



DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones la Autógrafa de Ley observada por la presidencia de la República, que proponía la Ley que prorroga la vigencia de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

El dictamen que dio origen a la Autógrafa de Ley acumuló los Proyectos de Ley 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR y 9332/2024-CR.

Luego del debate correspondiente, el presente dictamen de nuevo proyecto fue aprobado por mayoría, en la decimocuarta sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 30 de marzo de 2026, contando con los votos a favor de los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Karol Ivett Paredes Fonseca, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Wilson Quispe Mamani y Oscar Zea Choquechambi.

Se abstuvieron los señores congresistas Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jorge Luis Flores Ancachi, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan y María Elizabeth Taipe Coronado.

Presentaron licencia los señores congresistas Patricia Rosa Chirinos Venegas, Mery Eliana Infantes Castañeda, Hilda Marleny Portero López, Roberto Sánchez Palomino, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

El 11 de diciembre de 2024 el ministro de Transportes y Comunicaciones remite a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Oficio N°223-2024-MTC/01 adjuntando el Informe Técnico sobre la prórroga del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo.

En sesión del Pleno del 13 de diciembre de 2024 fue aprobado en primera votación el texto sustitutorio presentado por la presidencia de la Comisión de Transportes y

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

Comunicaciones. En esa misma fecha se aprobó la exoneración de la segunda votación.

El 19 de diciembre de 2024 el Congreso de la República remite al Poder Ejecutivo el sobre N°140 con la Autógrafa de Ley.

El 17 de enero de 2025 la presidenta de la República remite el Oficio N°026-2025-PR adjuntando la Autógrafa de Ley observada.

El 20 de enero de 2025 la presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones remite al ministro de Transportes y Comunicaciones el Oficio N°1253-2024-2025-CTC-HMPL-CR, por el que solicita precisión de algunos aspectos relacionados a la ampliación de la vigencia de la Ley 31096.

El 20 de febrero de 2025 el ministro de Transportes y Comunicaciones remite el Oficio N°028-2025-MTC/01 atendiendo la solicitud de precisiones relacionadas a la ampliación de la vigencia de la Ley 31096.

II. CONTENIDO DE LA AUTÓGRAFA OBSERVADA

El Poder Ejecutivo señala las siguientes observaciones:

1. Al respecto debemos señalar que la Autógrafa de Ley busca otorgar una prórroga adicional a la vigencia de la Ley N° 31096, señalando que tiene una vigencia de 4 años adicionales a los 4 años ya transcurridos y mantiene la prórroga adicional por 3 años establecida en la Quinta Disposición Complementaria

Sobre el particular, es pertinente manifestar que el objetivo de la Ley N° 31096, fue formalizar por un tiempo específico un servicio que se venía brindando de manera irregular a nivel nacional. Uno de los aspectos que se consideró para su aprobación, fue que el Servicio en Automóvil Colectivo sería brindado de manera temporal a causa de la necesidad por insuficiencia de vehículos (M3) que no cubren ciertas rutas a nivel nacional. Al extender la vigencia de la Ley N° 31096 por un plazo de 4 años adicionales y dejando la posibilidad de ampliación de 3 años a través de la quinta disposición complementaria, se estaría desnaturalizando la temporalidad de la Ley, estableciendo un plazo de 11 años; asimismo, el Congreso estaría introduciendo indirectamente a la sociedad un tipo de servicio temporal durante más de una década.

Asimismo, precisan que el servicio en auto colectivo no se encuentra alineado a la Política Nacional de Transporte ni a la Política Nacional de Transporte Urbano que buscan mejorar el desplazamiento de las personas en medios de transporte seguros, sostenibles y de gran capacidad ello con el fin de trasladar a los

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

pasajeros de forma segura y responsable con el medio ambiente y las condiciones de la infraestructura.

En esa misma línea, el plazo total de vigencia que se está proponiendo en la Autógrafa de Ley, sería superior a los años de autorización permitidos por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017- 2009-MTC (en adelante, RNAT), el cual regula los servicios de transporte permitidos en el sector transportes terrestre y que son de manera permanente, transgrediendo así la propia eventualidad otorgada por la Ley N° 31096.

Adicionalmente, es pertinente tener en cuenta que mediante Oficio N° 223-2024-MTC/01, dirigido a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha cumplido con emitir el informe de ampliación en el marco de lo dispuesto en la quinta Disposición Complementaria de la Ley N° 31096. En el referido Informe se emite opinión favorable para la prórroga por el plazo máximo de tres (3) años, al vencimiento del plazo original. Por lo tanto, resultaría innecesaria la aprobación de la Autógrafa de Ley; dado que el régimen ya fue ampliado, cumpliéndose la misma finalidad.

En ese sentido, no resulta viable mantener la prórroga adicional de 3 años por parte del MTC, puesto que la naturaleza del servicio en automóvil colectivo es un régimen temporal que no se encuentra acorde con las Políticas de Transporte. Por lo tanto, al desvirtuar la Autógrafa dicha temporalidad y añadir 4 años más, esta debe ser observada.

2. Por otro lado, con relación a la ampliación de la esfera de vehículos M1, se señala que la Autógrafa de Ley busca retirar no solo la restricción de las carrocerías sino adicionar modificaciones a las características de peso neto, potencia o cilindradas ya establecidos en el Reglamento de la Ley N° 31096, requisitos que fueron analizados con los criterios propuestos en la Autógrafa de Ley y siempre priorizando la seguridad vial puesto que se debe tener en cuenta que el servicio de auto colectivo no es un servicio que solo se presta en la ciudad de forma urbana sino que puede prestarse también en el ámbito rural.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que el RNV establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Así, el referido reglamento no indica si estos vehículos son adecuados para la prestación del servicio de pasajeros de ámbito nacional que involucra distancias, velocidades, geografía e incluso climas diversos.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY
31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972,
LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE
TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS,
Y AMPLÍA SU PLAZO

A modo de ejemplo, podemos especificar en la gama de carrocerías para la prestación de un servicio público, los multipropósitos, SUV de tres filas (asientos rebatibles, carrocería que tiene puertas que dificultan la salida de los ocupantes, entre otros) Además, presentan desafíos de estabilidad y maniobrabilidad, especialmente en curvas, lo que no es favorable, toda vez que incrementa el riesgo de siniestros y va contra la seguridad vial. El Hatchback carece de una zona deformable trasera, por lo que expone a los pasajeros de la segunda fila en caso de impacto.

Del mismo modo, no se ha tenido en cuenta que ciertas carrocerías de la clasificación M1 presentan bajos estándares de seguridad vehicular (vehículos usados son los más peligrosos) y la mayor participación de los vehículos M1 en siniestros de tránsito; implican que la prestación de servicios en este tipo de vehículos incrementaría el riesgo de mayores muertes, lesiones y desprotección de víctimas.

Además es preciso señalar que dichos vehículos presentan un alto grado de probabilidad de participación en siniestros de tránsito y la gravedad de las consecuencias, se tiene que, según el registro de la Policía Nacional del Perú en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el 2021-2022, más del 73% de los vehículos involucrados en siniestros fatales fueron vehículos de 4 ruedas a más, siendo el sedán (49.8%) y el SUV (20.0%) los que tienen mayor porcentaje en los siniestros fatales, seguido de los vehículos de categoría M1 con carrocería multipropósito, coloquialmente conocido como miniván, (7.8%) y station wagon (7.3%), todos vehículos de categoría M1.

Es así como los bajos estándares de seguridad vehicular (vehículos usados son los más peligrosos) y la mayor participación de los vehículos M1 en siniestros de tránsito, desarrollados en los párrafos precedentes; implican que la prestación de servicios en este tipo de vehículos incrementaría el riesgo de mayores muertes, lesiones y desprotección de víctimas.

En ese sentido, la Autógrafa de Ley permite que todas las carrocerías de los vehículos de la categoría M1 puedan ser usadas como medio de transporte de pasajeros en automóviles colectivos, lo cual estaría contraviniendo los objetivos prioritarios de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 referidos a lograr estándares óptimos de seguridad de las principales causas que generan pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial y, por ende, reducir la alta tasa de siniestralidad vial y que se encuentran en proceso de implementación desde la aprobación de la citada Política.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

3. Sobre la exclusión de los efectos a Lima Metropolitana y a la Provincia Constitucional del Callao, la Autógrafa de Ley no ha tenido en cuenta que la oferta y demanda se determina y analiza en el Plan Regulador de Rutas (PRR) aprobado recientemente por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), por lo cual crea una carga innecesaria, ya que el PRR analiza la movilidad en todos los modos de transporte de Lima y Callao especialmente en los que hay demanda de servicio no atendido, y conforme a la Política Nacional de Transporte Urbano se debe mejorar el servicio de transporte urbano público masivo con adecuada infraestructura.
4. Por otro lado, con la relación a la propuesta de modificación de la Sexta Disposición Complementaria de la Ley N° 31096, se advierte que se mantiene la exclusión de su ámbito de aplicación a las circunscripciones de Lima y Callao; sin embargo, se incorpora un párrafo en donde se establece la obligación de la ATU de realizar una evaluación técnica de la oferta, la demanda y las condiciones de la infraestructura vial mínima, en las rutas concesionadas y no concesionadas, precisando que el mismo debe ser remitido a la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Sobre el particular, se debe señalar que la referida propuesta normativa resulta contradictoria, toda vez que, en primer término, excluye a Lima y Callao de su ámbito de aplicación, pero, por otro lado, impone obligaciones a la ATU, la cual es una entidad que, precisamente, ejerce sus competencias y funciones en las ciudades de Lima y Callao.

En ese sentido, en la medida que la Ley N° 31096 excluye expresamente de su ámbito de aplicación a las ciudades de Lima y Callao, en línea de principio, no correspondería incluir en la Autógrafa de Ley obligaciones a la ATU

Sin perjuicio de ello, debemos señalar que la propuesta legislativa no precisa cuales serían los objetivos de incluir la obligación de la ATU ni como esta se vincula con las demás disposiciones de la Autógrafa de Ley.

5. Complementariamente a lo señalado se advierte que, a través de la segunda disposición complementaria final de la Autógrafa de Ley, se estaría imponiendo a este Ministerio y otras entidades del Poder Ejecutivo la obligación de informar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República de manera semestral, sobre los avances del proceso de formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, lo cual se realiza bajo responsabilidad del titular de dicha entidad.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

Sobre el particular, se debe señalar que de acuerdo con el artículo 43 de la Constitución Política del Perú, el Estado peruano es uno e indivisible y su gobierno se organiza según el principio de la separación de poderes, el cual implica la existencia de mecanismos de control y colaboración entre entidades detentadoras de poder, sin que ello devenga en la subordinación de una entidad respecto de la otra¹.

En ese marco, Constitución Política del Perú establece los mecanismos a través de los cuales el Congreso de la República ejerce sus funciones de control sobre las demás entidades del Estado, siendo una de ellas la facultad de solicitar información a las entidades públicas prevista en el artículo 96 de dicho texto constitucional, en virtud de la cual, "(...) Cualquier representante al Congreso puede pedir a los Ministros de Estado, al Jurado Nacional de Elecciones, al Contralor General, al Banco Central de Reserva, a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, a los Gobiernos Regionales y Locales y a las instituciones que señala la ley, los informes que estime necesarios. El pedido se hace por escrito y de acuerdo con el Reglamento del Congreso. La falta de respuesta da lugar a las responsabilidades de ley".

En ese sentido, en la medida que el Congreso de la República actualmente ya cuenta con la facultad de solicitar a las diversas entidades públicas los informes que estime pertinentes, no se advierte la necesidad de la aprobación de la segunda disposición complementaria final de la Autógrafa de Ley.

Además de ello, la segunda disposición complementaria final de la Autógrafa de Ley no precisa cual sería el objeto o finalidad de la remisión de la referida información; así como tampoco señala las condiciones en que dicha información debería ser remitida, esto es, a partir de qué fecha se debe empezar a enviar la información, el detalle de la información que debe ser remitida, entre otros, aspectos que, al no haber sido precisado, dificultan su cumplimiento

En consecuencia, siendo que los congresistas actualmente cuentan con la potestad de requerir a las diversas entidades del Estado, los informes que estimen pertinente, no se justifica la aprobación de la segunda disposición complementaria final de la Autógrafa de Ley, siendo que, de aprobarse implicaría una sobreregulación y la imposición, sin mayor justificación, de mayores cargas en el Poder Ejecutivo.

III. MARCO NORMATIVO

¹ Expediente 0006-2019-CC/TC.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

a) Legislación nacional

- Constitución Política del Perú
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóviles Colectivos
- Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte
- Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo
- Resolución Directoral N° 0132-2022-MTC/17, Aprueban "Lineamientos que establece el procedimiento para la remisión de información sobre títulos habilitantes relacionados al servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo"; así como los anexos.
- Resolución Directoral N° 015-2022-MTC/18, Aprueban la "Directiva que establece Lineamientos para determinar la insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3".
- Ordenanza N° 1599, de la Municipalidad Metropolitana de Lima, Ordenanza que regula la prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana, publicada el 19 de abril de 2012.
- Resolución Ministerial N° 1354-2021-MTC/01.02 "Aprueban la creación del "Padrón de prestadores del servicio de transporte de personas en automóvil colectivo".

b) Informes del Poder Ejecutivo

- Informe N°1238-2024-MTC/18.01 remitido con el Oficio N°223-2024-MTC/01 del 11 de diciembre de 2024 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que contiene el Informe Técnico sobre la prórroga del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, que contiene la opinión a que se refiere la Quinta Disposición Complementaria de la Ley N°31096.
- Informe Legal N° 085-2026-JUS/DGDNCR remitido con el Oficio N° 798-2026-MINJUS.
- Informe N° 370-2026-MTC/18.01 remitido con el Oficio N°0741-2026-MTC.

IV. ANÁLISIS TÉCNICO

IV.1 Análisis técnico de las observaciones

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

1. **Observación 1:** “La prórroga de 4 años más prórroga adicional de 3 años desnaturaliza la temporalidad de la Ley 31096”.

El Poder Ejecutivo sostiene que:

- La Ley 31096 creó un régimen temporal de 4 años más una posible ampliación por 3 años.
- La Autógrafa de Ley crea un plazo total de 11 años, lo que convierte el sistema temporal en permanente.
- La temporalidad fue esencial para su constitucionalidad.

La Quinta Disposición Complementaria de la Ley 31096 establece expresamente que la prórroga solo puede ser por 3 años y condicionada a opinión positiva del MTC. El Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente 00004-2021-PI/TC sostuvo que el colectivo solo puede existir como régimen temporal y siempre “minimizando riesgos”.

El Decreto Supremo 003-2022-MTC que aprueba el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo define el servicio de los colectivos como temporal.

Sin embargo, el Congreso sí puede modificar la Ley 31096 y no está obligado a respetar la temporalidad original si decide legislar nuevamente, tiene competencia plena para modificar los plazos legales.

2. **Observación 2:** “El servicio en auto colectivo no se alinea a la Política Nacional de Transporte (PNTU) aprobado por el D.S. 012-2019-MTC y al Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT) aprobado por el D.S. 017-2009-MTC

El Poder Ejecutivo señala que:

- Los colectivos no están alineados con la política de transporte seguro y masivo.
- Los plazos exceden los del RNAT (que regula servicios permanentes).

El servicio de auto colectivo no se alinea con la Política Nacional de Transporte Urbano en el ámbito urbano, porque dicha política prioriza sistemas de alta capacidad e integración, y considera los modos pequeños (incluyendo autos colectivos, taxis y combis) como parte del problema urbano a superar. La PNTU pretende reducir el uso de vehículos pequeños y avanzar hacia sistemas de mayor capacidad en zonas urbanas. Esta observación está fundamentada.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

Respecto a la RNAT, el auto colectivo está completamente alineado a él, porque forma parte de su clasificación oficial y cumple los requisitos técnicos. El RNAT no fija plazos de vigencia, plazos temporales, ni fecha de caducidad para el servicio de transporte especial en auto colectivo, ni las autorizaciones otorgadas para este servicio, ni para ninguna modalidad permanente regulada en su ámbito.

Lo que sí hace el RNAT es definir qué es el servicio de auto colectivo, establecer su categoría vehicular (M2) y sus condiciones técnicas y operativas (por ejemplo, art. 3.63.5 y 20.3.4); pero no establece ningún plazo especial o temporal.

3. Observación 3: "La ampliación de vehículos M1 a todas las carrocerías afecta la seguridad vial"

El Poder Ejecutivo argumenta que:

- Eliminar la restricción (sedán / station wagon) permitiría usar hatchback, SUV, multipropósito, etc.
- Estos vehículos no son seguros en rutas interregionales.

El RNAT contradice la observación del Ejecutivo porque reconoce al auto colectivo, lo regula con categoría M2, lo considera seguro si cumple condiciones técnicas, y lo integra al ecosistema del transporte formal, por lo que no hay fundamento normativo para decir que ampliar categorías implica inseguridad.

De otro lado, la PNTU no sustenta la observación 3 porque su ámbito es el transporte urbano, no regula servicios regionales, no es una norma jurídica limitante, y no prohíbe el uso de M2 para transporte especial.

La observación 3 carece de sustento legal en el RNAT y no puede basarse en la PNTU porque esta no es vinculante para servicios regionales ni constituye parámetro jurídico para limitar la función legislativa.

Es, en esencia, una observación técnica o de conveniencia, no una objeción jurídica válida.

4. Observación 4: "La exclusión de Lima/Callao y la obligación de evaluación ATU es contradictoria"

El Poder Ejecutivo sostiene que:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

- Si Lima y el Callao están excluidos, no tiene sentido imponer tareas a la ATU.
- Se generaría carga administrativa innecesaria porque el Plan Regulador de Rutas ya existe.

Esta observación tiene un claro fundamento legal porque la Ley 31096 excluye expresamente Lima y Callao. La ATU solo puede actuar dentro de su ámbito territorial y funcional, según la Ley 30900. Imponerle funciones sobre un servicio que no opera en Lima/Callao contradice el principio de razonabilidad y se vulnera el principio de competencia administrativa.

5. Observación 5: "La obligación de que las entidades del Ejecutivo informen semestralmente al Congreso constituye subordinación y sobreerregulación"

El Poder Ejecutivo precisa que:

- El Congreso ya tiene facultad de pedir información (art. 96 de la CP).
- Obligar a informes fijos genera subordinación.

Esta observación tiene fundamento ya que el Congreso puede pedir información cuando lo estime conveniente al amparo de lo dispuesto por el artículo 96 de la Constitución Política del Perú y los artículos 22 literal b), 69 y 87 del Reglamento del Congreso de la República, sin necesidad de otro mandato legal. Obligar al Ejecutivo a enviar informes periódicos podría interpretarse como: interferencia en la función administrativa y un mecanismo de "supervisión permanente" no previsto en la Constitución

Si bien es cierto, no se añade nuevas facultades al Congreso, hay precedentes en numerosas leyes que contienen mandatos legales para que el Poder Ejecutivo informe al Congreso y a las comisiones ordinarias con periodicidad semestral y anual. Es parte del control político que ejerce el Congreso de la República sobre el cumplimiento por parte del Poder Ejecutivo del mandato de las leyes.

IV.2 Análisis sobre la necesidad de incluir un artículo que precise y ratifique la prórroga ya activada por el MTC

Este análisis está elaborado sobre los contenidos del Informe N° 370-2026-MTC/18.01 y del Informe Legal N° 085-2026-JUS/DGDNCR para otorgar seguridad jurídica y validar la fecha de inicio de la nueva ampliación.

De la revisión de los dos informes se ha encontrado lo siguiente:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

1. Problema jurídico: una prórroga activada por un informe administrativo es atípica en el ordenamiento jurídico peruano

El mecanismo de la Ley 31096 —que permite que un informe técnico del MTC prorrogue la vigencia de una ley— no tiene precedentes en el derecho peruano, no existe registro en el SPIJ, no existe en la legislación comparada y no existe en otras leyes especiales, ni en el derecho administrativo general peruano.

Esto genera un vacío interpretativo: ¿una ley puede ampliarse por un acto no normativo?, ¿la prórroga se entiende vigente sin acto legislativo o reglamentario?, ¿cuándo exactamente empieza y termina la vigencia del régimen?

El Ejecutivo sí reconoce este problema, pues el MTC advierte explícitamente en su Informe: *"las disposiciones de una norma de la categoría de una ley solo pueden ser ampliadas, modificadas o precisadas por una norma de igual jerarquía."*

Esto implica que la prórroga otorgada por el Informe N° 1238-2024-MTC/18.01 necesita una validación legislativa explícita para evitar dudas futuras.

2. Razón técnica: se debe fijar con claridad el punto de partida de la nueva ampliación

Para ampliar la ley por 4 años adicionales, el legislador necesita un punto de inicio cierto. Ese punto es el 24 de diciembre de 2027, fecha hasta la cual el MTC afirma que la ley está prorrogada mediante su informe.

Pero como la prórroga no se dio mediante norma, sino por un acto administrativo inusual, existe un riesgo real. Sin un artículo aclaratorio, los intérpretes podrían cuestionar si la prórroga está válida, si la ley realmente sigue vigente hasta el 2027, si el Congreso está ampliando una ley ya vencida o si los 4 años adicionales deben computarse desde el 2024 (fecha original), desde el 2027, o desde la publicación de la nueva ley.

Por ello, técnicamente es indispensable incluir un artículo que reconozca expresamente que el MTC cumplió con la Quinta Disposición Complementaria de la Ley 31096, que declara válidamente prorrogada la ley hasta el 24 de diciembre de 2027 y que convalide normativamente la fecha de inicio para la siguiente ampliación.

3. Razón legal: seguridad jurídica, predictibilidad y control constitucional

El Tribunal Constitucional ha reiterado que la seguridad jurídica exige normas claras y predecibles, que toda norma temporal debe tener un inicio y fin cierto y que las prórrogas deben tener base normativa expresa, no solo administrativa.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

El MINJUS, en su Informe Legal N° 085-2026-JUS/DGDNCR, reconoce este principio cuando afirma que la modificación o ampliación de una ley solo puede hacerse mediante otra ley.

Esto implica que el Congreso debe dejar constancia expresa de la vigencia actual (hasta el año 2027), el mecanismo excepcional que la activó y la nueva ampliación legislativa.

Si no se incluye en un artículo, la ley ampliatoria podría ser cuestionada como inconstitucional por inseguridad jurídica, el plazo adicional podría considerarse indeterminado o mal calculado y podría alegarse que el Congreso intenta revivir una ley vencida. Con la incorporación de un artículo se elimina todos esos riesgos.

4. Razón práctica: se evita interpretaciones contradictorias entre operadores públicos

El MTC, la SUTRAN, los gobiernos regionales, las municipalidades y los operadores privados deben saber claramente hasta cuándo está vigente el régimen actual, desde cuándo inicia la nueva vigencia y qué reglas aplican durante el período puente.

Si la ampliación empieza en una fecha mal determinada, se generarían: resoluciones de autorización inválidas, fiscalizaciones cuestionadas, multas anulables, conflictos con aseguradoras y litigios administrativos y constitucionales.

Por ello, se requiere precisar la fecha de inicio para la ampliación del plazo para eliminar cualquier duda operativa.

IV.3 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad para ampliar el plazo de vigencia de la prestación del servicio de transporte en auto colectivo

Análisis de necesidad

El MTC ya reconoció formalmente la necesidad del servicio. El Informe N° 1238-2024-MTC/18.01 emitido por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial y remitido al Congreso otorgó opinión favorable a extender la vigencia del servicio por 3 años adicionales, señalando que existe déficit de oferta en rutas interregionales, el servicio cubre demanda no atendida, y su continuidad es necesaria para garantizar movilidad en zonas donde no hay transporte de mayor capacidad.

Análisis de viabilidad

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

El RNAT regula plenamente el servicio y garantiza estándares mínimos de seguridad, reconoce al auto colectivo como modalidad formal de transporte especial, exige vehículos M2, impone condiciones técnicas estrictas: chasis original, no alteración de carrocería, ITV, dispositivos de seguridad, etc. No hay vacío normativo ni riesgo regulatorio: el servicio ya funciona bajo reglas completas.

La PNTU se aplica solo al transporte urbano y no regula servicios regionales o interregionales por lo que no existe conflicto de política pública. El auto colectivo no vulnera la PNTU, pues opera en otro ámbito y cubre movilidad donde no existen buses formales.

El Congreso tiene plena competencia para ampliar el plazo por ley. El Informe Legal N° 085-2026-JUS/DGDNCR afirma que el Congreso sí puede modificar y ampliar la vigencia de la Ley 31096 porque es materia de rango legal. No existe impedimento constitucional ni legal para ampliar el plazo.

Análisis de oportunidad

La continuidad del servicio evita un vacío operativo que afectaría directamente a millones de usuarios. Sin la ampliación el servicio quedaría interrumpido, desaparecería la única oferta disponible en cientos de rutas, y aumentaría la informalidad, con vehículos sin control técnico ni fiscalización.

La ampliación preserva la continuidad del servicio y evita regresión en seguridad y formalización.

IV.4 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

Análisis del marco normativo

1. Informe N° 370-2026-MTC/18.01 (Oficio 0741-2026-MTC)

El MTC confirma que la Ley 31096 está vigente y sigue siendo aplicable.

Señala que su vigencia opera de manera continua, y que su régimen—incluido el Decreto Supremo 003-2022-MTC—se extiende automáticamente cuando la ley se amplía.

Que se emitió opinión favorable dentro del plazo legal y que cumplió con la Quinta Disposición Complementaria de la Ley 31096, emitiendo opinión positiva antes del 24 de diciembre de 2024.

El MTC reconoce que cualquier ampliación adicional requiere norma con rango de ley. El propio MTC expresa: *“Las disposiciones de una ley sólo pueden ser*

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

ampliadas, modificadas o precisadas por otra norma del mismo rango."
Esto confirma que el Congreso sí puede extender la vigencia de la Ley 31096 por 4 años mediante una ley.

2. Informe Legal 085-2026-JUS/DGDNCR (Oficio 798-2026-MINJUS)

El MINJUS señala que:

- a) La vigencia fue correctamente prorrogada por 3 años. Reconoce que el MTC cumplió con el mandato legal y que la ley permanece vigente hasta el 24 de diciembre de 2027.
- b) El Congreso tiene plena facultad para modificar o ampliar la Ley 31096. El MINJUS no observa impedimento legal alguno para que el Congreso amplíe la vigencia de la Ley 31096.

Efectos de la vigencia de la norma y de su ampliación por 4 años

Una ampliación por 4 años genera efectos jurídicos, operativos y sociales que se pueden agrupar en los siguientes conceptos:

1. Seguridad jurídica para operadores y usuarios

Con una ampliación de la prestación del servicio de transportes en colectivos se evita una discontinuidad abrupta del servicio, se conservan las autorizaciones emitidas legalmente y se protege la inversión en flota regulada por el RNAT.

2. Continuidad del servicio donde no existe oferta de transporte mayor

El MTC reconoció expresamente que existe déficit en el servicio interregional e interprovincial de transporte de pasajeros

El auto colectivo cubre rutas donde no hay buses formales, el costo de operación de unidades M3 hace inviable el servicio y la demanda es atomizada pero constante. La ampliación garantiza continuidad en zonas de exclusión geográfica.

3. Mantenimiento del proceso de formalización

La Ley 31096 y su reglamento buscan formalizar un servicio que antes era 100% informal.

Interrumpir la ley destruiría el proceso de formalización, eliminaría mecanismos de control (ITV, SOAT/CAT, monitoreo), y debilitaría la fiscalización de la SUTRAN y de los gobiernos regionales. La ampliación preserva la trazabilidad, el control y la regulación del servicio.

4. Alineamiento con el marco técnico existente (RNAT)

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

El RNAT ya regula la flota M2, las condiciones de seguridad y los requisitos operativos.

La ampliación no introduce improvisación normativa, simplemente extiende la vigencia de un régimen ya regularizado.

5. Coherencia institucional

El MINJUS advierte que solo una ley puede modificar o ampliar otra ley. La ampliación legislativa respeta la separación de poderes, evita inseguridad respecto a las autorizaciones emitidas y permite al Ejecutivo y al Congreso actualizar el régimen sectorial sin interrumpir la operación.

IV.5 Análisis de la información solicitada

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

La Comisión de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 1690-2025-2026-CTC-JCMC-CR del 3 de marzo de 2026 se dirige al ministro de Transportes y Comunicaciones para solicitar precise la vigencia de la Ley 31096, si es pasible de modificarla para ampliarla tomando en cuenta la Resolución Directoral N°0774-2026-MTC/17.02 del 5 de febrero de 2026.

Con Oficio N° 0741-2026-MTC/04, del 18 de marzo de 2026, el secretario general del ministerio de Transportes y Comunicaciones remite el Memorando N°0586-2026-MTC/18, el Informe N°370-2026-MTC/18.01, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Memorando N°0325-2026-MTC/17, elaborado por la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, atendiendo lo solicitado.

Los principales aspectos señalados en el Informe N°370-2026-MTC/18.01 son los siguientes:

a. El MTC ya emitió válidamente la opinión positiva para prorrogar la Ley 31096 por 3 años (Informe N.º 1238-2024-MTC/18.01).

El informe confirma que el MTC cumplió totalmente con la Quinta Disposición Complementaria de la Ley 31096 al emitir su opinión favorable antes del 24 de diciembre de 2024, lo cual extendió la vigencia del régimen hasta el 24 de diciembre de 2027.

b. La Ley 31096 continúa plenamente vigente y aplicable, incluyendo su reglamento (DS 003-2022-MTC).

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

El MTC señala expresamente que todas las disposiciones derivadas, incluidos los tres ámbitos del servicio (nacional/interregional, interprovincial e interdistrital), permanecen vigentes mientras la ley siga vigente.

c. El MTC confirma que solo una ley puede ampliar, modificar o precisar la vigencia de la Ley 31096.

El informe destaca que la Quinta Disposición Complementaria no ordena la emisión de una norma reglamentaria para la prórroga; la opinión técnica del MTC es suficiente para activar la prórroga inicial, pero cualquier extensión adicional de vigencia debe hacerse únicamente mediante otra ley del Congreso.

d. La necesidad del servicio está acreditada: existe déficit de transporte interregional e interprovincial.

El MTC recuerda que su opinión positiva se basó en información técnica de la DSTT, la DSV y la SUTRAN, quienes identificaron déficit real del servicio en muchas rutas, justificando la continuidad del régimen.

e. La prórroga hasta 2027 está plenamente cerrada: la extensión adicional solo depende del Congreso.

El MTC explica que ya cumplió con su rol técnico, que el plazo vigente corre hasta diciembre de 2027 y que, desde ese punto, la continuidad del régimen requiere un acto legislativo expreso.

2. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

La Comisión de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 1683-2025-2026-CTC-JCMC-CR del 3 de marzo de 2026 se dirige al ministro de Justicia y Derechos Humanos para solicitar un informe sobre la vigencia, la ampliación y la posibilidad de modificar la Ley 31096 tomando en cuenta el contenido de los siguientes documentos remitidos y publicados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Oficio N°223-2024-MTC/01 del 10 de diciembre de 2024, Oficio N°028-2025-MTC/01 del 20 de febrero de 2025 y Resolución Directoral N°0774-2026-MTC/17.02 del 5 de febrero de 2026.

Con Oficio N° 798 -2026-JUS/SG, del 9 de marzo de 2026, el secretario general del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos remite el Oficio N° 00135-2026-JUS/GA del Gabinete de Asesores que deriva el Informe Legal N°085-2026-JUS/DGDNCR elaborado por la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Viceministerio de Justicia con la información requerida.

El Informe Legal N°085-2026-JUS/DGDNCR concluye en lo siguiente:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

a. El MINJUS confirma que el MTC prorrogó válidamente la vigencia de la Ley 31096 por 3 años.

Reconoce que el MTC emitió su opinión favorable dentro del plazo legal, asegurando continuidad jurídica y operación regular del régimen hasta diciembre de 2027.

b. El Congreso sí tiene la facultad de ampliar la vigencia de la Ley 31096 mediante una nueva ley.

El MINJUS señala que la modificación o ampliación de una ley solo puede hacerse por otra ley. El Ejecutivo no tiene competencia para ampliar la vigencia más allá de los 3 años autorizados por la propia Ley 31096.

c. La ampliación por 4 años que evalúa el Congreso es jurídicamente posible.

El MINJUS indica que no existe impedimento constitucional o legal para que el Congreso amplíe la vigencia, siempre que se materialice a través de un proyecto normativo debidamente tramitado.

d. La continuidad jurídica requiere que la ampliación se apruebe antes del vencimiento del plazo vigente.

El MINJUS advierte que las prórrogas de leyes temporales deben darse siempre dentro de su vigencia, o, de lo contrario, habría que emitir una nueva ley en vez de una ampliación.

e. El MINJUS no puede evaluar el fondo de la ampliación sin un proyecto normativo, pero deja claro que la competencia es legislativa.

El informe se abstiene de opinar sobre el contenido de una eventual ampliación porque el Congreso no remitió un proyecto normativo, pero ratifica que la modificación de la Ley 31096 es competencia del Congreso de la República.

IV.6 Análisis costo beneficio

Beneficios de ampliar la vigencia por 4 años adicionales

1. Asegura la continuidad de un servicio donde el MTC ha acreditado déficit real

El MTC, en su Informe N° 1238-2024-MTC/18.01 (ratificado en el Informe 370-2026-MTC/18.01), estableció que existe déficit significativo en rutas interregionales e interprovinciales y que el auto colectivo cubre demanda no atendida por buses formales. La ampliación evita dejar sin servicio a cientos de localidades.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

2. Consolida la formalización lograda desde el 2020

La Ley 31096 y su reglamento formalizaron miles de unidades bajo ITV obligatoria, SOAT/CAT, control de la SUTRAN, autorización por ruta. Sin ampliación todo ese universo autorizado hasta el 2027 caería en informalidad espontánea al vencer la norma. La ampliación evita un retroceso masivo en seguridad y control.

3. Mantiene vigentes reglas técnicas exigentes bajo el RNAT

El RNAT exige para autos colectivos: clasificación vehicular M2, chasis original, sin alteraciones, ITV aprobada y dispositivos de seguridad. Mientras la Ley 31096 esté vigente, el servicio opera bajo un marco técnico estricto. Ampliar la vigencia mantiene un sistema de transporte formal en vez de clandestino.

4. Genera estabilidad jurídica para las inversiones ya realizadas

Miles de operadores adquirieron vehículos nuevos o seminuevos, seguros, habilitaciones y equipamiento. Si la ley vence las autorizaciones quedarán sin sustento legal, afectando inversiones y créditos. La ampliación permite amortizar inversiones y evitar quiebras.

5. Permite al Poder Ejecutivo rediseñar la política de transporte sin presión de tiempo

La ampliación otorga 4 años adicionales para evaluar mejoras, ajustes o un régimen alternativo, espacio para armonizar con el transporte regional y tiempo para articular políticas con gobiernos regionales. La ampliación actúa como una medida puente, ordenada y con enfoque de transición.

Costos o riesgos de ampliar la vigencia por 4 años más

1. Prolonga un régimen considerado "temporal"

La Ley 31096 nació como un régimen temporal en espera de reorganización del transporte regional, mayor oferta de transporte en vehículos M3 y replanteamiento del modelo colectivo. La ampliación por 4 años más puede ser percibido como postergar indefinidamente la reforma del transporte interregional.

2. Puede generar resistencia de gremios de buses formales

Las empresas de transporte interprovincial pueden alegar competencia asimétrica, pérdida de mercado y distorsión tarifaria. La ampliación podría generar presión sectorial contra el Congreso o el Ejecutivo.

3. Mantiene la fragmentación de flota (vehículos pequeños)

Aunque el servicio es demandado, implica que durante la vigencia ampliada una porción del transporte seguirá operando con vehículos M2 sin migrar a flota

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

mayor en zonas donde sería deseable. La ampliación prolonga una estructura de transporte basada en unidades de menor capacidad.

4. Exige mayor fiscalización del MTC, de los gobiernos regionales y de la SUTRAN

Una vigencia más larga implica años adicionales de supervisión, necesidad de modernizar mecanismos y más carga administrativa. En concreto hay incremento de costos operativos y administrativos para el Estado.

5. Sin reformas adicionales, puede perpetuar deficiencias en zonas urbanas limítrofes

Aunque el servicio no es urbano, algunas rutas atraviesan zonas periurbanas donde la PNTU busca reducir vehículos pequeños y los gobiernos locales exigen ordenamiento. Sin ajustes normativos complementarios, podría haber tensión regulatoria.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal c) del artículo 79-A del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 2124/2021-CR, 2487/2022-CR, 4812/2022-CR, 4909/2022-CR, 5191/2022-CR, 6570/2023-CR, 7655/2023-CR, 7855/2023-CR, 8421/2023-CR, 9101/2024-CR, 9204/2024-CR, 9313/2024-CR y 9332/2024-CR con un dictamen de **NUEVO PROYECTO**, con el siguiente **TEXTO LEGAL**:

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

Artículo 1. Precisión sobre la vigencia de la Ley 31096

Se precisa que el plazo adicional de tres años a que se refiere la quinta disposición complementaria de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, culmina el 24 de diciembre de 2027, en mérito al Informe 1238-2024-MTC/18.01 emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 2. Ampliación de la vigencia de la Ley 31096

2.1. Se amplía la vigencia de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY QUE PRECISA LA VIGENCIA DE LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS, Y AMPLÍA SU PLAZO

automóviles colectivos, por el plazo adicional de cuatro años contados a partir del 24 de diciembre de 2027, manteniéndose vigente hasta el 24 de diciembre de 2031.

2.2. Durante el periodo de ampliación, se mantiene vigente el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado mediante el Decreto Supremo 003-2022-MTC, así como todas las disposiciones complementarias derivadas de la Ley 31096.

Dase cuenta

Sala de la Comisión.

Lima, 30 de marzo de 2026.



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/04/2026 11:00:13-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2026 17:23:18-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/04/2026 17:23:29-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/04/2026 10:39:47-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/04/2026 12:18:38-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/04/2026 12:58:38-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHÉ Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/04/2026 17:49:58-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/04/2026 13:00:06-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 20/04/2026 12:05:46-0500