emitido cuatro resoluciones, siendo la Resolución 316-2021-ATU/DO, la última prórroga de títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular de personas, hasta el 31 de julio del presente año.

CUADRO DE TITULOS HABILITANTES OCTUBRE 2021



Fuente: Informe N° D-001895-2021-ATU/DO-SSTR

Del gráfico, se puede apreciar que, hasta octubre del año 2021, en la ciudad de Lima y Callo, existían 494 autorizaciones de rutas y 21381 títulos habilitantes que vencían y se necesitaba su prorrogación hasta el año 2022.

La pandemia ocasionada por el COVID-19, no ha permitido dar cumplimiento con la publicación del reglamento que regule el servicio público de transporte regular, mediante autobuses, con el fin de lograr la prestación del servicio a través de concesiones. Hecho que ha generado que los transportistas vengán solicitando que la vigencia de sus títulos habilitantes sea por un plazo mayor a un año.

Por lo tanto, a fin de garantizar la continuidad del servicio de transporte de servicio regular, es necesario se otorgue un periodo de transición, a fin de poder

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

terminar con el proceso de aprobación de los reglamentos correspondientes para el funcionamiento del sistema de transporte, en cumplimiento de estándares de calidad.

1.1. Problema a resolver

Desde la creación de la ATU, se han presentado distintos proyectos de ley que pretendía suspender las competencias que por norma se otorgó a dicha entidad, así como disponer la renovación automática de los permisos a las empresas de transportes hasta por 10 años, fundamentándose en garantizar la cobertura y continuidad del servicio de transporte público. Definitivamente, estas iniciativas atentaban contra las facultades de la autoridad competente, pero sobre todo significaba un retroceso al mejoramiento de condiciones de calidad del sistema de transporte, que se viene trabajando en la reforma del transporte urbano.

En ese orden de ideas, especialistas en el tema y promotores del mejoramiento del transporte terrestre de personas, manifestaron su posición respecto a las renovaciones automáticas, sin el cumplimiento de ningún requisito.

La jefa de la Autoridad Autónoma de Transporte Urbano para Lima y Callao, María Jara, manifestó en una entrevista para el Diario La República, lo siguiente:

"De darse una extensión por 5 años de las autorizaciones, se deberá ejecutar con una serie de exigencias. "Nunca un cheque en blanco"

De igual forma Luis Quispe Candia, representante de la ONG Luz Ambar, manifestó su rechazo a la propuesta.

"Lo que debe hacer la ATU es acelerar la licitación de los corredores viales"

Si bien es cierto, la pandemia ha sido la causa del retraso del régimen de concesiones, pero las prórrogas automáticas de los títulos habilitantes, solo ha generado que se mantengan las mismas condiciones para los usuarios del servicio público de transporte, es decir, la continuidad de las deficiencias del transporte público, servicio de transporte no integrado, parque automotor antiguo y no eco amigable.

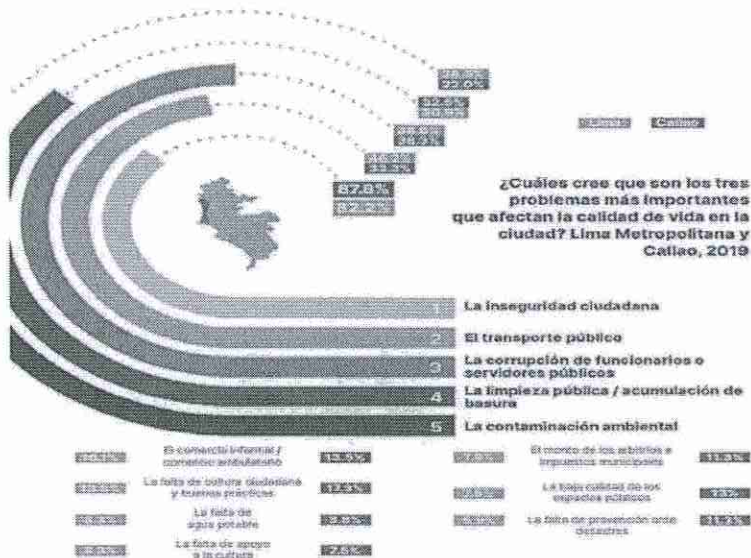
Las deficiencias del transporte público han logrado afectar la calidad de vida de cada uno de nosotros, tal se demuestra en una encuesta realizada en Lima y Callao, en el año 2019, mediante la cual se concluyó que el transporte público es el segundo problema más importante, luego de la inseguridad ciudadana.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
 PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
 PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
 REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
 Y CALLAO.

PRINCIPALES PROBLEMAS EN LA CIUDAD DE LIMA Y CALLAO²



Fuente: 10° informe urbano de percepción sobre calidad de vida en la ciudad

Es el momento que las renovaciones automáticas dejen de ser un obstáculo tanto para el empresariado de transporte terrestre, así como para el Estado, ya que por parte del sector privado no cuenta con estabilidad jurídica a largo plazo, puesto que existe la incertidumbre de poder continuar con los títulos de habilitación vigente, lo que perjudica su condición económica, ya que los bancos no pueden otorgar préstamos para la renovación de su flota vehicular, implementación de medios digitales, sistema de recaudos digitales, cumplimiento de jornadas laborales, entre otros, lo que conlleva que el empresariado no pueda adecuarse al modelo que se pretende implementar. Lo antes descrito ha implicado inversión económica, y en la mayoría de casos ha sido obtenido mediante entidades financieras, pero los transportistas indican que no se puede obtener una línea de crédito mayor, porque mediante norma, solo cuentan con autorizaciones de funcionamiento por el plazo máximo de un año, lo cual puede o no renovarse, siendo esto una inestabilidad jurídica, la cual es considerada como riesgo para la entidad financiera.

Respecto del Estado, mientras sigan las renovaciones automáticas, la ATU no podrá implementar el régimen de concesión, ni establecer requisitos para el otorgamiento del servicio, como estándares de calidad para la prestación del servicio público de transporte. Además, que, de continuar con el mismo sistema de transporte, solo conllevará a incrementar las cifras de accidentes de tránsito, de informalidad, entre otros.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

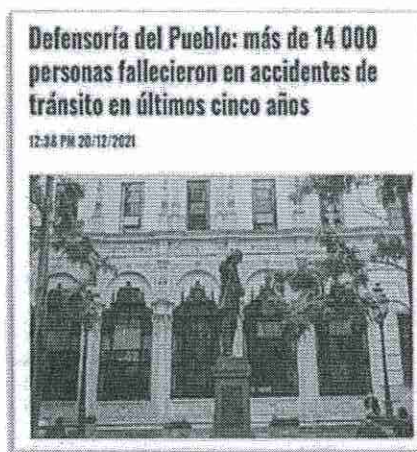
“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

Conforme lo señalado en el primer reporte de seguridad vial de la Defensoría del Pueblo, en diciembre del 2021:

“(...) en los últimos cinco años se han producido más de 420 000 accidentes de tránsito que han ocasionado la muerte de más de 14 000 personas y han dejado heridas o en situación de discapacidad a más de 272 000 personas”

“(...) en el periodo 2016 – 2020, más de la mitad de los accidentes de tránsito ocurrieron en Lima, con el 51 % de casos”



Asimismo, se detalla en el Anuario estadístico de la Policía Nacional del Perú, los accidentes de tránsito en nuestra capital hasta el año 2021 han seguido en aumento, lo que viene siendo aún un reto poder reducir la tasa de accidentes y muertes a causas de ella. La situación es preocupante por lo que urge tomar las acciones correspondientes por parte de los sectores involucrados.

CUADRO DE DEPARTAMENTOS CON MAYOR INCIDENCIA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2021*

LIMA	39,848
AREQUIPA	4,501
LA LIBERTAD	4,567
PIURA	3,467
ARECH	3,336
CUSCO	2,996
CALLAO	2,773
SAMBAYEQUE	2,543
ANCASH	2,096
CAJAMARCA	2,006
ICA	1,650
PUÑO	1,286
HUANUCO	1,159
SAN MARTÍN	1,002
APURIMAC	924

Fuente: Anuario estadístico policial 2021

Por lo tanto, a fin de dar atención y garantizar la continuidad del servicio de transporte terrestre regular de personas en Lima y Callao, de manera ordenada, segura, sostenible y acorde a los requisitos que debe tener un servicio al público, es necesario otorgar la facultad a la ATU para la renovación y/o otorgamiento de nuevos permisos,

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

así como la instauración de un régimen excepcional transitorio por un plazo de cinco años, con miras a desarrollar un régimen de concesiones.

En el año 2020, la Presidenta de la ATU, en su balance de gestión señaló que los empresarios del sector transporte están dispuesto a brindar un servicio de calidad, es decir hay la predisposición a adecuarse a las normas que emita la autoridad técnica especializada.

María Jara Risco, señaló lo siguiente:

'Tenemos una mirada regulatoria y afrontamos el problema desde una perspectiva técnica, pero aterrizados en la realidad, es decir, a partir de la atención a los usuarios. Luego de un trabajo intenso con los operadores de transporte, un grupo importante comprendió la necesidad de migrar hacia un servicio formal'.

'Hoy comprenden que es mejor migrar de ese sistema que condena a más de 100,000 conductores a no tener derechos laborales y que no respeta a los usuarios, hacia uno que coloca a sus trabajadores en planilla, asume la titularidad de la flota vehicular y apuesta por la tecnología'.

**ATU logra que empresarios de
transporte apuesten por un servicio
formal y de calidad**

Presidenta ejecutiva María Jara realiza balance de gestión y destaca logros a pesar de pandemia



II. FUNDAMENTACION DE LA PROPUESTA

2.1. De la facultad de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

El transporte terrestre público es considerado como un servicio público, por lo que es obligación del Estado garantizar las condiciones que se brinda a los pobladores un servicio de calidad.

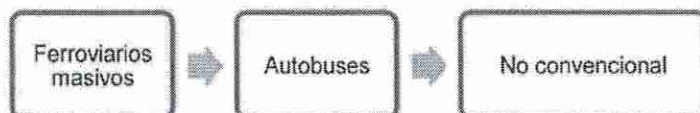
La Constitución Política del Perú, en su artículo 65 establece como deber del Estado, la defensa de los intereses de los usuarios, es en ese sentido que el Estado debe velar por la salud y seguridad de toda persona en dicha condición.

Por ello, en el año 2008 se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, con el propósito de garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte y brindar un servicio público con estándares de calidad, tales como; amplia cobertura, tecnología, sustentable, eficiente y económico.

REQUISITOS DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE



Conforme la normativa vigente, el servicio de transporte de personas tiene dos tipos de servicios de transporte terrestre, el regular y especial. El servicio de transporte terrestre regular contempla los siguientes servicios.



Conforme al artículo 6 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, la ATU tiene competencia para regular el servicio de transporte terrestre urbano regular y masivo de personas, bajo el régimen de concesión. Sin embargo, por la pandemia, no se ha podido llevar a cabo los procesos de concesión.

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

Por lo tanto, se propone modificar el literal g) del artículo 6 de la referida ley, a fin de habilitar a la ATU, poder otorgar autorizaciones para la prestación del servicio de transporte regular, ya que actualmente solo está facultada para el servicio especial.

El artículo 18 del Decreto Supremo 005-2019-1VITC, reglamento de la Ley 30900, señala que el servicio de transporte regular 'Es realizado con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer las necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta y frecuencias determinadas en el Territorio'. También establece que quienes presten servicio de transporte regular están comprendidos dentro del Sistema Integral de Transporte y su prestación debe ser en vehículos de gran capacidad.

La propuesta legislativa no se contrapone a la normativa vigente, ni vulnera la autonomía de la ATU, sino por el contrario busca fortalecer su institucionalidad al incorporar como facultad, el otorgamiento de autorizaciones también del servicio de transporte regular.

2.2. Del régimen excepcional transitorio para la implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao

Por las razones antes expuestas y con la finalidad de poder garantizar temporalmente la permanencia de los agentes autorizados, se propone instaurar un régimen excepcional transitorio, con la finalidad de autorizar y/o renovar los títulos habilitantes por un plazo de cinco (5) años, para el transporte regular con condiciones de cumplimiento para brindar el servicio de transporte.

El régimen propuesto debe ir de la mano con la emisión de un reglamento, el cual debe ser elaborado por la ATU, toda vez que, por mandato de la ley, es el organismo técnico especializado en la materia. El dispositivo tendrá como fin, establecer las condiciones y requisitos para el otorgamiento de autorizaciones y/o renovaciones para la prestación del servicio público de transporte regular de personas. Asimismo, se establece que el referido dispositivo debe ser publicado en un plazo máximo de noventa (90) días.

La medida transitoria, tendrá vigencia de 5 años, plazo que deberá ser contabilizado al día siguiente de publicado el reglamento de la ATU. Esto en aras de garantizar el servicio público en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para los usuarios.

En conclusión, la propuesta tiene como fin, que, en el plazo de 5 años, de forma progresiva, mejorar el servicio de transporte, a través de capacitaciones y evaluaciones a los conductores, cumplimiento de jornada de trabajo y cumplimiento de obligaciones laborales; y con relación a la flota vehicular, con la implementación de control por GPS,

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
 PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
 PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
 REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
 Y CALLAO.**

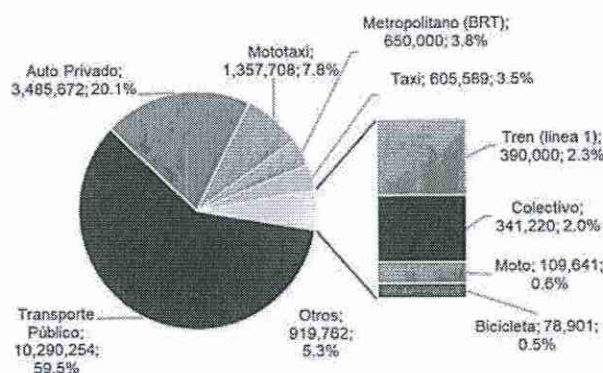
mantenimiento de la flota y la instauración del pago sin contacto, esto en atención al desarrollo de un transporte urbano sostenible.

Esto permitirá la continuidad del servicio del transporte terrestre, ya que es considerado como una prestación necesaria, pero siempre en salvaguarda de un servicio con estándares mínimos de calidad”.

De igual forma, en el dictamen del Proyecto de Ley 6306/2020-CR, de fecha 15 de enero de 2021, se indica lo siguiente:

“Según la PNTU, el transporte público (convencional, mototaxi, BRT, Taxi y LI ML) es utilizado en el 76.80% de viajes de la población de Lima y Callao. En la actualidad las Empresas de Transportes Convencionales vienen satisfaciendo el 75% de la necesidad de viajes en dichas jurisdicciones, es decir, alrededor de 18 millones de viajes diarios con una flota vehicular de 26,805 unidades.

CUADRO N° 1



Fuente: Exposición de la ATU Modificado del Plan Nacional de Transporte Urbano, p.87. Distribución de viajes por modos en Lima y Callao.

Solo el 6% de los viajes en Lima y Callao se realizan en medios accesibles (Metropolitano y L 1 ML).

Muchas de las empresas de transporte público convencional han realizado durante estos años una reingeniería, con la finalidad de hacer buen uso y mantenimiento de sus vehículos. Sus unidades de transporte han pasado por mantenimiento preventivo y correctivo e incluso se ha adquirido flota nueva de vehículos, lo que ha significado que se hayan realizado y que se sigan realizando inversiones.

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

Pero estas inversiones se están frenando cada vez más, primero por la poca probabilidad de acceder a un préstamo otorgado por una institución financiera con un cronograma de pago de corto plazo, segundo porque de lograr obtener el préstamo por lo general es complicado asumir el compromiso de pago en esas condiciones puesto que el monto mensual a pagar es excesivamente alto, y, por último, al no contar con una autorización por un plazo adecuado son pocos los empresarios que se arriesgan a invertir dado que no aseguran en ese corto plazo la recuperación de dicha inversión.

A lo expuesto hay que agregar que, durante la crisis económica global que estamos atravesando producto de la pandemia, el transporte tradicional urbano ha sido uno de los sectores más golpeados. Trabajar con la mitad de su capacidad de funcionamiento, efectuando un itinerario autorizado para el traslado de los ciudadanos de Lima y Callao de acuerdo a su necesidad de viaje desde su punto de origen hasta su destino con el pago de un solo pasaje, y aplicando las medidas de prevención y bioseguridad dispuestas por el Gobierno con la finalidad de frenar el contagio de COVID-19, ha ocasionado a los transportistas graves problemas económicos, siendo de prioridad comenzar la reactivación económica.

(...)

Finalmente es preciso indicar, que resulta necesaria e impostergable la aprobación de una norma como la que se plantea con la presente iniciativa legislativa, con la finalidad de dotar de la seguridad y estabilidad jurídica necesarias al sector de transporte urbano de pasajeros. Asimismo prorrogar por un plazo apropiado y razonable la vigencia de las autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre de personas en Lima y el Callao, permitiría a los operadores que en la actualidad brindan dicho servicio, ir adecuando su flota vehicular y adoptando las acciones pertinentes de manera paulatina y progresiva para la optimización de sus operaciones en términos cualitativos y cuantitativos, a fin de poder cumplir con los requisitos necesarios para concursar en los procesos de licitaciones que se convoquen durante la fase de implementación gradual del sistema integrado de transporte y obtener las respectivas concesiones garantizando así un servicio moderno, de calidad, óptimo, seguro y eficiente" (pp. 6-9).

A la fecha de evaluación de las propuestas presentadas, la situación no ha cambiado; efectivamente, de no realizarse la renovación, estaríamos en una situación de desabastecimiento del servicio público de transporte de pasajeros. No obstante, como los propios proyectos de ley indican, esta prórroga de ser aceptada debe considerar que no se pueden renovar títulos habilitantes de empresas que hayan perdido sus habilitaciones por sanción, medidas complementarias, medidas correctivas u otras:

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

"Todas aquellas prórrogas se produjeron exceptuando los títulos cuya culminación fuese por imposición de sanción, medida complementaria, o medida correctiva, u otra que contravenga las condiciones de acceso y permanencia" (p. 6, del PL 607/2021-CR).

De esta forma, la Comisión observa como propuesta viable la integración de las iniciativas; entonces, luego de la evaluación técnica, podemos indicar que con el presente documento se recomienda la aprobación de la integración de los proyectos de ley presentados y evaluados.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

Las presentes iniciativas legislativas son necesarias, pues la falta de aprobación de las normas que regulan la actividad de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) conlleva el peligro de generar desabastecimiento del servicio de transporte de personas en Lima y Callao por el fin de los plazos de vigencia de los títulos habilitantes; en ese sentido, las iniciativas son importantes y deben ser aprobadas, en una versión concordada, para la seguridad del sector.

Las presentes iniciativas legislativas son viables, ya que, como hemos evaluado en el presente documento, existe fundamento constitucional y legal para asumir medidas excepcionales en favor del ejercicio de los derechos fundamentales relacionados al sector de transportes.

Las presentes iniciativas legislativas son oportunas, porque permite la continuidad con el servicio público de transporte de personas y, además, otorga la posibilidad de crear una medida de fortalecimiento del ordenamiento y formalización dentro del sector de transportes.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que las iniciativas materia de estudio cumplen con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas sobre el Proyecto de Ley 607/2021-CR

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 370-MTC	04 de noviembre de 2021	-
	Oficio N° 473-MTC (reiteración)	06 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio N° 371-MEF	04 de noviembre de 2021	Oficio N° 1261-2021-EF/10.01
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	Oficio N° 372-ATU	04 de noviembre de 2021	Oficio N° D-001464-2021-ATU/GG
Ministerio de Educación	Oficio N° 373-MINEDU	04 de noviembre de 2021	Oficio N° 2265-2021-MINEDU/SG
Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual	Oficio N° 374-INDECOPI	04 de noviembre de 2021	Oficio N° 000243-2021-PRE/INDECOPI
	Oficio N° 479-INDECOPI (reiteración)	06 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Municipalidad Metropolitana de Lima (MML)	Oficio N° 0375-MML	04 de noviembre de 2021	Oficio N° D001033-2021-MML-SGC
	Oficio N° 478-MML (reiteración)	06 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Municipalidad Provincial del Callao	Oficio N° 0376-MPCALLAO	04 de noviembre de 2021	Oficio N° 4857-2021-MPC-GGTU

Opiniones recibidas sobre el Proyecto de Ley 607/2021-CR

Entidad emisora	N° de documento	Fecha
-----------------	-----------------	-------

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

Presidencia del Consejo de Ministros	Oficio N° D000151-2022-PCM-SG	27 de enero de 2022
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	- Oficio D-001023-2022-ATU/GG	13 de junio de 2022

Opiniones solicitadas sobre el Proyecto de Ley 2016/2021-CR

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 1125-MTC	23 de mayo de 2022	-
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	Oficio N° 1126-ATU	23 de mayo de 2022	- Oficio D-001023-2022-ATU/GG 13/06/2022
Ministerio del Interior	Oficio N° 1127-MININTER	23 de mayo de 2022	-
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)	Oficio N° 1128-SUTRAN	23 de mayo de 2022	Oficio N° D000170-2022-SUTRAN-SP
Municipalidad Metropolitana de Lima (MML)	Oficio N° 1129-MML	23 de mayo de 2022	-
Luz Ámbar	Oficio N° 1130-LUZ AMBAR	23 de mayo de 2022	-

Opiniones solicitadas sobre el Proyecto de Ley 2158/2021-CR

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 1172-MTC	31 de mayo de 2022	-
Ministerio del Interior	Oficio N° 1173-MININTER	31 de mayo de 2022	-
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	Oficio N° 1174-ATU	31 de mayo de 2022	Oficio D-001023-2022-

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

			ATU/GG 13/06/2022
Municipalidad Metropolitana de Lima (MML)	Oficio N° 1175-MML	31 de mayo de 2022	-
Luz Ámbar	Oficio N° 1176-LUZ AMBAR	31 de mayo de 2022	-

Análisis de las opiniones recibidas

a. Proyecto de Ley 607/2021-CR

En primer lugar, debemos indicar que a la fecha de emisión del presente documento, pese a la reiteración de solicitud de opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, no se ha recibido la misma.

En segundo lugar, el Oficio N° 1261-2021-EF/10.01, de fecha 11 de noviembre de 2021, suscrito por el Ministerio de Economía y Finanzas que, contiene el Informe N° 0876-2021-EF/42.02 de la Oficina de Asuntos Jurídicos Económicos y Administrativos de la Oficina General de esta entidad, indica que el referido Ministerio no tiene competencia para emitir opinión técnica sobre la iniciativa legislativa analizada.

En vista de que el referido documento no contiene opinión de fondo para el proyecto de ley analizado en este documento, no corresponde efectuar análisis alguno.

En tercer lugar, el Oficio N° D-001464-2021-ATU/GG, de fecha 09 de noviembre de 2021, suscrito por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), contiene el Memorando N° D-000983-2021-ATU/DIR de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo de esta entidad, que a su vez remite el Informe N° D-000380-2021-ATU/DIR-SR, en el cual se indica lo siguiente:

“(…) la ATU es la entidad que vela por una adecuada prestación servicio del transporte urbano de pasajeros para Lima y Callao y, como parte de ese rol, observa que las empresas se encuentran en condiciones de cumplir con aquellos requerimientos y obligaciones establecidos en la normativa aplicable. Es por ello que se considera pertinente el impulso de todas aquellas medidas que puedan contribuir a dar solución a la problemática que se pueda generar en la prestación de los servicios de transporte, en cumplimiento de la normatividad vigente.

(…)

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

Es así que se considera que lo establecido en el artículo 3 del Proyecto de Ley no es viable, ni para el servicio de transporte regular ni para el especial, toda vez que, respecto al servicio de transporte regular, la propuesta de prórroga -por un plazo de cinco (05) años- no establece que para acceder a dicho título habilitante se deba cumplir con algún nuevo requisito de acceso y permanencia que garantice -entre otros- condiciones mínimas de calidad y seguridad, que pueda establecer la ATU, en concordancia con la implementación y operación del SIT.

(...) En esa línea, resulta necesario se precise en el texto que el otorgamiento de autorizaciones puede darse hasta por el plazo de 05 años condicionado al establecimiento de nuevas condiciones a ser exigidos de manera gradual y que mejoren la calidad y seguridad del servicio.

(...) Por su parte, la propuesta de prórroga al servicio de transporte especial, por un plazo de cinco (05) años, contraviene lo establecido en el literal g) del artículo 6 de la Ley N° 30900, el cual le otorga a la ATU la función de: 'otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte especial'. Conforme a ello, la referida propuesta impediría que la ATU ejerza dicha función, impidiéndole establecer nuevas condiciones y/o requisitos en la prestación de dicho servicio.

(...) Por otro lado, existe una contradicción en el mismo Proyecto de Ley, pues su artículo 3 dispone que los títulos habilitantes se encontraran prorrogados desde la entrada en vigor de la ley, es decir, surte todos sus efectos desde el momento en que la ley se encuentra vigente, no obstante, la Primera Disposición Complementaria Final, dispone un plazo para que el MTC reglamente la disposición, lo cual deviene en un imposible jurídico, pues la disposición ya surtió sus efectos con la entrada en vigencia de misma.

(...)

(...) En tal sentido, la autoridad ha previsto elaborar una base normativa a través del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Regular basado en autobuses. Por tanto, se ha previsto que el referido proyecto normativo, incluya lo siguiente:

a. Mecanismos de concesión del servicio de transporte regular basado en autobuses, a través de APPs, al amparo de lo dispuesto en la normativa promotora de la inversión privada, como el Decreto Legislativo N° 1362, entre otros dispositivos; así como sus fases (planeamiento y programación, formulación, estructuración, transacción y ejecución contractual).

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

b. Condiciones de cumplimiento mínimas para la prestación del servicio de transporte público regular de personas, las cuales no solo tienen como antecedentes a las Ordenanzas Municipales emitidas en su oportunidad, sino también a la normatividad sectorial vigente sobre la materia como fuente jurídica. Para tal efecto, los requerimientos citados en el Reglamento podrán ser ampliados en los respectivos contratos de concesión.

c. Se fijan las obligaciones del operador, así como derechos y obligaciones de los usuarios, y una serie de medidas orientadas al fortalecimiento de las funciones de fiscalización y de las autoridades competentes sobre la materia.

(...) Mediante la publicación del citado Reglamento, la ATU podrá iniciar la organización de las fases de los proyectos de inversión tanto en la provincia de Lima, donde ya se encuentran en operación concesiones de servicio de transporte, como en la Provincia Constitucional del Callao, siendo que tal como se señaló con anterioridad, ambos territorios conforman el ámbito de competencia de la ATU.

(...) Con relación a las concesiones de Corredores Complementarios adjudicados por la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de Protransporte, se licitaron en su oportunidad, 49 paquetes de rutas que implicaban la operación de más de cinco mil vehículos de alta capacidad en las principales vías de Lima, sin embargo, en la actualidad, se encuentran en ejecución a través de contrato, únicamente 18 paquetes, existiendo, por tanto, un déficit de oferta de buses que presten el servicio. Es por tal motivo que para la ATU es prioritario cubrir, a través de las próximas licitaciones, el déficit mencionado de aproximadamente 66% de flota requerida en las rutas concesionadas, considerando que, con dicha medida, se combatiría la informalidad que opera, y por otro lado se atenderían las necesidades de los usuarios. Debe considerarse, que las concesiones que para dichos efectos se otorguen, deben contar con la base legal pertinente, la cual se materializa con la publicación del Reglamento.

(...) Consiguientemente, el referido Reglamento, tiene como finalidad garantizar las condiciones de calidad y seguridad de la prestación del Servicio Público de Transporte Regular basado en Autobuses en el Territorio, fomentando el uso racional de la infraestructura de transporte, la reducción de las emisiones contaminantes en el aire, la mejora y modernización del servicio y la calidad de vida de los usuarios, en concordancia con la implementación y operación del SIT, asegurando la prestación del servicio de Transporte Regular y no afectando su continuidad.

(...) Ahora bien, en atención a la incertidumbre jurídica a la que hace referencia el Proyecto de Ley respecto al escenario previsto para el otorgamiento de títulos habilitantes bajo un esquema de prórroga de las autorizaciones otorgadas por los municipios de Lima y Callao (el cual, como ya se expuso, es inviable), es de suma

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

importancia establecer, de manera ordenada -respetando la ratio legis de la Ley 30900- un tránsito adecuado desde un régimen jurídico de autorizaciones hacia un régimen jurídico de concesiones, motivo por el cual se ha identificado la necesidad de plantear un régimen transitorio de naturaleza excepcional y temporal de permanencia de los agentes autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

(...) Dicho régimen transitorio permitiría el otorgamiento -por parte de la ATU- de títulos habilitantes bajo un esquema de renovación de las autorizaciones otorgadas por los municipios. Así también, establecerá los requisitos y condiciones para su otorgamiento a ser implementados de manera gradual.

(...) El plazo de vigencia de dicho régimen sería de 5 años, donde las autorizaciones emitidas se encontrarán sujetas a modo, término o condición.

(...) Los beneficios del régimen transitorio serían los siguientes:

- Las nuevas exigencias que se pretenden implementar buscan mejorar la calidad en el servicio de transporte, no obstante, en algunos casos, presuponen inversiones a realizar por parte de los operadores, es por ello que se ha previsto una gradualidad en su implementación.*
- Permitirá otorgar estabilidad jurídica a los operadores de transporte, puesto que durante el plazo de cinco (5) años, y bajo el cumplimiento de mejoras en su operación, podrán continuar prestando el servicio a fin de que puedan recuperarse de las afectaciones económicas causadas por la propagación del Covid-19.*
- Fortalecimiento empresarial de los Operadores, a través de una modernización que generaría externalidades positivas no solo en los usuarios, sino en los propios transportistas, quienes una vez que hayan centralizado sus ingresos, organizado el planeamiento de su flota vehicular y mejorado las condiciones laborales de sus trabajadores, estas empresas, con la experiencia que tienen del mercado, podrán participar en los concursos públicos que convoque la ATU con razón de la concesión de la prestación de los servicios de transporte regular basado en autobuses.*

(...) Algunas disposiciones (requisitos y condiciones) que se deben implementar a fin de fomentar la formalización de los operadores de transporte son las siguientes:

- El uso de tecnologías: Iniciar el monitoreo de la flota operativa a través del sistema de control GPS.*
- Implementar el sistema de caja centralizada.*

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

- *Implementar medios de pago sin contacto.*
- *Participar de los procesos de capacitación y evaluación organizados por la ATU.*
- *Chatarrear los vehículos que superen la antigüedad máxima establecida.*
- *Reordenar su flota habilitada de acuerdo con lo señalado en las Fichas Técnicas.*
- *Cumplir Obligaciones de índole laboral: Formalización.*
- *Estas medidas serán implementadas de forma gradual y bajo un esquema de priorización" (pp. 6-11).*

La opinión de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) presenta diversas observaciones y ofrecen una alternativa basada en concesiones. Finalmente, concluye indicando lo siguiente:

"El Proyecto de Ley presenta observaciones por lo que no resulta viable, ni para el servicio de transporte regular ni para el especial, en razón a lo siguiente:

- *El objeto del Proyecto de Ley busca otorgar 'seguridad jurídica' a las empresas de transporte, prorrogando los títulos habilitantes de los mismos, no obstante, el referido proyecto normativo no considera ni valora que el servicio de transporte terrestre de personas en todos sus ámbitos y modalidades es servicio público.*
- *El Proyecto de Ley establece disposiciones que van en desmedro del usuario pues pretende perpetuar autorizaciones -bajo la denominación de prórroga- sin exigir ningún tipo de condición mínima de calidad y/o acceso en condiciones de igualdad, es decir, que se mantengan las autorizaciones bajo las mismas condiciones que actualmente tienen los operadores de transporte de Lima y Callao, no pudiéndoseles exigir ningún tipo de mejora o requisito nuevo en pro de un mejor servicio, por el plazo de 5 años.*
- *En relación con el servicio de transporte regular, la propuesta de prórroga -por un plazo de cinco (05) años- no establece que para acceder a dicho título habilitante se deba cumplir con algún nuevo requisito de acceso y permanencia que garantice -entre otros- condiciones mínimas de calidad y seguridad, que pueda establecer la ATU, en concordancia con la implementación y operación del SIT.*
- *Respecto al servicio de transporte especial, dicha prórroga, contraviene lo establecido en la Ley N° 30900, toda vez que impediría que la ATU ejerza su función de otorgar autorizaciones para la prestación de los*

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.**

servicios de transporte especial, impidiéndole establecer nuevas condiciones y/o requisitos en la prestación de dicho servicio.

- *Existe una contradicción en el mismo Proyecto de Ley, pues su artículo 3 dispone que los títulos habilitantes se encontraran prorrogados desde la entrada en vigor de la ley, sin embargo, la Primera Disposición Complementaria Final, dispone un plazo para que el MTC reglamente la disposición, lo cual deviene en un imposible jurídico, pues la disposición ya surtió sus efectos con la entrada en vigor de norma.*

(...) De acuerdo con la Ley 30900, la ATU cuenta con competencias para regular el Servicio Público de Transporte Regular en su circunscripción, bajo el régimen de la concesión.

(...) Conforme a ello, la ATU ha previsto elaborar una base normativa a través del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Regular basado en autobuses, el cual considera establecer, entre otros, condiciones de cumplimiento mínimas para la prestación del servicio de transporte público regular de personas, las cuales no solo tienen como antecedentes a las Ordenanzas Municipales emitidas en su oportunidad, sino también a la normatividad sectorial vigente sobre la materia como fuente jurídica.

(...) Por otro lado, se ha identificado la necesidad de plantear un régimen transitorio de naturaleza excepcional y temporal (cinco años) de permanencia de los agentes autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre regular de personas.

(...) Dicho régimen transitorio permitiría el otorgamiento por parte de la ATU, de títulos habilitantes (sujetos a modo, término o condición) bajo un esquema de renovación de las autorizaciones otorgadas por los municipios. Así también, establecerá los requisitos y condiciones para su otorgamiento a ser implementados de manera gradual.

(...) Finalmente, la ATU propone la aprobación de las modificaciones y/o incorporaciones normativas listadas en el numeral 4.32 del presente informe" (f. 5.1. – 5.6., pp. 13-14).

Sin perjuicio de lo indicado, la ATU ha señalado mediante correo electrónico que desde el punto de vista técnico la fórmula legislativa más adecuada sería la siguiente:

"Artículo 1. Objetivos y finalidad

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

La presente Ley tiene como objetivo establecer medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, con el fin de evitar consecuencias negativas como el desabastecimiento del servicio de transportes público urbano e informalidad y las que se podrían producir como resultado de las afectaciones producidas por la pandemia COVID-19.

Artículo 2. Modificación de los incisos a), g) y ñ) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Modifíquese los incisos a), e), g) y ñ) del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el mismo que queda redactado con el siguiente texto:

'Artículo 6. Funciones de la ATU

La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

*a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; **así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general.***

(...)

*e. Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único, **así como la tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo.***

(...)

*g. **Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas** y para la prestación de los servicios de transporte especial.*

(...)

*ñ. **Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así***

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

como de los operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el marco normativo sobre la materia.

t. Fijar las tarifas de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como autorizaciones. Asimismo, establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas.'

Artículo 3. Incorporación de la Décimo Séptima y Décimo Octava Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Incorpórese la Décimo Séptima y Décimo Octava Disposición Complementaria Final a la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los siguientes términos:

'DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Décimo Séptima. Títulos habilitantes sujetos a modo, término o condición

Los títulos habilitantes que emite la ATU para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre de personas en el Territorio, están sujetos a la condición, término o modo que esta determine, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.

Décimo Octava. Estándares para la Prestación del Servicio Público de Transporte Urbano para Lima y Callao

De conformidad a su ley de creación, la ATU puede determinar las exigencias y/o condiciones que considere convenientes para la prestación de los servicios públicos de transporte a su cargo, contando con la debida sustentación técnica y legal para dicho fin, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.

Décimo Novena. Actividades de capacitación

Proponer, diseñar, ejecutar y acreditar respecto actividades académicas de formación dirigidas a los/las servidores/as de la ATU e instituciones con convenios interinstitucionales, los/las operadores/as y gremios del transporte

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

regular y los/las ciudadanos/as con el propósito de fortalecer el Sistema Integrado de Transporte.

Disposición Complementaria Transitoria

ÚNICA.- Régimen excepcional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Durante la fase de implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la Autoridad Nacional de Transporte Urbano para Lima y Callao, se encuentra facultada para otorgar y/o renovar autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que se establezcan en el reglamento que deberá ser emitido en el plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados al día siguiente de la publicación de la presente norma.

El presente régimen excepcional tiene una vigencia de cinco años (5), contados a partir de la vigencia del reglamento de la presente ley. El otorgamiento y/o renovación de las autorizaciones de los servicios de transporte regular de personas, será por el plazo de cinco años (5).

La inobservancia de lo dispuesto en el referido Reglamento por los operadores conllevará a la pérdida automática de la autorización. Dicha competencia es ejercida garantizando la seguridad jurídica a fin de asegurar la continuidad del servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población, así como la sostenibilidad de los operadores de transporte".

La Comisión observa por conveniente acoger la fórmula legislativa propuesta, ya que la ATU ha analizado de forma técnica los proyectos de ley acumulados y presenta opinión favorable a dicha fórmula legislativa alternativa, la cual recoge lo propuesto en las tres iniciativas acumuladas. Únicamente se realizan los cambios de técnica legislativa necesarios para su aprobación.

En cuarto lugar, el Oficio N° 2265-2021-MINEDU/SG, de fecha 03 de diciembre de 2021, suscrita por el Ministerio de Educación, contiene el Informe N° 1231-2021-MINEDU/SG-OGAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica del MINEDU, donde se indica que el referido Ministerio no tiene competencia para emitir opinión técnica sobre la iniciativa legislativa analizada.

En vista de que el referido documento no contiene opinión de fondo para el proyecto de ley analizado en este documento, no corresponde efectuar análisis alguno.

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

En quinto lugar, el Oficio N° 000243-2021-PRE/INDECOPI, de fecha 09 de diciembre de 2021, suscrita por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), contiene el Informe N° 000105-2021-DPC/INDECOPI emitido por la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección al Consumidor y la Oficina de Asesoría Jurídica, donde se establece que la referida Institución no tiene competencia para emitir opinión técnica sobre la iniciativa legislativa analizada.

En vista de que el referido documento no contiene opinión de fondo para el proyecto de ley analizado en este documento, no corresponde efectuar análisis alguno.

En sexto lugar, el Oficio N° D001033-2021-MML-SGC, de fecha 29 de diciembre de 2021, suscrito por la Municipalidad Metropolitana de Lima, adjuntando los siguientes informes:

- Informe N° 001127-2021-GAJ de la Gerencia de Asesoría Jurídica,
- Informe N° 000484-2021-GMU-AL Gerencia de Movilidad Urbana e
- Informe N° 000248-2021-GMU-SERSV Subgerencia de Estudios de Regulación y Seguridad vial de la Gerencia de Movilidad Urbana.

En los cuales, entre otras cosas, se concluye lo siguiente:

Informe N° 001127-2021-GAJ de la Gerencia de Asesoría Jurídica

"El Proyecto de Ley 0607/2021-CR, que propone una 'Ley que dispone la prórroga de títulos habilitantes relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas para Lima y Callao' no ofrece ninguna garantía para la mejora del servicio de transporte urbano de pasajeros para la Provincia de Lima y Callao, limitando la oportunidad de poder implementar otras medidas que estén orientadas a la mejora de la calidad del servicio, sus operadores y salvaguardando la continuidad del servicio; debiéndose tener en cuenta las deficiencias del actual sistema y la necesidad de migrar a un sistema integrado, en línea con las nuevas políticas del transporte, actualización de la tecnología y el cuidado del medio ambiente, por lo que no resulta viable, en concordancia con lo opinado por la Gerencia de Movilidad Urbana" (f. 3.1., p. 9).

Informe N° 000484-2021-GMU-AL Gerencia de Movilidad Urbana e Informe N° 000248-2021-GMU-SERSV Subgerencia de Estudios de Regulación y Seguridad vial de la Gerencia de Movilidad Urbana

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

"(...) la propuesta normativa no ofrece ninguna garantía para la mejora del servicio de transporte urbano de pasajeros para la Provincia de Lima y Callao, limitando la oportunidad de poder implementar otras medidas que estén orientadas a la mejora de la calidad del servicio, sus operadores y salvaguardando la continuidad del servicio; debiéndose tener en cuenta las deficiencias del actual sistema y la necesidad de migrar a un sistema integrado, en línea con las nuevas políticas del transporte, actualización de la tecnología y el cuidado del medio ambiente." [f. 4.2., p. 16 y f. 4), p. 24].

En séptimo lugar, el Oficio N° 4857-2021-MPC-GGTU, suscrito por la Municipalidad Provincial del Callao, en el cual se establece que la referida entidad no tiene competencia para emitir opinión técnica sobre la iniciativa legislativa analizada, sino que es la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) la competente para emitir la misma.

En vista de que el referido documento no contiene opinión de fondo para el proyecto de ley analizado en este documento, no corresponde efectuar análisis alguno.

Finalmente, el Oficio N° D000151-2022-PCM-SG, de fecha 27 de enero de 2022, suscrito por la Presidencia del Consejo de Ministros, adjuntando la Nota de Elevación N° D000688-2021-PCM-OGAJ y el Informe N° 000105-2021-DPC/INDECOPI de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor y la Oficina de Asesoría Jurídica del INDECOPI; siendo que estos documentos ya han sido analizados anteriormente.

b. Proyecto de Ley 2016/2021-CR

Debemos indicar que a la fecha de emisión del presente documento, no se han recibido opiniones respecto a la propuesta contenida en el mencionado proyecto de ley; no obstante, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) envió el Oficio N° D000170-2022-SUTRAN-SP, de fecha 24 de mayo de 2022, por el cual le derivan la consulta a la Autoridad Nacional de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Resaltamos que, conforme se indicó líneas atrás, la ATU ha presentado propuesta alternativa con respaldo técnico mediante **Oficio D-001023-2022-ATU/GG, de fecha 13 de junio de 2022, recibido por la comisión el 14 de junio de 2022**, la cual ha sido acogida por esta Comisión.

c. Proyecto de Ley 2158/2021-CR

De esta forma, la opinión recibida por la ATU presenta una fórmula legislativa específica, sustentada desde el punto de vista técnico, generando la posibilidad de implementar una

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

fórmula legal modificada que integra y mejora las propuestas legislativas presentadas originalmente, haciéndola viable dentro de un marco de legalidad y formalidad.

IV.5 Análisis costo beneficio

El presente documento permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de la iniciativa de ley contenida en el mismo; en ese sentido, se presenta el análisis costo – beneficio frente a los actores sociales que supondría la aprobación de los proyectos de ley acumulados:

Actores	Beneficios	Costos
Población	- La medida propuesta garantizará la continuidad y cobertura adecuada del servicio de transporte público en Lima y Callao. - La medida propuesta buscará mejorar la calidad en el servicio de transportes en Lima y Callao. - La medida propuesta regulará mediante normas el Sistema Integrado de Transporte en Lima y Callao estableciendo infracciones y sanciones administrativas.	-
Empresas	- La medida propuesta brindará seguridad jurídica a las empresas de transporte que operan en el marco de la competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. - La medida propuesta posibilitará la creación de una regulación para el fortalecimiento del orden y la formalidad dentro del sector de transportes en Lima y Callao.	-

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

Estado	• Respetará y cumplirá el artículo el inciso 11 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú que reconoce el derecho a la libertad de tránsito. • La medida propuesta proporcionará facultades a la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao para otorgar y/o renovar autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, estableciendo condiciones y requisitos en su Reglamento.	
----------------------	---	--

IV.6 Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional

Recogemos lo expresado en los proyectos de ley presentados, los cuales indican a la letra lo siguiente:

a. Proyecto de Ley 607/2021-CR

"La presente iniciativa legislativa tiene relación con las políticas de Estado sobre la equidad y justicia social en su política 10, con respecto a la Reducción de la Pobreza. En su política 11, con respecto a la Promoción de la Igualdad de Oportunidades sin Discriminación.

También tiene relación con las políticas de Estado sobre competitividad del país, en su política 18, con respecto a la Búsqueda de la Competitividad Productividad y Formalización de la Actividad Económica".

b. Proyecto de Ley 2016/2021-CR

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

"La presente iniciativa legislativa se encuentra vinculada con la siguiente política de Estado:

Política del Estado N° 24: AFIRMACIÓN DE UN ESTADO EFICIENTE Y TRANSPARENCIA

Política del Estado N° 34: ORDENAMIENTO Y GESTIÓN TERRITORIAL".

c. Proyecto de Ley 2158/2021-CR

"El proyecto se encuentra relacionado al tema 48 'Leyes para promover la formalización de la actividad empresarial' de la política de la búsqueda de la competitividad productiva y formalización de la actividad económica de la Agenda Legislativa para el Periodo Anual de Sesiones 2021-2022. Esta agenda consta en la Resolución Legislativa del Congreso 002-2021-2022-CR".

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del dictamen recaído en los Proyectos de Ley 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

"Artículo 1. Objetivos y finalidad

La presente ley tiene como objetivo establecer medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao, con el fin de evitar consecuencias negativas como el desabastecimiento del servicio de transportes público urbano, la informalidad y aquellas que se podrían producir como resultado de las afectaciones producidas por la pandemia COVID-19.

Artículo 2. Modificación de los incisos a), e), g), ñ) y t) del artículo 6 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Se modifican los incisos a), e), g), ñ) y t) del artículo 6 de la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), el mismo que queda redactado con el siguiente texto:

"Artículo 6. Funciones de la ATU

La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; **así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general.**

(...)

e. Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único, **así como la tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo.**

(...)

g. Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte **regular de personas y para la prestación de los servicios de transporte especial.**

(...)

ñ. Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores y **usuarios del Sistema de Recaudo Único**, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el **marco normativo sobre la materia.**

(...)

t. **Fijar las tarifas de los servicios públicos de transporte bajo su competencia, tanto para concesiones como autorizaciones.** Asimismo, establecer un régimen de tarifa integrada que cautele la seguridad y calidad en la prestación de los servicios, así como los derechos del usuario, para los servicios de transporte terrestre de personas.

(...)"

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE, PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA Y CALLAO.

Artículo 3. Incorporación de las Décimo Séptima, Décimo Octava y Décimo Novena Disposiciones Complementarias Finales a la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Se incorporan la Décimo Séptima Disposición Complementaria Final, la Décimo Octava Disposición Complementaria Final y la Décimo Novena Disposición Complementaria Final a la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los siguientes términos:

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Décimo Séptima. Títulos habilitantes sujetos a modo, término o condición

Los títulos habilitantes que emite la ATU para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre de personas en el Territorio, están sujetos a la condición, término o modo que esta determine, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.

Décimo Octava. Estándares para la Prestación del Servicio Público de Transporte Urbano para Lima y Callao

De conformidad a su ley de creación, la ATU puede determinar las exigencias y/o condiciones que considere convenientes para la prestación de los servicios públicos de transporte a su cargo, contando con la debida sustentación técnica y legal para dicho fin, en el marco de implementación del Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao.

Décimo Novena. Actividades de capacitación

Proponer, diseñar, ejecutar y acreditar respecto actividades académicas de formación dirigidas a los/las servidores/as de la ATU e instituciones con convenios interinstitucionales, los/las operadores/as y gremios del transporte regular y los/las ciudadanos/as con el propósito de fortalecer el Sistema Integrado de Transporte".

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Régimen excepcional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.

Durante la fase de implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, la Autoridad Nacional de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), se encuentra facultada para otorgar y/o renovar autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre regular de personas en las provincias de Lima y Callao, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos que se establezcan en el reglamento que deberá ser emitido en el plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados al día siguiente de la publicación de la presente norma.

El presente régimen excepcional tiene una vigencia de cinco (5) años, contados a partir de la vigencia del reglamento de la presente ley. El otorgamiento y/o renovación de las autorizaciones de los servicios de transporte regular de personas, será por el plazo de cinco (5) años.

La inobservancia de lo dispuesto en el referido Reglamento por los operadores conllevará a la pérdida automática de la autorización. Dicha competencia es ejercida garantizando la seguridad jurídica a fin de asegurar la continuidad del servicio en condiciones de asequibilidad, seguridad y salubridad para la población, así como la sostenibilidad de los operadores de transporte.

Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/06/2022 15:47:10-0500

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.

Lima, 17 de junio de 2022.

MIEMBROS TITULARES



1. SOTO REYES ALEJANDRO
Presidente
(Alianza para el Progreso)



2. ELERA GARCÍA, WILMAR ALBERTO
Vicepresidente
(Somos Perú-Partido Morado)



3. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
Secretario
(Acción Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
 PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
 PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
 REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
 Y CALLAO.



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI
 (Avanza País-Partido de Integración Social)



Firmado digitalmente por:
 HERRERA MEDINA Noelia
 Rossvith FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 27/06/2022 16:13:20-0500



5. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
 (Renovación Popular)



6. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
 (Fuerza Popular)



7. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
 (Renovación Popular)



Firmado digitalmente por:
 MEDINA MINAYA Esdras
 Ricardo FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 28/06/2022 10:49:48-0500



8. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
 (Perú Libre)



9. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
 (Fuerza Popular)



10. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
 (Fuerza Popular)



11. PAREDES CASTRO, FRANCIS JHASMINA
 (Perú Libre)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

**DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
 PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
 PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
 REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
 Y CALLAO.**



12. PAREDES PIQUÉ, SUSEL ANA MARÍA
 (Somos Perú-Partido Morado)
 (Cupo cedido por Juntos por el Perú)



Firmado digitalmente por:
 PAREDES PIQUE Susel Ana
 Maria FAU 20181749128 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 22/06/2022 12:54:45-0500



13. PARIONA SINCHE, ALFREDO
 (Perú Libre)



14. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
 (Perú Libre)



15. SOTO PALACIOS, WILSON
 (Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 SOTO PALACIOS Wilson FAU
 20181749128 soft
 Motivo: En señal de
 conformidad
 Fecha: 20/06/2022 15:58:04-0500



16. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
 (Perú Libre)



17. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL
 (Alianza para el Progreso)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
 (Fuerza Popular)



2. ALVA ROJAS, CARLOS ENRIQUE
 (Acción Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.



3. BARBARÁN REYES, ROSANGELLA ANDREA
(Fuerza Popular)



4. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
(Fuerza Popular)



5. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR
(Fuerza Popular)



6. CUETO ASERVI, JOSÉ ERNESTO
(Renovación Popular)



7. CUTIPA CCAMA, VÍCTOR RAÚL
(Perú Libre)



8. DÍAZ MONAGO, FREDDY RONALD
(Alianza para el Progreso)



9. ESPINOZA VARGAS, JHAEC DARWIN
(Acción Popular)



10. FLORES ANCACHI, JORGE LUIS
(Acción Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY
607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, QUE,
PROPONE CAMBIOS RELACIONADOS A LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
REGULAR Y ESPECIAL DE PERSONAS PARA LIMA
Y CALLAO.



11. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



12. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
(Perú Libre)



13. LÓPEZ UREÑA, ILICH FREDY
(Acción Popular)



14. MORI CELIS, JUAN CARLOS
(Acción Popular)



15. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



16. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
(Alianza para el Progreso)



17. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País-Partido de Integración Social)



18. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Período Ordinario de Sesiones 2021 – 2022

ACTA DE LA VIGÉSIMA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA SEMIPRESENCIAL, REALIZADA EN LA SALA VI DEL EDIFICIO VÍCTOR RAÚL HAYA DE LA TORRE Y A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DE MICROSOFT TEAMS

Lima, 17 de junio de 2022

En Lima, en la Sala VI del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las diez horas con nueve minutos de la mañana del día, viernes 17 de junio del año dos mil veinte y dos, se dio inicio, a la vigésima segunda sesión ordinaria semipresencial, bajo la presidencia del congresista **Soto Reyes, Alejandro**, contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Elera García, Wilmar; Aragón Carreño, Luis Ángel; Amuruz Dulanto, Rosselli; Herrera Medina, Noelia; Jiménez Heredia, David; Medina Minaya, Esdras; Obando Morgan, Auristela; Paredes Castro, Francis; Paredes Piqué, Susel; Pariona Sinche, Alfredo; Quispe Mamani, Wilson; Soto Palacios, Wilson y Trigozo Reátegui, Cheryl.

Con licencia, los congresistas: Olivos Martínez, Leslie Vivian; Montalvo Cubas, Segundo y Tello Montes, Edgar.

APROBACIÓN DE ACTAS

El **señor presidente**, puso en consideración de los señores congresistas miembros de la comisión el Acta correspondiente a la vigésima primera sesión ordinaria semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2021 - 2022, celebrada el día 10 de junio de 2022. Y el Acta de la segunda sesión extraordinaria, virtual de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2021 - 2022, celebrada el 14 de junio de 2022.

Habiéndose ambas, aprobado por UNANIMIDAD.

SECCIÓN DESPACHO

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

El señor presidente, informó que han ingresado a la comisión los Proyectos de Ley: 2258, 2260, y 2289, cuya sumilla figura en la agenda que se ha enviado oportunamente a cada uno de los integrantes de esta comisión, para su conocimiento, vía correo electrónico.

Pasen, los referidos proyectos a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

Asimismo, indicó que se han remitido vía correo electrónico a los despachos de cada integrante de esta comisión, **para su conocimiento** la relación de documentos ingresados y remitidos a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, desde el 9 al 16 de junio del presente año.

INFORMES

INFORMES DE LOS SEÑORES CONGRESISTAS

No hubo informes, ni pedidos en esta sesión.

ORDEN DEL DIA

Como primer punto del debate se tuvo el predictamen recaído en los **Proyectos de Ley 607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR**, por el que se propone cambios relacionados a la prestación del servicio de transporte regular y especial de personas para Lima y Callao.

Intervinieron en el debate las congresistas:
Obando Morgan, Herrera Medina y Paredes Piqué.

...Finalizado el debate, se procedió a votar.

Los congresistas que emitieron su voto favorable fueron los siguientes: Soto Reyes, Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Piqué, Pariona Sinche, Quispe Mamani y Soto Palacios. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, se aprobó el predictamen **607/2021-CR, 2016/2021-CR y 2158/2021-CR, por unanimidad** de los congresistas presentes.

Seguidamente, se puso a debate el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 1440/2021-CR**, ley que declara de necesidad pública e interés nacional la ejecución del Proyecto mejoramiento de la carretera EMP .PE- 28B (DV Quellouno – Quebrada Honda – Calca – EMP. PE 28 B (Calca); EMP, PE 28 B (Ollantaytambo) – Patacancha – EMP. CU – 105 (DV. San Lorenzo); EMP. PE 28 B (Chaulay) – Vicos – DV - Amaybamba – EMP. AP – 100 (Pte. Pasaje); EMP. PE – 28 B (Maranura) – Quillabamba - Echarate – EMP. PE – 28 B (Cocabambilla); EMP. PE 28 B (Kumpirushiato) – Yomentoni – DV – Ivocheto – DV. Saniriato, por niveles de servicio; distrito de Echarate – provincia de la Convención – departamento de Cusco.

...Finalizado el debate, se procedió a votar.

Los congresistas que emitieron su voto favorable fueron los siguientes: Soto Reyes, Aragón Carreño, Amuruz Dulanto, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Pariona Sinche, Quispe Mamani, y Soto Palacios. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, se aprobó el predictamen **1440/2021-CR, por unanimidad** de los congresistas presentes.

A continuación, se tuvo la sustentación del congresista **Wilson Quispe Mamani**, en el **Proyecto de Ley 1718/2021-CR**, por el que se declara de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento y asfaltado de la carretera Sina – Yanahuaya, en la Ruta departamental PU – 109, en las provincias de Sandia y San Antonio de Putina en el departamento de Puno.

El congresista **Wilson Quispe Mamani**, expuso ayudado por unas diapositivas.

El señor presidente, agradeció la participación del congresista **Wilson Quispe Mamani**, y señaló que, su exposición, nos ayudará, para preparar el dictamen correspondiente.

Finalmente, se tuvo la sustentación del congresista **Esdras Medina Minaya**, en el **Proyecto de Ley 2137/2021-CR**, por el que se declara de necesidad pública e interés nacional la construcción preferente del aeropuerto en el distrito de Majes, provincia de Caylloma, en el departamento de Arequipa.

El congresista **Esdras Medina Minaya**, expuso ayudado por unas diapositivas.

El señor presidente, agradeció la participación del congresista, **Esdras Medina Minaya** y señaló que, su exposición, también, nos ayudará, para preparar el dictamen correspondiente.

CIERRE DE LA SESIÓN

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, el señor presidente **solicitó la dispensa de la aprobación del acta** para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

Habiéndose **aprobada la dispensa**.

Siendo, las once horas del viernes 17 de junio de 2022, se levantó la sesión.

Se deja constancia que la transcripción y la versión del audio/video de la plataforma virtual del Congreso de la República, forman parte de la presente Acta.

ALEJANDO SOTO REYES

Presidente

LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO

Secretario