

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES
PERIODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria**

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transporte y Comunicaciones el Proyecto de Ley 9807/2024-CR, presentado por el Grupo Parlamentario Honor y Democracia a iniciativa del señor congresista Héctor Acuña Peralta, por el que se propone la "Ley que regula la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores de la categoría M1 – servicio en la modalidad de taxi".

Luego del debate correspondiente, el presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la decimosexta sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 4 de mayo de 2026.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, Oscar Zea Choquechambi y Cruz María Zeta Chunga.

Votaron en contra los señores congresistas Segundo Héctor Acuña Peralta y María Elizabeth Taipe Coronado.

Se abstuvieron las señoras congresistas Karol Ivett Paredes Fonseca, Rosío Torres Salinas y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

Presentaron licencia los señores congresistas Lady Mercedes Camones Soriano, Patricia Rosa Chirinos Venegas y Roberto Sánchez Palomino.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes procesales

El Proyecto de Ley 9807/2024-CR fue presentado al Área de Trámite Documentario el 19 de diciembre de 2024. Con fecha 20 de diciembre de 2024, fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, para su estudio y dictamen, como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad del Proyecto de Ley 9807/2024-CR.

La iniciativa legislativa en estudio cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

1.2. Antecedentes parlamentarios

En periodos parlamentarios anteriores se han presentado diversas iniciativas legislativas orientadas a regular aspectos específicos del servicio en la modalidad de taxi y del transporte público de personas, tales como requisitos para la habilitación vehicular, condiciones de acceso al mercado, y estándares de seguridad vial. Sin embargo, no se advierte la existencia de una ley de carácter general y sistemático que regule de manera integral la condición jurídica y profesional del conductor de transporte público y de taxi, lo que evidencia un tratamiento normativo fragmentado.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 9807/2024-CR, consta de 12 artículos y dos disposiciones complementarias finales y una disposición complementaria transitoria, con el objetivo de regular la prestación del servicio de transporte público de personas, en la modalidad de taxi que brindan los conductores y los operadores de flota de los vehículos de la categoría M1 a nivel nacional, a excepción del ámbito de competencia correspondiente a la autoridad de transporte urbano para lima y callao (ATU). El detalle del texto legal es el siguiente:

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte público de personas, en la modalidad de taxi que brindan los conductores y los operadores de flota de los vehículos de la categoría M1 a nivel nacional, a excepción del ámbito de competencia correspondiente a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).

Artículo 2.- Finalidad

La presente ley tiene por finalidad establecer un marco normativo que contribuya a la formalización y adecuada prestación del servicio de transporte público de personas en condiciones de calidad y de seguridad por parte de conductores y los operadores de flota, mediante vehículos automotores de la categoría M1.

Artículo 3.- Definiciones

- 1. Autorización para la operación del servicio de taxi (ASTA):** Es el documento emitido por la autoridad de transporte correspondiente que constituye el título habilitante para que, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la autoridad de transporte, preste el servicio de transporte público de personas en la modalidad de taxi.
- 2. Conductor:** Es la persona natural que cumple con los requisitos previstos en la normativa vigente para brindar el servicio de transporte público de pasajeros en la modalidad de taxi, mediante vehículo automotor de la categoría M1.
- 3. Credencial de conductor:** Es el documento físico o electrónico emitido por la autoridad de transporte en el que se detalla la identificación del conductor que presta el servicio de taxi.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

4. **Flota:** Está conformada por los vehículos con los cuales el operador presta el servicio de taxi.
5. **Habilitación del conductor:** Es el título habilitante que permite a una persona natural, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la presente ley, a prestar el servicio público de taxi.
6. **Habilitación vehicular:** Es el título habilitante que autoriza a un vehículo para la prestación del servicio de taxi y que consta en la Tarjeta Única de Circulación (TUC).
7. **Vehículo automotor de la categoría M1:** Vehículos automotores de cuatro ruedas o más, diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros, que cuentan con ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor, y que cumplen con las características técnicas para su circulación previstas por las normas sectoriales.
8. **Registro de prestadores del servicio de taxi:** Es la plataforma virtual de acceso público a cargo de la autoridad de transporte en el que se inscriben los conductores y operadores de vehículos que prestan el servicio de taxi, que incluye las características del vehículo y las especificaciones previstas en el reglamento de la presente ley.
9. **Servicio de taxi:** Es el servicio de transporte público de pasajeros que se brinda a través de una persona jurídica, empleando vehículos de la categoría M1 y cumpliendo con los requisitos establecidos por la presente ley.
10. **Tarjeta única de circulación (TUC):** Es el documento físico o electrónico, expedido por la autoridad de transporte a través del cual se acredita que el vehículo cuenta con la habilitación para prestar el servicio de taxi.
11. **Operador:** Es la persona jurídica que cuenta con autorización de la autoridad de transporte para brindar el servicio de taxi.
12. **Usuario del servicio:** Es la persona natural o jurídica que hace uso del servicio de taxi a cambio del pago de una retribución económica.

Artículo 4.- Prestación del servicio de taxi

El servicio de taxi se presta contando con la debida autorización otorgada por la autoridad de transporte, previo cumplimiento de los requisitos legales previstos por la presente Ley, con el propósito de salvaguardar la calidad y seguridad del servicio, tanto para conductores como para usuarios.

Artículo 5.- Autorización para la operación del servicio de taxi (AST)

5.1. El otorgamiento de la AST se encuentra condicionada al cumplimiento de los requisitos establecidos por la presente ley por parte del operador y tiene una vigencia de diez (10) años desde su emisión.

5.2. El procedimiento administrativo para el otorgamiento de la AST, así como para su renovación, se resuelve en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles y se sujeta al silencio administrativo positivo.

Artículo 6.- Requisitos para la autorización del operador

Los requisitos para obtener la autorización para prestar el servicio de taxi son los

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

siguientes:

- a) Presentar la solicitud dirigida a la autoridad del transporte, consignando la siguiente información:
 - i) Denominación o razón social de la persona jurídica.
 - ii) Número de RUC.
 - iii) Domicilio.
 - iv) Nombres y apellidos, así como DNI del representante legal.
 - v) Número de la placa única de rodaje del vehículo o vehículos.
 - vi) El representante legal y/o los integrantes de los órganos de gobierno de la persona jurídica no deben encontrarse incurso en ninguno de los impedimentos previstos en el artículo 4-A de la Ley General de Transporte Terrestre.
- b) Presentar una declaración jurada de antecedentes policiales, penales y judiciales de los conductores y operadores de vehículos que prestan el servicio de taxi.

Artículo 7.- Características del vehículo que presta el servicio de taxi

7.1 Los vehículos que prestan el servicio de taxi cuentan con características específicas y complementarias que permiten identificar el tipo de servicio de transporte público que brindan. Dichas características obligatorias se establecen en el reglamento de la presente ley.

7.2 Asimismo, para prestar el servicio de taxi, el vehículo empleado debe contar con los siguientes requisitos:

- a) Nombres y apellidos, DNI y domicilio del titular del vehículo.
- b) Tarjeta de propiedad del vehículo.
- c) Número del certificado de SOAT o CAT del vehículo.
- d) Contar con certificado de inspección técnica vehicular vigente.
- e) Contar con Sistema de Posicionamiento Global (GPS)
- f) Los demás que establezca el Reglamento.

Artículo 8.- Tarjeta Única de Circulación - TUC

La Tarjeta Única de Circulación es el documento expedido por la autoridad de transporte correspondiente a través de la cual se habilita a un vehículo para la prestación del servicio de taxi por tres (03) años, de acuerdo con lo dispuesto en el reglamento de la presente ley.

Artículo 9.- Requisitos del conductor que presta el servicio de taxi

Para prestar el servicio de taxi, el conductor, además de cumplir con los requisitos previstos en la normativa vigente para conducir un vehículo automotor de la categoría

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

M1, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Encontrarse afiliado a un operador autorizado.
- b) No contar con condena por delitos del artículo 2 de la Ley N° 30901, Ley que implementa un subregistro de condenas y establece la inhabilitación definitiva para desempeñar actividad, profesión, ocupación u oficio que implique el cuidado, vigilancia o atención de niñas, niños o adolescentes, o la que haga sus veces.
- c) Los demás requisitos que establece el reglamento.

Artículo 10.- Registro Nacional de Conductores - RENACO

10.1. El Registro Nacional de Conductores es una plataforma virtual de acceso público a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el que se inscriben los conductores y operadores del servicio de taxi.

10.2. Los titulares de las municipalidades provinciales, de acuerdo con el ámbito de su competencia, elaboran la relación de los conductores y operadores del servicio de taxi de sus respectivas jurisdicciones y son responsables de remitir dicha información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de forma mensual, bajo responsabilidad funcional.

Artículo 11.- Sobre la fiscalización y sanciones

Las municipalidades provinciales y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) son las entidades competentes para realizar la fiscalización del servicio de transporte público de personas, en la modalidad de taxi, de acuerdo con la normatividad vigente, para tal efecto aplican las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación previstos en la ley.

Artículo 12.- Canal de reclamos y quejas

Los operadores implementan un canal de reclamos y quejas para usuarios. Los reclamos y quejas se resuelven en un plazo no mayor a veinticuatro (24) horas. Asimismo, todo reclamo o queja que presente connotación penal debe ser comunicada de forma inmediata al Ministerio Público bajo responsabilidad del operador.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Vigencia

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

SEGUNDA. - Reglamentación

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente Ley, en un plazo de sesenta días calendarios (60) contados a partir de su publicación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. - Plazo para la implementación del Sistema de Posicionamiento Global (GPS)

El plazo para la instalación del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) en los vehículos de transporte público de la categoría M1 que brindan el servicio de taxi es de un año (01), contados a partir de la publicación del reglamento de la presente Ley; para tales efectos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones autoriza a los Centros de Inspección Técnica Vehicular a certificar que dichos vehículos cuenten con GPS.

III.- MARCO NORMATIVO

Legislación nacional

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Reglamento del Congreso de la Republica.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27972, Ley de Organización de Municipalidades.
- Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).
- Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU).
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Transporte.
- Decreto Supremo 007-2016-MTC, Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencia de Conducir.

Legislación comparada

- Ley 21.553 de Chile, la cual establece un sistema de registro obligatorio de conductores y vehículos, incorpora la verificación de antecedentes penales y exige mecanismos de trazabilidad digital del servicio. Este modelo guarda concordancia con la propuesta en cuanto a la creación de un registro nacional de conductores (RENACO) y la incorporación de herramientas tecnológicas orientadas a fortalecer la seguridad del usuario. Esta norma no fija los requisitos técnicos en la ley, los aspectos operativos se desarrollan vía reglamento
- Ley 336 de 1996 de Colombia, constituye un referente relevante al establecer principios generales para la prestación del servicio de transporte público, bajo un esquema de uniformización normativa a nivel nacional. Define responsabilidades de empresas y conductores. Reconoce la necesidad de control estatal y seguridad. Esta ley reserva los

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

aspectos técnicos y operativos al desarrollo reglamentario, lo cual garantiza flexibilidad y actualización normativa.

IV. Análisis del proyecto de ley

1. Análisis técnico

Identificación del problema público

El Proyecto de Ley 9807/2024-CR parte de la premisa de que el servicio de transporte público de personas en la modalidad de taxi presenta altos niveles de informalidad, heterogeneidad regulatoria y deficiencias en materia de seguridad, tanto para los usuarios como para los propios conductores. Asimismo, identifica como problemas asociados la dispersión de registros, la limitada interoperabilidad de la información entre autoridades competentes y la asimetría informativa que afrontan los ciudadanos al momento de utilizar el servicio.

Estos problemas se manifiestan de manera diferenciada a nivel territorial. En Lima Metropolitana y el Callao, la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) ha desarrollado instrumentos regulatorios y mecanismos de fiscalización más avanzados; mientras que, en diversas jurisdicciones del interior del país, la regulación del servicio de taxi presenta distintos niveles de sofisticación, capacidad técnica y control efectivo, lo que contribuye a la persistencia de la informalidad.

En ese contexto, el problema público identificado no consiste en la ausencia de regulación, sino en brechas de implementación, fiscalización y articulación institucional del marco normativo vigente. Por lo tanto, el análisis técnico debe determinar si la creación de una nueva ley constituye el instrumento idóneo, necesario y proporcional para resolver dicho problema o si, por el contrario, la intervención legislativa propuesta resulta redundante o inadecuada.

Estado actual del marco normativo y situación existente

Situación jurídica vigente

El servicio de transporte público especial en la modalidad de taxi se encuentra regulado por la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT), aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Este marco normativo establece que el servicio debe prestarse en vehículos de categoría M1, definiendo además los títulos habilitantes, condiciones de acceso y requisitos de seguridad aplicables.

Dentro de este ordenamiento, el numeral 3.63 del artículo 3 del Reglamento Nacional del Administración de Transporte - RNAT, clasifica al servicio de taxi como una modalidad de transporte especial de ámbito provincial. En cuanto a la distribución de competencias, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ejerce la potestad normativa de alcance nacional, emitiendo reglamentos de carácter general; mientras que las municipalidades provinciales tienen la facultad de dictar disposiciones complementarias, así como de autorizar, regular y fiscalizar el servicio dentro de sus respectivas jurisdicciones. De manera

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

excepcional, en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, dichas competencias han sido asumidas de forma integral por la Autoridad de Transporte Urbano (ATU), conforme a la Ley N° 30900.

Por lo que la regulación del servicio de taxi responde a un modelo de competencia compartida, donde coexisten normas nacionales uniformes con desarrollos regulatorios locales, lo que ha generado distintos niveles de implementación y control.

Situación fáctica

En la práctica, las problemáticas descritas se traducen en altos niveles de informalidad, limitada trazabilidad del servicio y debilidades en la fiscalización, especialmente fuera del ámbito de Lima y Callao. Estas dificultades no derivan de la ausencia de regulación legal, sino de brechas en la implementación, coordinación interinstitucional y capacidad operativa de las autoridades competentes, lo que evidencia que el problema es predominantemente de gestión y no de diseño normativo.

Análisis del nuevo estado que generaría la proposición legislativa

La implementación del Proyecto de Ley 9807/2024-CR generaría una reconfiguración sustantiva del marco normativo y de las condiciones operativas del servicio de transporte especial en la modalidad de taxi, configurando un nuevo estado jurídico y fáctico que debe ser evaluado de manera integral.

En la propuesta supone la elevación a rango de ley de aspectos actualmente regulados a nivel reglamentario en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT), tales como la vigencia de las autorizaciones por un periodo de diez (10) años y la obligatoriedad de incorporar equipamiento tecnológico como el sistema GPS. Si bien esta decisión normativa otorga mayor estabilidad y jerarquía, también introduce un grado significativo de rigidez regulatoria, en la medida que cualquier modificación de carácter técnico requerirá necesariamente de una reforma legislativa, limitando la capacidad del Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para actualizar el marco regulatorio de manera ágil mediante instrumentos infralegales.

Adicionalmente, se identifican inconsistencias en la delimitación de competencias. En particular, la contradicción entre disposiciones que excluyen a la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) del ámbito de aplicación de la norma y aquellas que le asignan funciones de fiscalización y sanción genera una superposición competencial. De materializarse, esta incongruencia podría obligar a la ATU a intervenir en servicios cuya autorización no emite, originando conflictos con las municipalidades provinciales y potenciales duplicidades en el ejercicio de la potestad sancionadora.

En esa misma línea, la incorporación de disposiciones eminentemente técnicas en una norma con rango de ley restringe la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo, al impedir que el MTC adecúe oportunamente las condiciones del servicio frente a cambios

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

tecnológicos o dinámicas del mercado. Este diseño normativo resulta contrario a criterios de eficiencia regulatoria y debilita el principio de especialidad técnica en la producción normativa.

De otro lado, el proyecto de ley propone que el MTC administre el Registro Nacional de Conductores (RENACO), pero ello colisiona con las competencias exclusivas de las municipalidades provinciales para regular el transporte urbano en su jurisdicción, según la Ley Orgánica de Municipalidades.

Finalmente, si bien la propuesta tiene como objetivo fortalecer la seguridad en el servicio de taxi, su impacto resulta limitado frente a la problemática estructural del transporte urbano. El enfoque adoptado no aborda de manera integral la articulación modal ni los factores sistémicos que inciden en la informalidad y la seguridad vial, lo que reduce su eficacia como herramienta de política pública en el marco de un sistema de movilidad sostenible.

Síntesis del análisis técnico

Del análisis efectuado se concluye que el Proyecto de Ley 9807/2024-CR no supera el test de necesidad ni el test de idoneidad normativa, en tanto no responde a un vacío legal real; presenta incoherencias internas y conflictos competenciales; invade materias propias de la potestad reglamentaria; y no constituye el medio más eficiente para resolver el problema público identificado.

En síntesis, si bien la Comisión reconoce que la inseguridad ciudadana, la informalidad y las debilidades en la fiscalización constituyen problemas reales que afectan la prestación del servicio de taxi, dichos problemas se vinculan principalmente a deficiencias en la implementación y gestión del marco normativo vigente, y no a un vacío legal. En consecuencia, el Proyecto de Ley 9807/2024-CR no supera los criterios de necesidad ni de idoneidad normativa, al no constituir el instrumento más adecuado para atender la problemática identificada.

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

Análisis de necesidad

El análisis de la necesidad de la iniciativa legislativa requiere distinguir entre la suficiencia del marco normativo vigente y las brechas existentes en su implementación. Actualmente, el servicio de transporte en la modalidad de taxi se encuentra regulado por la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT), aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, el cual lo clasifica como un "servicio de transporte especial de ámbito provincial" en el numeral 3.63 del artículo 3.

Sin embargo, ello no implica necesariamente la conveniencia de trasladar a rango de ley disposiciones de naturaleza técnica u operativa que ya se encuentran desarrolladas en el

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

RNAT, tales como condiciones de habilitación específicas o exigencias tecnológicas, las cuales forman parte de la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo y requieren flexibilidad para su actualización.

Análisis de viabilidad

El análisis de viabilidad de la iniciativa legislativa evidencia que, en su formulación original, presenta deficiencias sustantivas tanto en el plano jurídico como técnico, las cuales comprometen su implementación efectiva y su compatibilidad con el ordenamiento vigente. En el ámbito normativo, se identifican incongruencias internas que generan conflictos competenciales. En particular, existe una contradicción entre disposiciones del propio proyecto: mientras el artículo 1 excluye a la ATU de su ámbito de aplicación, el artículo 11 le atribuye funciones de fiscalización y sanción. Esta inconsistencia no solo produce inseguridad jurídica, sino que también configura una potencial superposición de competencias. A ello se suma la colisión con el régimen competencial establecido en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, y en la Ley N° 30900, que reconoce la autonomía funcional de la ATU en Lima y Callao.

Asimismo, la propuesta incurre en una deficiente técnica legislativa al incorporar en una norma con rango de ley disposiciones de carácter técnico y operativo que, conforme a la Ley N° 27181, corresponden a la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo, afectando la flexibilidad normativa y el principio de especialidad técnica.

En cuanto al régimen de implementación, se advierte una falta de coherencia en la entrada en vigor de la norma. Mientras una disposición establece su aplicación inmediata, otra prevé un plazo de sesenta (60) días para su reglamentación, lo que generaría un vacío operativo temporal. Esta desarticulación resulta especialmente crítica respecto de la exigibilidad de nuevos requisitos técnicos, como la implementación de sistemas GPS, afectando tanto la seguridad jurídica de los administrados como la eficacia de la fiscalización por parte de las autoridades competentes.

De igual forma, es imprescindible delimitar de manera expresa la distribución de competencias conforme al ordenamiento vigente, el MTC como ente rector encargado de la normativa general y de la administración de sistemas nacionales de información; las municipalidades provinciales como autoridades competentes para la autorización, regulación y fiscalización del servicio en sus respectivas jurisdicciones; y la ATU con competencia exclusiva en Lima Metropolitana y el Callao. Esta precisión permitiría evitar duplicidades, prevenir conflictos de autoridad y garantizar una aplicación coherente de la norma.

Sin perjuicio de que determinadas medidas contenidas en la iniciativa legislativa puedan eventualmente superar un análisis de proporcionalidad respecto de derechos fundamentales como el trabajo o la libertad de empresa, ello no exonera al legislador del deber de respetar

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

la distribución constitucional de competencias ni justifica la elevación a rango legal de disposiciones de naturaleza técnica y operativa.

La constitucionalidad material de una medida no resulta suficiente para validar una técnica legislativa inadecuada ni para alterar el diseño institucional previsto por el legislador en la Ley N° 27181, que reserva al Poder Ejecutivo la regulación técnica del servicio de transporte terrestre.

Análisis de oportunidad

Este análisis debe evaluarse a la luz de la coyuntura sectorial y de las políticas públicas vigentes en materia de transporte urbano y seguridad ciudadana.

Sin embargo, la oportunidad de la intervención legislativa se encuentra condicionada a la calidad de su diseño normativo. La aprobación de la propuesta en sus términos actuales sin una adecuada armonización con el marco legal vigente podría generar superposición normativa, conflictos de competencia y dificultades en su implementación, lo que eventualmente derivaría en su ineficacia o en la necesidad de modificaciones o derogaciones en el corto plazo.

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

3.1. Análisis del marco normativo

El análisis del Proyecto de Ley 9807/2024-CR debe efectuarse considerando su **compatibilidad y coherencia con el ordenamiento jurídico vigente**, específicamente con el régimen constitucional, legal y reglamentario que regula el transporte terrestre en el país.

Desde una perspectiva constitucional, la iniciativa se vincula con derechos y principios como la seguridad personal, la libertad de empresa y la descentralización administrativa.

Si bien su finalidad —mejorar la seguridad y formalizar el servicio de taxi— es legítima, dicha finalidad debe alcanzarse respetando la **distribución de competencias establecida por la Constitución y las leyes sectoriales**, así como los principios de razonabilidad y proporcionalidad en la intervención normativa.

En el plano legal, la **Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**, constituye el marco normativo general que estructura el sistema de transporte terrestre, reservando al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la potestad de desarrollar los aspectos técnicos y operativos mediante normas reglamentarias. En aplicación de dicha habilitación legal, el **Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC** regula de manera integral el servicio de taxi, definiéndolo como un servicio de transporte

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

especial de ámbito provincial, así como estableciendo los requisitos, títulos habilitantes y condiciones de operación correspondientes.

Adicionalmente, la **Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades** reconoce a las municipalidades provinciales competencia para normar, autorizar y fiscalizar el servicio de transporte público dentro de sus jurisdicciones, mientras que la **Ley N° 30900** atribuye dichas funciones de manera exclusiva a la ATU.

En este contexto, el proyecto de ley analizado **no se integra de forma armónica al sistema normativo vigente**, en tanto reitera disposiciones ya desarrolladas a nivel reglamentario; incorpora materias técnicas en una norma con rango de ley; y presenta inconsistencias respecto de la delimitación de competencias entre el MTC, las municipalidades provinciales y la ATU.

La inexistencia de una ley sectorial específica que regule de manera diferenciada el servicio de taxi no constituye, por sí misma, una insuficiencia normativa ni una omisión inconstitucional del legislador. El ordenamiento jurídico peruano admite que determinadas actividades económicas y servicios públicos sean regulados válidamente a través de normas reglamentarias, siempre que exista habilitación legal expresa, como ocurre en el presente caso mediante la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

En consecuencia, la ausencia de una norma con rango de ley dedicada exclusivamente al servicio de taxi no configura un vacío regulatorio, en la medida que dicho servicio se encuentra actualmente regulado de forma integral por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, emitido en ejercicio legítimo de la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo.

La comparación efectuada en la Exposición de Motivos entre el servicio de taxi (categoría M1) y el transporte público en vehículos automotores menores (categoría L5) no resulta jurídicamente trasladable.

La regulación legal del transporte en vehículos menores respondió a una problemática distinta, caracterizada por una informalidad estructural, altos niveles de riesgo y ausencia histórica de regulación sectorial, circunstancias que no concurren en el caso del servicio de taxi M1, el cual cuenta con un marco normativo nacional vigente, sistemático y funcional desarrollado mediante normas reglamentarias.

3.2. Efecto de la vigencia de la norma

La eventual entrada en vigor del Proyecto de Ley 9807/2024-CR generaría efectos jurídicos e institucionales que deben ser evaluados con especial cautela.

En primer lugar, la aprobación de la norma ocasionaría una **duplicidad regulatoria**, al coexistir disposiciones legales y reglamentarias que regulan los mismos aspectos del servicio de taxi. Esta superposición normativa podría generar confusión en los operadores, conductores y autoridades fiscalizadoras, afectando la seguridad jurídica y la correcta

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

aplicación de la normativa.

En segundo término, la elevación a rango de ley de requisitos y condiciones de naturaleza técnica produciría una **rigidez del marco regulatorio**, limitando la capacidad del Poder Ejecutivo para adaptar la regulación del servicio frente a cambios tecnológicos, nuevas dinámicas del mercado o necesidades específicas del territorio. Cualquier ajuste futuro quedaría sujeto a un proceso legislativo, reduciendo la eficiencia y oportunidad de la regulación.

Asimismo, la vigencia de la norma en sus términos actuales podría dar lugar a **conflictos competenciales**, especialmente en relación con la ATU, al atribuirle funciones respecto de servicios que se encontrarían excluidos de su ámbito de aplicación. Esta situación incrementa el riesgo de nulidad de actos administrativos y de litigiosidad entre entidades públicas.

Finalmente, desde una perspectiva de política pública, la norma no garantiza una mejora efectiva en la formalización ni en la seguridad del servicio, en la medida que **los problemas identificados se vinculan principalmente a la implementación y fiscalización del marco vigente**, y no a la falta de regulación legal. En tal sentido, los objetivos perseguidos podrían alcanzarse de manera más eficiente mediante ajustes reglamentarios y fortalecimiento institucional, sin introducir una nueva ley.

4. Análisis de las opiniones e información recibida.

4.1. Opiniones solicitadas

La Comisión de Transporte y Comunicaciones solicitó opinión técnica-jurídica a las siguientes entidades públicas e instituciones privadas:

- Ministerio del Interior.
- Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE.
- Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR.
- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI.
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Sindicato Gremio de choferes Profesionales del Taxi amarillo Independiente de servicio público y turístico del Perú – SIGTAP.
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao ATU.
- Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional – AFIN.
- Asociación de Taxi Compartido Unión Perú.

El detalle de las solicitudes de opiniones solicitadas y recibidas se encuentra en el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/9807>

4.2. Opiniones recibidas

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

a. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su calidad de ente rector del sector, mediante el Oficio N° 287-2025-MTC/01 que adjunta el Informe N° 0327-2025-MTC/18.01 y el Informe N° 2299-2025-MTC/08 así como a través de los Oficios N° 0056-2025-MTC/18 y N° 0099-2025-MTC/18, emite opinión desfavorable respecto de la propuesta en sus términos originales, calificándola como observada.

En su análisis, el MTC señala que el servicio de transporte en la modalidad de taxi ya se encuentra debidamente regulado en la Ley 27181 y en el Decreto Supremo 017-2009-MTC, donde se clasifica como un servicio de transporte especial de ámbito provincial. En tal sentido, advierte que la iniciativa legislativa propone elevar a rango de ley disposiciones de naturaleza técnica y operativa que corresponden al ámbito reglamentario, lo cual restringiría la capacidad del sector para actualizar dichas condiciones de manera oportuna.

Asimismo, el MTC identifica inconsistencias normativas internas en el proyecto, destacando la contradicción entre disposiciones que excluyen a la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) de su ámbito de aplicación y aquellas que le asignan funciones de fiscalización, lo que podría generar conflictos de competencia y problemas en su aplicación.

En consecuencia, el sector concluye que la propuesta genera un escenario de sobrerregulación, **recomendando su reformulación** mediante un texto sustitutorio que respete la distribución de competencias y preserve la potestad reglamentaria del Poder Ejecutivo.

b. Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), mediante los Oficios N° D-000213-2025-ATU/GG y N° D-000214-2025-ATU/GG, así como a través de los informes técnicos emitidos por sus órganos competentes (DO-SSTE, DFS, DIR-SR y OAJ), formula observaciones sustanciales.

En su evaluación, la ATU reconoce que la iniciativa tiene como finalidad promover la formalización del servicio de taxi y fortalecer las condiciones de seguridad; no obstante, advierte que dicha actividad ya se encuentra regulada en la Ley 27181 y en el Decreto Supremo 017-2009-MTC, lo que genera un riesgo de duplicidad normativa.

Asimismo, identifica una incongruencia normativa sustantiva en el proyecto, consistente en que el artículo 1 excluye expresamente del ámbito de aplicación a Lima y Callao, mientras que el artículo 11 le asigna funciones de fiscalización y sanción en el marco de la misma norma. Esta contradicción resulta técnicamente insostenible, en la medida que podría generar superposición de competencias y afectar la validez de los actos administrativos que se emitan bajo dicho régimen.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

Adicionalmente, la ATU señala que cuenta con un marco regulatorio propio para la gestión del servicio de taxi dentro de su jurisdicción, conforme a la Ley 30900, lo que refuerza la necesidad de respetar su competencia exclusiva en Lima y Callao.

En consecuencia, la entidad concluye que la propuesta, en su formulación actual, presenta deficiencias técnicas y riesgos de conflicto competencial, recomendando su adecuación normativa a fin de evitar superposiciones y garantizar coherencia con el marco legal vigente. En este contexto, se advierte una **discordancia sustancial** con la redacción original del proyecto, especialmente en lo referido a los artículos 1 y 11.

c. Ministerio del Interior (MININTER)

El Ministerio del Interior (MININTER), mediante el Oficio N° 000604-2025-IN-SG-PCR, que adjunta el Informe N° 000418-2025-IN-OGAJ, señala que no es competente para regular el servicio de transporte, en tanto dicha materia corresponde al sector Transportes y a los gobiernos locales. No obstante, formula observaciones de carácter técnico vinculadas a la seguridad ciudadana.

En su análisis, el sector Interior precisa que cualquier regulación propuesta debe guardar concordancia con el marco vigente, en particular con la Ley 27181, reconociendo que la función de fiscalización del servicio corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a las municipalidades provinciales. Asimismo, la Policía Nacional del Perú (PNP) advierte que la iniciativa no se contrapone a sus funciones institucionales, siempre que se evite la generación de duplicidades o interferencias en el ejercicio de sus competencias.

Sin perjuicio de lo anterior, el MININTER destaca la importancia de que los requisitos vinculados a la seguridad en particular aquellos relacionados con la verificación de antecedentes penales de los conductores se encuentren debidamente alineados con el sistema nacional de seguridad ciudadana, a fin de garantizar su eficacia y utilidad operativa.

En este contexto, se aprecia una concordancia parcial con la finalidad preventiva de la propuesta, en la medida que los mecanismos de control y registro de conductores pueden contribuir al fortalecimiento de la seguridad ciudadana.

d. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), mediante el Oficio N° 000059-2025-PRE/INDECOPI, que adjunta el Informe N° 000009-2025-OAJ/INDECOPI, señala que no corresponde emitir un pronunciamiento técnico de fondo respecto del Proyecto de Ley 9807/2024-CR.

En su análisis, la entidad precisa que la iniciativa legislativa no regula de manera directa aspectos vinculados a la protección general de los derechos de los consumidores ni incide en

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

materias propias de la libre competencia en términos amplios, sino que se circunscribe al ámbito específico de la organización y formalización del servicio de transporte en la modalidad de taxi.

En consecuencia, INDECOPI concluye que su intervención institucional no resulta pertinente en este caso, calificando su opinión como no vinculante y sin pronunciamiento sustantivo sobre el contenido de la propuesta.

e. Respecto a la opinión de PROMOVILIDAD y SUTRAN

El Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD), mediante el Informe N° 0010-2025-MTC/30.02, concluye que el Proyecto de Ley N° 9807/2024-CR **no resulta viable en sus términos actuales**, en atención a su falta de alineamiento con los enfoques de movilidad urbana sostenible, los cuales priorizan el desarrollo de sistemas de transporte masivo e integrado por encima de modalidades individuales como el servicio de taxi.

Por su parte, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), a través del Oficio N° D000014-2025-SUTRAN-SP, señala que no le corresponde emitir pronunciamiento técnico sobre la propuesta, en tanto el servicio de taxi constituye un servicio de transporte de ámbito provincial, cuya regulación y fiscalización recaen en los gobiernos locales.

En consecuencia, mientras PROMOVILIDAD formula una opinión desfavorable desde el enfoque de política sectorial, la SUTRAN se declara incompetente por razón de materia, sin emitir observaciones de fondo.

Análisis de las opiniones recibidas: concordancias y discordancias

Del examen integral de las opiniones técnicas emitidas por las entidades competentes, se identifican elementos concurrentes de discordancia sustantiva respecto del diseño normativo del proyecto, así como coincidencias en torno a su finalidad.

a. Razones de discordancia

Las entidades consultadas, en particular el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), coinciden en señalar que el servicio de taxi ya se encuentra regulado por el Decreto Supremo 017-2009-MTC. En tal sentido, advierten que la iniciativa legislativa introduce una duplicidad normativa, al pretender regular a nivel de ley aspectos técnicos que ya han sido desarrollados en el ámbito reglamentario, lo que genera sobreregulación, afecta la claridad del ordenamiento jurídico y puede inducir a confusión tanto en los administrados como en las autoridades competentes.

Asimismo, se identifica una incongruencia normativa interna en el proyecto, consistente en que el artículo 1 excluye del ámbito de aplicación a la ATU, mientras que el artículo 11 le

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

atribuye funciones de fiscalización y sanción. Esta contradicción, advertida de manera expresa por los órganos técnicos de la ATU, generaría una superposición de competencias, al obligar a dicha entidad a intervenir sobre autorizaciones que no ha otorgado, afectando la validez de los actos administrativos y la seguridad jurídica.

Finalmente, el Ministerio del Interior (MININTER) ha señalado que la propuesta presenta deficiencias de técnica legislativa, al no delimitar adecuadamente en su Exposición de Motivos el objeto y la finalidad de la norma, conforme a los estándares del Manual de Técnica Legislativa, lo que afecta la calidad y coherencia de la iniciativa.

b. Razones de concordancia

No obstante, las observaciones señaladas, se identifica una coincidencia generalizada entre las entidades consultadas respecto a la finalidad de la propuesta, orientada a fortalecer la formalización del servicio de taxi y mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios.

En particular, el MTC, la ATU y el Ministerio del Interior reconocen la necesidad de implementar mecanismos que permitan un mayor control de los conductores y una adecuada trazabilidad del servicio. Sin embargo, coinciden en que el diseño normativo propuesto no resulta idóneo, en tanto genera conflictos con el marco jurídico vigente y con la distribución de competencias establecida.

Por su parte, el INDECOPI se aparta del análisis de fondo, al considerar que la iniciativa no incide directamente en materias de protección al consumidor ni en la libre competencia, por lo que no emite pronunciamiento sustantivo.

5. Análisis costo-beneficio

El análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley 9807/2024-CR evidencia que la iniciativa no acredita una relación favorable entre los beneficios esperados y los costos derivados de su vigencia, considerando el marco normativo y administrativo existentes.

Desde la perspectiva de los costos, la propuesta generaría: mayores cargas administrativas para los operadores y conductores del servicio de taxi, asociadas al cumplimiento de nuevos requisitos establecidos a nivel legal; rigidez regulatoria, al elevar a rango de ley disposiciones de naturaleza técnica que actualmente pueden ser ajustadas de manera flexible mediante normas reglamentarias; y costos institucionales derivados de la superposición de competencias y de la duplicidad normativa, con el consiguiente riesgo de conflictos administrativos y litigiosidad.

En cuanto a los beneficios, si bien la iniciativa persigue objetivos legítimos vinculados a la formalización y a la seguridad del servicio, no se demuestra que tales beneficios sean atribuibles de manera directa y exclusiva a la aprobación de una nueva ley. Los objetivos planteados pueden ser razonablemente alcanzados mediante el fortalecimiento de la



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/05/2026 12:32:57-0500

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9807/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE LA CATEGORÍA M1 – SERVICIO EN LA MODALIDAD DE TAXI

fiscalización y la mejora del marco reglamentario vigente, sin necesidad de introducir una norma legal adicional.

En ese sentido, el proyecto no genera un incremento comprobable del bienestar social respecto de la situación actual, ni evidencia que los beneficios atribuibles a la aprobación de una nueva ley superen los costos económicos, administrativos e institucionales asociados a su implementación y vigencia, reforzándose la necesidad de su archivo.

V. CONCLUSIÓN

El archivo del Proyecto de Ley 9807/2024-CR no implica desconocer la problemática existente en la prestación del servicio de taxi, sino que responde a la evaluación técnica y jurídica de que el instrumento normativo propuesto no resulta necesario, idóneo ni coherente con el ordenamiento vigente.

Corresponde, en consecuencia, promover soluciones desde el ámbito de la política pública y la regulación administrativa, sin generar sobreregulación ni conflictos competenciales mediante la aprobación de una nueva ley.

Por lo expuesto, la Comisión de Transporte y Comunicaciones, de conformidad con el literal c) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **NO APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 9807/2024-CR y su envío al **ARCHIVO**.

Dase cuenta
Sala de la Comisión.
Lima, 4 de mayo de 2026.



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/05/2026 16:08:06-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/05/2026 17:05:04-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 12:00:08-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHÉ Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 12:10:24-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 14:30:31-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 15:27:15-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 13:10:52-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2026 16:38:34-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda Marleny
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 11:13:58-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery Eiana
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/05/2026 16:08:58-0500



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Aristela Ana
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/05/2026 13:02:05-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/05/2026 16:18:58-0500



18
Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin
FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 12/05/2026 15:39:49-0500