



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022 – 2023

Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 2625/2021-CR**, presentado por el Congresista Guido Bellido Ugarte integrante del Grupo Parlamentario Perú Libre, por el que se propone la ley que Autoriza de Manera Excepcional la Circulación de Vehículos con características menores destinados al servicio de taxi.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su IX Sesión Ordinaria del 14 de diciembre de 2022, acordó por **MAYORÍA** y con **TEXTO SUSTITUTORIO** la **APROBACIÓN** del dictamen recaído en el proyecto 2625/2021-CR con el voto favorable de los congresistas **Luis Aragón Carreño, Eduardo Salhuana Cavides, Yessica Amuruz Dulanto, Waldemar Cerrón Rojas, Paul Gutiérrez Ticona, David Jimenez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Wilson Quispe Mamani, Magaly Ruíz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Enrique Wong Pujada, Norma Yarrow Lumbreras y Jorge Zeballos Aponte**. Los congresistas **César Revilla Villanueva y María Cordero Jon Tay¹** emitieron un voto en abstención. Asimismo, en la misma sesión, se aprobó por **UNANIMIDAD** la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar los acuerdos adoptados.

¹ La congresista Cordero Jon Tay participó como accesitaria de la congresista Maristela Obando Morgan, quien estuvo de licencia.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

I. Situación procesal

Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 2625/2021-CR fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 15 de julio de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 18 de julio de 2022, como única comisión para su estudio y dictamen.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa consiste en: a) Autorizar de manera excepcional la circulación de vehículos destinados al servicio de taxi cuyas características sean menores a 1000 kg de peso y 1250 centímetros cúbicos de cilindrada, en zonas urbanas cuyas calles sean de acceso limitado; b) Las unidades vehiculares autorizadas de manera excepcional a brindar el servicio de taxi son las establecidas como clasificación vehicular M1 con carrocerías sedan, station wagon y hatchback, conforme a lo establecido por el Decreto Supremo 058- 2003-MTC; y c) Las unidades vehiculares referidas deben contar un motor de cilindrada mínima de 790 centímetros cúbicos y un peso mínimo de 900 kg.

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de transporte y tránsito terrestre
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo 058-2003-MTC (Reglamento Nacional de Vehículos)
- Decreto Supremo 017-2009-MTC (Reglamento Nacional de Administración de Transporte).

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

- Decreto Supremo 033-2011-MTC (Modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte)
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico – Legal

Hoy en día el servicio de taxi en sus diversas representaciones sigue siendo una de las formas más antiguas y más reconocibles de transporte público. Esto no quiere decir que otras formas de transporte no han existido en paralelo con él, sino más bien que la historia del taxi es significativa y afecta a nuestro entendimiento actual, respecto a la modalidad y su funcionamiento.

El taxi moderno debe su diseño y naturaleza de sus actuales operaciones a su significativa historia. No hay duda de que el concepto de un vehículo compartido operado a favor de una recompensa ha estado desde de los orígenes de los propios vehículos. La aparición visible de un taxi se puede remontar a los vehículos de alquiler en París, de los años 1640, aproximadamente.

El taxi es un modo de transporte público que ofrece un servicio rápido, cómodo a los usuarios, además de privacidad a estos. Se encarga de captar la demanda que por restricciones temporales no pueden satisfacer ni el transporte público colectivo ni el privado. Con lo cual es un servicio necesario en las ciudades, que se complementa con los sistemas de transporte público con el objetivo de ofrecer una mejor movilidad².

Considerando que el servicio de transporte público de pasajeros bajo la modalidad de taxi, es un servicio público cuya titularidad como servicio público recae en el Estado, en donde este tiene la obligación de garantizar la prestación de dicho servicio, por tratarse de una actividad económica de

² Análisis y dimensionamiento del servicio del taxi en una ciudad D. Solar (Barcelona - 2013)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

especial relevancia para la satisfacción de necesidades públicas. En ese sentido, el objeto o finalidad de un servicio público es satisfacer una necesidad pública en forma regular y continua por parte del Estado, bien sea de forma directa, mediante concesionario, o a través de cualquier otro medio legal, con sujeción a un régimen de derecho público o privado, según corresponda³.

Desde esta perspectiva debemos resaltar que aun cuando el Estado -en ejercicio de su libre configuración política- haya concedido u autorizado la gestión del servicio público a los particulares (cumpliendo con las condiciones que el propio Estado imponga), debido a objetivos de orden económico tales como lograr una mayor eficiencia en la prestación, ello no le resta capacidad de intervención, pues la garantía de disfrute efectivo de los servicios públicos es una obligación frente a la cual el Estado no puede verse ajeno; de ahí que aun subsista el deber estatal de garantizarlo, regularlo y vigilarlo, dada su naturaleza esencial y continua para toda la población⁴.

Ahora bien, siendo el servicio de transporte un servicio público que tiene carácter esencial, y tiene como finalidad satisfacer las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, es deber del Estado vigilarlo, regularlo y garantizar su prestación en forma regular y continua, pudiendo conceder la prestación del mismo a privados, siempre y cuando estos cumplan con las condiciones previstas por el propio Estado⁵.

Sobre este particular el Tribunal Constitucional ha establecido que el rol del Estado se enmarca en el principio de subsidiaridad establecido constitucionalmente y que dicho principio tiene dos dimensiones: una vertical, y otra horizontal. Conforme a la segunda de ellas, se impide que el Estado actúe en el ámbito que es propio de la sociedad civil, concepto que apoya la

³ Acápites 3.24 del Informe N°D-000604-2022-ATU/GG-OAJ de 21/11/22

⁴ Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Exp. N° 0034-2004-AI (Caso "Medio Pasaje").

⁵ Acápites 3.27 del Informe N°D-000604-2022-ATU/GG-OAJ de 21/11/22

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

libertad de empresa y de mercado y que sólo reserva al Estado la función de supervisor y corrector.

Ello es así porque el fundamento del principio de subsidiariedad parte del supuesto de que el Estado aparece como el garante final del interés general, desde el momento en que su tarea consiste en intervenir en forma directa para satisfacer una necesidad real de la sociedad, pero sólo en aquellas situaciones en las que la colectividad y los grupos sociales -a quienes responde, en primer término, la labor de intervención no están en condiciones de hacerlo.

La Constitución Política del Perú de 1993 dispone que el Estado peruano presenta las características del Estado Social y Democrático de Derecho en el que rigen los principios de libertad, seguridad, propiedad e igualdad ante la ley, todos los cuales tienen una base y contenido material a partir del supuesto de que individuo y sociedad no son categorías aisladas y contradictorias sino que por el contrario guardan recíproca implicancia.

Dado el carácter social del modelo económico consagrado por la Carta de 1993, el Estado no puede permanecer indiferente a las actividades económicas, sino que, también cuenta con una función supervisora y correctiva o reguladora. Sin embargo, ello no quiere decir en modo alguno que pueda interferir arbitraria e injustificadamente en el ámbito de libertad reservado a los agentes económicos.

En efecto, conforme al principio de subsidiariedad económica del Estado o lo que es lo mismo la cláusula de actuación subsidiaria del Estado en la economía, consagrado en el artículo 60° de la Constitución, se establece un límite a la actividad del Estado, pues no puede participar libremente en la actividad económica, sino que sólo lo puede hacer sujeto a la subsidiariedad, que debe ser entendida como una función supervisora y correctiva o reguladora del mercado; y también se reconoce que hay ámbitos que no

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

pueden regularse única y exclusivamente a partir del mercado, lo cual justifica la función de regulación y protección con que cuenta el Estado.

La Carta de 1993 ha consagrado la subsidiariedad de la intervención de los poderes públicos en la economía planteando el reconocimiento de la existencia de una función supletoria del Estado ante las imperfecciones u omisiones de los agentes económicos en aras del bien común, resultando ser, antes que un mecanismo de defensa contra el Estado, un instrumento para la conciliación de conflictos.

Si bien el principio de subsidiariedad a que debe atenerse el accionar del Estado y el respeto al contenido esencial de las libertades económicas constituyen, básicamente límites al poder estatal, la Constitución reserve al Estado, respecto del mercado, una función supervisora y correctiva o reguladora. Ello sin duda es consecuencia de que así como existe consenso en torno a las garantías que deben ser instauradas para reservar un ámbito amplio de libertad para la actuación de los individuos en el mercado, exista también la certeza de que debe existir un Estado que, aunque subsidiario en la sustancia, mantenga su función garantizadora y heterocompositiva.

El Tribunal Constitucional ya en el fundamento 35 de la STC N° 0008-2003-AI/TC, en el sentido que "el mercado no funcionó nunca sin los correctivos y los apoyos del Estado", y que, "ante la amenaza de conflictos sociales que el mercado no puede revolver ni soportar, y ante el riesgo permanece del caos interno, nada tiene de particular que se haga imprescindible recurrir al Estado como instrumento de regulación y control, por ser la única instancia capaz de crear las condiciones para que el sistema económico obtenga la mínima "lealtad de las masas"

La función reguladora del Estado se encuentra prevista en el artículo 58° de la Constitución, cuyo tenor establece que "La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

infraestructura". Dicha disposición se convierte en una finalidad constitucional expresa que se fundamenta en los principios de una economía social de mercado.

Por su parte el artículo 59° establece que “El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la Salud ni a la seguridad públicas. “

De este modo y dentro del respeto a la libre iniciativa privada, el Estado también tiene una función orientadora, cuyo propósito es el desarrollo del país, procurando que se materialice el componente social del modelo económico previsto en la Constitución.

Dicha función orientadora presenta, sustancialmente, las siguientes características: a) el Estado puede formular indicaciones, siempre que éstas guarden directa relación con la promoción del desarrollo del país; b) los agentes económicos tienen la plena y absoluta libertad para escoger las vías y los medios a través de los cuales se pueden alcanzar los fines planteados por el Estado; y, c) el Estado debe estimular y promover la actuación de los agentes económicos.

El reconocimiento de estas funciones estatales que aparecen como un deber, se justifica porque el Estado no es sólo una organización que interviene como garantía del ordenamiento jurídico, sino porque determina a participa en el establecimiento de las "reglas de juego", configurando de esta manera la vocación finalista por el bien común. Por ende, el Estado actúa como regulador y propiciador de los procesos económicos.

Así como la Constitución protege a los agentes económicos encargados de establecer la oferta en el mercado, a partir del ejercicio de los derechos de libre empresa, comercio e industria, con igual énfasis protege al individuo generador de demanda; es decir, al consumidor a al usuario.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

El consumidor —o usuario- es el fin de toda actividad económica; es decir es quien cierra el círculo económico satisfaciendo sus necesidades y acrecentando su bienestar a través de la utilización de una gama de productos y servicios. En puridad, se trata de una persona natural o jurídica que adquiere, utiliza o disfruta determinadas productos (como consumidor) o servicios (como usuario) que previamente han sido ofrecidos al mercado.

Es indudable que la condición de consumidor o usuario se produce a través de la relación que éste entabla con un agente proveedor - independientemente de su carácter público o privado; sea en calidad de receptor o beneficiario de algún producto, sea en calidad de destinatario de alguna forma de servicio. En consecuencia, la condición de consumidor o usuario no es asignable a cualquier individuo o ente, sino a aquel vinculado a los agentes proveedores dentro del contexto de las relaciones generadas por el mercado, las cuales tienen como correlato la actuación del Estado para garantizar su correcto desenvolvimiento. El proveedor, por su parte, es aquella persona natural o jurídica que, habitual o periódicamente, ofrece, distribuye, vende, arrienda o concede el uso o disfrute de bienes, productos y servicios.

Conforme a lo expuesto, el Estado puede intervenir de manera excepcional en la vida económica de los particulares cuando la colectividad y los grupos sociales, a quienes corresponde, en primer término, la labor de intervención, no están en condiciones de hacerlo, a fin de garantizar otros bienes constitucionales —en el caso, la integridad, la seguridad y la vida que pueden ponerse en riesgo —Y de hecho, así ha sucedido ante las imperfecciones del mercado y respecto de los cuales existe un mandato constitucional directo de promoción, en tanto actividad, y de protección, en cuanto a la sociedad en general se refiere. No debe perderse de vista, pues, que la actividad del Estado en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

de las necesidades e intereses de los usuarios y procura el resguardo y cuidado de las condiciones de seguridad y la vida misma⁶.

El artículo 65 de la Constitución Política del Perú dispone que: "El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población"⁷.

Al respecto, el Tribunal Constitucional en varias oportunidades se ha pronunciado con relación al contenido y alcances de lo establecido en dicho artículo constitucional. En ellas, el Tribunal ha desarrollado una definición de consumidor y usuario, en el sentido de que estos devienen en el fin de toda actividad económica o quienes concluyen el círculo económico satisfaciendo sus necesidades y acrecentando su bienestar a través de la utilización de los productos y servicios ofertados en el mercado⁸.

Se advierte, entonces, que de acuerdo a lo prescrito en la Constitución Política del Perú y lo señalado por el Tribunal Constitucional, existe un principio rector para la actuación del Estado en la defensa de los intereses de los consumidores y usuarios, velando por la seguridad y salud de la población; por lo que, toda actuación del Estado debe encontrarse destinada a garantizar y velar por los derechos de los consumidores y usuarios prioritariamente.

El Estado, en relación al transporte, ha pasado históricamente por diversas etapas. Hasta finales de la década del ochenta, la normatividad vigente preveía un escenario de regulación total de los servicios, la competencia e incluso la tarifa; al empezar la década del noventa pasamos una etapa de completa desregulación y predominio de la versión más extrema del libre

⁶ Exposición de Motivos del Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte

⁷ Acápites 3.28 del Informe N°D-000604-2022-ATU/GG-OAJ de 21/11/22

⁸ Acápites 3.29 del Informe N°D-000604-2022-ATU/GG-OAJ de 21/11/22

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

mercado. A partir del año 2001 se empieza a desmontar paulatinamente este sistema de libre mercado extremo y se pasa a una etapa de regulación técnica paulatina, que sin embargo no ha terminado de institucionalizarse, de ahí las sucesivas y constantes modificaciones en las reglas de juego, sobre todo como consecuencia del incremento de la siniestralidad⁹.

El artículo 4 de la Ley General de Transporte Terrestre, Ley 21189, establece en materia de transporte terrestre, que la acción estatal procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente. Y se focaliza -entre otros- en los mercados existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación. El servicio público de transporte terrestre pasajeros, por su propia naturaleza de servicio público, tiene como pilar fundamental al usuario, a la población; por lo que, el Estado tiene el deber tutelar la defensa de los usuarios del servicio público de transporte, resguardando su salud y seguridad¹⁰.

De otra parte, conviene señalar en este punto que en nuestro diseño constitucional el Congreso de la República, goza de autonomía exclusiva para cumplir con su función legislativa asignada por la Constitución. En el ejercicio de esta competencia, el Congreso puede regular una amplia diversidad de materias, claro está, con los límites que la propia Constitución le impone.

El artículo 102° de la Constitución Política del Perú establece que son atribuciones del Congreso, entre otras, dar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes. En ese sentido, y en atención al principio de separación de poderes y del principio de legalidad, el

⁹ Exposición de Motivos del Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte

¹⁰ Acápite 3.31 y 3.33 del Informe N°D-000604-2022-ATU/GG-OAJ de 21/11/22

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

Congreso de la República tiene entre sus atribuciones el dictar leyes, así como también ejercer el control político del poder con facultades de fiscalización hacia los otros poderes del Estado.

Si bien, las leyes aprobadas por el poder legislativo no pueden contravenir lo establecido en la Constitución Política del Perú, la cual otorga al Poder Ejecutivo la competencia exclusiva de diseñar y supervisar políticas nacionales y sectoriales, sin embargo, es necesario advertir que la Constitución política no otorga al Poder Ejecutivo la facultad de una clausula cerrada, de un monopolio cerrado de poder sobre estas competencias; en la medida que las políticas de Estado se ven muchas veces superadas por la compleja realidad social que vive el Perú, como por ejemplo el problema existente de la informalidad en el transporte público de pasajeros. Este factor social hace imposible que las políticas de Estado trazadas en las normas, lleguen a cumplirse y solucionar demandas sociales embalsadas por años. Es ahí donde el órgano político del Estado por excelencia, el Congreso de la Republica, interviene, a fin de coadyuvar en la solución a la demandas sociales insatisfechas cuya expectativa no es atendida conforme a lo previsto en las políticas de Estado de exclusiva competencia del poder Ejecutivo, expresadas muchas veces solo en normas inertes y pétreas ante la necesidad urgente de atender dichas demandas populares; por lo que en cumpliendo con su rol legislativo, fiscalizador y representativo que la Constitución y la ley la ampara, y de la mano con las necesidades del pueblo con empatía social el Congreso siempre puede impulsar las medidas legislativas que considere necesarias sobre todo si se tiene en cuenta el carácter excepcional y de plazo determinado, medidas cuyo único propósito es el de lograr la paz social.

En ese sentido, el Congreso de la Republica se encuentra plenamente facultado de intervenir en las políticas del Estado cuando estas no resultan ser efectivas y no cumplen a cabalidad con resolver los problemas inmediatos de la sociedad y específicamente en relación a las demandas urgentes de las necesidades que apremian a la población de menos recursos en nuestra patria. Por lo que imponer medidas legislativas de excepción y de un plazo

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

determinado a fin de resolver las urgentes demandas sociales es perfectamente viable.

El Reglamento Nacional de Vehículos aprobado el 7 de octubre del año 2003, mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC estableció en el artículo 25° que los requisitos técnicos para los vehículos destinados al servicio de taxi, entre otros, es el señalado con un peso neto mínimo de 1000 kg. y una cilindrada mínima de 1450 cm³.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, del 21 de abril del año 2009, se aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte Terrestre, el cual señala en el numeral 20.4.4 del artículo 20° que, los vehículos para el servicio especial de transporte público de personas en taxi deberán corresponder a la categoría M1 de la clasificación vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos (D.S.N°058-2003-MTC), cumplir con las características y requisitos establecidos en dicho reglamento y las normas de carácter nacional y provincial que le resulten aplicables.

El 16 julio de 2011, entra en vigencia el Decreto Supremo N° 033-2011-MTC, que modifica el artículo 25° del Reglamento Nacional de Vehículos (D.S.N° 058-2003-MTC) en la parte pertinente de los requisitos técnicos para los vehículos destinados al servicio de taxi, referido solo a la cilindrada mínima, reduciéndola de 1450 centímetros cúbicos a 1250 centímetros cúbicos, manteniéndose igual el peso neto mínimo exigido de 1000 kg. conforme a la norma acotada.

Esta última medida normativa establecida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2011, se debió básicamente a que existía la problemática que las diversas unidades vehiculares del parque automotor a nivel nacional, cuyo costo de vehículos con las condiciones descritas por las normas superaban el presupuesto de quienes brindaban dicho servicio, en ese sentido, el MTC impulso dicha norma modificatoria disponiendo la

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

reducción de los centímetros cúbicos de cilindrada del motor; sin embargo, a la fecha no ha obtenido los resultados deseados pues el mercado del servicio de taxi en provincias ha incrementado su informalidad al existir operadores que cuentan con unidades vehiculares con cilindrada de motor y peso neto vehicular muy por debajo de los requisitos permitidos por la norma.

Conforme se advierte de la realidad estructural del parque automotor en provincias, relacionada con el peso vehicular y la cilindrada del motor, esta es distinta a lo exigido por la norma vigente, en ese sentido, existiendo una iniciativa legislativa de carácter excepcional y de un plazo determinado que posibilite la reducción de la informalidad en el mercado del servicio de taxi en provincia, y que además contribuirá con la seguridad ciudadana, la generación de puestos de trabajo formales, el incremento de la recaudación en los gobiernos locales lo cual garantiza finalmente la paz social.

Es importante señalar, que, a pesar de la reducción de la cilindrada del motor en el año 2011, en el plano de la realidad a la fecha no ha existido una repercusión importante y uniforme entre lo que ha ocurrido por ejemplo en la ciudad de Lima y lo ocurrido en las distintas regiones del país donde la informalidad no solo se ha mantenido, sino que inclusive se ha agudizado.

Dado el carácter propio de las provincias del interior del Perú, el parque automotor, es cubierto por unidades vehiculares cuyo peso neto y cilindrada están clasificados por debajo de lo establecido por la norma vigente; y ello se debe entre otros factores a la adecuación de dichas unidades al entorno y las condiciones geográficas y topográficas de los accesos vehiculares estrechos de algunas ciudades cuyas tramas urbanas sin posibilidad de ampliar por temas histórico culturales, condiciones que hicieron priorizar a los ciudadanos el uso de este tipo de unidades vehiculares en el servicio de taxi urbano, una cosa que el centralismo limeño y los informes técnicos burocráticos han ignorado por mucho tiempo.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

Además de lo señalado, tampoco se puede negar la realidad respecto del servicio de taxi ya que constituye una de las actividades económicas más habituales y de fácil acceso para quienes no cuentan con un trabajo estable que les permita tener un ingreso fijo mensual, generando así la masificación de la informalidad en el país; la facilidad con que uno puede integrarse a una red de prestadores del servicio, incrementa la facilidad con la que puede brindarse servicio sin calidad y hasta incluso, generando externalidades como las de la seguridad ciudadana.

Actualmente en varias regiones del Perú la mayoría de trabajadores denominados taxistas independientes vienen prestando el servicio de taxi en vehículos que no cumplen con los requisitos exigidos en el numeral 4 del artículo 25 del Decreto supremo N° 058-2003-MTC - Reglamento Nacional de Vehículos, modificado por el Decreto Supremo N° 033-2011-MTC, es decir, conducen vehículos cuyo peso neto mínimo se encuentra por debajo de los 1000 kg y por debajo de la cilindrada mínima establecida en la norma en 1250 centímetros cúbicos, ello se debe a las características geográficas propias de las ciudades básicamente del interior del país, el crecimiento poblacional, el incremento del parque automotor, lo cuales a la fecha deben ser regulados de manera más acorde a la realidad y de forma adecuada, a fin de luchar contra la informalidad, la inseguridad y el desorden y así brindar un servicio de taxi con garantía y seguridad .

La facilidad de acceso que tienen estas unidades vehiculares menores, permiten dar una solución inmediata al tráfico de vehículos, y a la informalidad que existe en este sector más aún si tomamos en cuenta que existen ciudades en el interior del Perú que cuentan con vías totalmente estrechas cuya topografía y trama urbana es diametralmente distinta a la realidad de las vías de la capital de la república en Lima, así como de la provincia Constitucional del Callao. Las vías en provincias muchas veces no permiten una adecuada maniobra de las unidades comunes para este servicio, espacios en los que bien podría desenvolverse estas unidades.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

Además, es importante considerar la cantidad de unidades vehiculares que cuentan con las características descritas en esta propuesta legislativa que ayudarían a brindar el servicio de taxi lo cual repercutiría favoreciendo la lucha contra la informalidad existente en el servicio de taxis contribuyendo exponencialmente a la oferta de este servicio, permitiéndose con ello un control adecuado en dicho servicio evitando las externalidades negativas que arrastra siempre este tipo de servicio como la evasión de tributos municipales y la comisión de actos ilícitos.

Esta realidad es claramente descrita por la propia iniciativa legislativa en estudio, en la que se señala que solo en el año 2020 en la región de Cusco “un aproximado de 20,000 unidades que circulan en la red vial urbana de Cusco prestando el servicio de taxi, 13,500 trabajadores denominados taxistas independientes vienen prestando el servicio de taxi sin autorización provisional y únicamente 4,000 taxistas con autorización provisional, cuyo vencimiento fue el 31 de diciembre del 2021, conforme a las Ordenanza Municipal N° 035-2017 otorgada por la Municipalidad Provincial de Cusco”.

La modificatoria del artículo 25° del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por el D.S.N° 058-2003-MTC y modificado por el D.S N° 033-2011-MTC, se sustentó en razones de naturaleza técnica, económica y social, conforme se señala en los considerandos del D.S N° 033-2011-MTC, que textualmente señala lo siguiente; “según los informes técnicos elaborados por la Pontificia Universidad Católica del Perú¹¹ y la Universidad Nacional de Ingeniería¹², actualmente, los vehículos son fabricados con motores de menor cilindrada de igual o mayor potencia y resistencia que a la establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos, lo que genera menores costos de operación y mantenimiento y no comprometen la seguridad de los usuarios; en ese sentido, resulta conveniente reducir el requisito de cilindrada mínima

¹¹ Centro de Consultoría y Servicios Integrados Innova PUCP, entidad especializada en estudios técnicos en materia de transporte terrestre.

¹² Estudio denominado “Evaluación de Cilindrada Exigible para vehículos de servicio especial de taxis en provincia” elaborado por el instituto INNOVAPUCP de la Pontificia Universidad Católica del Perú, y el Informe Técnico realizado por el Instituto de Transportes de la Facultad de Ingeniería Mecánica de la UNI (INTRAFIM)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

exigible para permitir la habilitación de vehículos con una cilindrada mínima de 1250 cm³ para el servicio de taxi".

En efecto, dichos estudios como se ha mencionado que fueron el fundamento teórico - técnico para modificar el artículo 25° del Reglamento Nacional de Vehículos, datan del año 2011, es decir que tienen una antigüedad de 11 años y se denominaron "Evaluación de Cilindrada Exigible para vehículos de servicio especial de taxis en provincia" elaborado por el instituto INNOVAPUCP de la Pontificia Universidad Católica del Perú, y el Informe Técnico realizado por el Instituto de Transportes de la Facultad de Ingeniería Mecánica de la UNI (INTRAFIM).

El estudio en mención señala que desde el punto de vista de la Ingeniería del automóvil, el dinamismo, es decir, la capacidad de alcanzar 100 km/h en el menor tiempo, depende de la potencia del motor, de la transmisión y de la masa del vehículo. El mismo estudio además señala que el desarrollo tecnológico de los últimos 30 años confirma esta aseveración, percibiéndose que los motores de los vehículos cada vez tienen menos cilindrada, y por ende menor peso, permitiendo que se optimice el diseño del vehículo.

En este punto, nuestra pregunta válida y pertinente es, ¿después de once años de elaborado un informe técnico automotriz que sirvió de sustentó para la modificación de una norma puede ser vigente a la fecha? ¿Es acaso posible que la tecnología automotriz en el mundo y en particular la que ha llegado al Perú haya desarrollado mejores condiciones técnicas en las unidades automotrices?

Es obvia la respuesta, el avance en el desarrollo tecnológico del mundo vehicular en los últimos años ha sido asombroso, basta con saber inclusive a modo de ejemplo que ya existen los vehículos eléctricos sin necesidad de utilizar combustibles fósiles contaminantes del medioambiente, que si bien puede que no venga al caso, sin embargo, bien vale la pena reseñarlo para

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

comprobar que la tecnología de la industria automotriz avanza a pasos agigantados en el mundo.

Esta realidad no hace más que justificar la necesidad urgente de reformular un nuevo sustento técnico por parte del MTC en el que se justifique, ya no solo una menor cilindrada exigible en la norma, sino que también se considere normativamente un menor peso neto del vehículo para el servicio de taxi solamente en las circunscripciones de provincias exceptuando a la capital Lima por tener distintas realidades.

Asimismo dado el carácter urgente y temporal de la medida legislativa propuesta, es necesario además considerar en una disposición complementaria final la elaboración de un nuevo estudio técnico actualizado que dio sustento a la modificatoria del artículo 25° del Reglamento Nacional de Vehículos y que sobre sobre todo este exprese la situación real del transporte en las provincias del Perú, realidad que no es la misma de la capital de la república, Lima.

A lo expuesto es importante agregar en atención a la urgente pero temporal medida, que si bien las unidades vehiculares que transportan personas como pasajeros deben reunir ciertas características con el fin de garantizar la seguridad, también se debe atender la necesidad de trabajo de personas y evitar el crecimiento de la informalidad, sin que ello implique necesariamente afectar las condiciones de seguridad, por lo que corresponde, de manera temporal y excepcional autorizar la circulación de dichas unidades vehiculares únicamente en zonas que encuentren justificación en los supuestos que el texto sustitutorio lo proponga.

Por lo tanto, considerando que conforme se desprende del propio estudio técnico, elaborado por dos de las más reputadas universidades del país, la Universidad Nacional de Ingeniería y la Pontificia Universidad Católica del Perú, con el que se justifica la modificatoria del artículo 25° del Reglamento Nacional de Vehículos del año 2011, modificando el requisito técnico para los

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

vehículos destinados al servicio de taxi en una menor cilindrada del motor, y en donde además el mencionado informe técnico, admite al aseverar que es posible gracias al desarrollo tecnológico automotriz que los motores de los vehículos cada vez vayan a tener menos cilindrada, y por ende menor peso; es pertinente recomendar la aprobación de un texto sustitutorio de la iniciativa legislativa presentada.

IV.2 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

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

La iniciativa legislativa contenida en el presente documento tiene como efecto único la regulación excepcional y temporal que modifica un requisito técnico para los vehículos destinados al servicio de taxi, según lo previsto por el artículo 25° del D.S.N°058-2003-MTC modificado por el D.S N° 033-2011-MTC.

IV.3 Opiniones solicitadas y recibidas

➤ Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio Solicitando opinión	Fecha	Oficio de Respuesta	Fecha
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0030-2022-	23 de agosto de 2022	Oficio N° 3193-2022-MTC/04	25 de noviembre de 2022

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

	2023-CTC/CR-MTC			
Ministerio del Interior	OFICIO N° 0031-2022-2023-CTC/CR	23 de agosto de 2022	OFICIO N° 000832-2022/IN/DM	3 de noviembre 2022
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	OFICIO N° 0032-2022-2023-CTC/CR	23 de agosto 2022	Oficio N° D002178-2022-ATU-GG	22 de noviembre de 2022
Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO N° 0033-2022-2023-CTC/CR	23 de agosto de 2022	OFICIO N° D001498-2022-MML-SGC	24 de noviembre de 2022

➤ Opiniones recibidas

Entidad emisora	N° de documento	Fecha	Resumen de la opinión recibida
Ministerio del Interior	OFICIO N° 000832-2022/IN/DM	3 de noviembre de 2022	Esta Oficina General de Asesoría Jurídica opina que el Ministerio del Interior carece de competencia para emitir pronunciamiento

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

			respecto al Proyecto de Ley N° 2625/2021-CR.
Municipalidad Metropolitana de Lima		24 de noviembre de 2022	El Proyecto de Ley 2625/2021-CR, no cuenta con el sustento técnico necesario para justificar su dación, ya que es planteada predominantemente por criterios de índole social, más no en factores de seguridad o funcionalidad del vehículo empleado para la prestación del servicio de taxi de clasificación M1.
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao	Oficio N° D002178-2022-ATU-GG	22 de noviembre de 2022	1. El Proyecto de Ley, en los términos propuestos, no solo contraviene y transgrede el orden constitucional, así como las políticas y planes nacionales en materia de transporte urbano, sino que también se estaría limitando las competencias y

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

			funciones de la ATU; con lo cual se estaría perjudicando al ciudadano en el hecho contar con una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano de pasajeros.
Ministerio de Transportes y comunicaciones	Oficio N° 3193-2022-MTC/04	25 de noviembre de 2022	De la examinación de la exposición de motivos (EM) del Proyecto de Ley, no se aprecia una evaluación técnica acreditada que valore el establecimiento de las condiciones técnicas, sobre peso y cilindrada menor a los regulados en el artículo 25 del RNV, de los vehículos y de los términos de las autorizaciones de transporte. 2. El texto del PL 2625-2021-CR ni su exposición de

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

			motivos sustentan de qué forma se garantiza que al autorizarse (suspenderse en la práctica) el servicio de taxis sin los requisitos técnicos adecuados, posibilitara que las personas que brindan dicho servicio de manera informal se puedan formalizar, por tanto este extremo constituye una propuesta no realizable, sobre todo considerando que muchas personas realizan el servicio de taxi de modo eventual, como un complemento a sus actividades laborales y otras aprovechando de sus horas libres, pero no son personas dedicadas a dicha actividad de
--	--	--	--

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

			modo profesional y por esa razón no les interesa formalizarse. 3. En síntesis, la propuesta legal tal como está diseñada, solo fomentara más informalidad y caos en la sobresaturación del parque automotor en las ciudades.
--	--	--	--

IV.4 Análisis costo beneficio

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

Actores	Beneficios	Costos
Población	- Una vez formalizado el servicio de taxi de aquellos vehículos que se adecuen a la norma aprobada se contribuirá con el fortalecimiento de la seguridad ciudadana, protegiéndose así la vida, la salud y la seguridad de los usuarios. - Se contribuirá con la reducción de la brecha de desempleo favoreciendo la formalidad laboral en la actividad	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

	privada del servicio de taxi como una micro empresa.	
Estado	• Se reordenara positivamente el sistema de transporte de taxis en provincias. • Se reducirá la alta brecha de informalidad existente en el servicio de transporte de taxi urbano en provincias. • Se incrementará la recaudación municipal en provincias.	

IV.5 Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional

"Vinculación de la norma propuesta con el acuerdo nacional:

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Políticas del Acuerdo Nacional N° 18: Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Se propone promover y lograr la formalización de las actividades económicas, garantizando un marco legal que promueva la formalización de las mismas.

Vinculación con la Agenda Legislativa Período Anual de Sesiones 2021 – 2026

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Agenda Legislativa Período Anual de Sesiones 2022 – 2023, en el **punto 68**. Afirmación de la economía social de mercado – medidas a favor de los consumidores

V. CONCLUSIÓN

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del Proyecto de Ley 2625/2021-CR, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto complementar la cobertura del servicio de transporte de pasajeros en taxi en las zonas urbanas de los departamentos en donde la circulación de unidades esté limitada por la trama urbana, así como por la topografía y las pendientes que la caracterizan.

Artículo 2. Autorización para la circulación de vehículos con peso y cilindrada mínimos

Se autoriza de manera excepcional por un plazo máximo de tres años la circulación en zonas urbanas cuyas calles sean de acceso limitado, de vehículos destinados al servicio de taxi que tengan un peso neto mínimo de novecientos kilogramos (900 kg.) y una cilindrada de motor de setecientos noventa centímetros cúbicos (790 cc) como mínimo.

Artículo 3. Ámbito de aplicación de la ley

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.

El ámbito de aplicación de la presente ley son todas las circunscripciones territoriales de los gobiernos regionales de la República, a excepción de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

Artículo 4. Unidades autorizadas de manera excepcional

Las unidades vehiculares autorizadas de manera excepcional para brindar el servicio de taxi son los de la clasificación vehicular M1 con carrocerías sedan, station wagon y hatchback, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, modificado por el Decreto Supremo 033-2011-MTC.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Actualización de informes técnicos

El Poder Ejecutivo dispondrá que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo de ciento ochenta días calendario, contados desde la entrada en vigor de la presente ley, actualice los informes técnicos que sirvieron de insumo para la elaboración del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, modificado por el Decreto Supremo 033-2011-MTC.

SEGUNDA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, en coordinación con las municipalidades provinciales, reglamentará la presente ley en un plazo de noventa días calendario contados desde su vigencia.

Salvo mejor parecer,

Dese cuenta.

Sala de Comisión.

Lima, 14 de diciembre de 2022

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2625/2021-CR, LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MENORES REQUERIMIENTOS PARA EL SERVICIO DE TAXI EN PROVINCIAS.



Firmado digitalmente por:
MEDINA MINAYA Esdras
Ricardo FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/12/2022 18:58:31-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/12/2022 18:42:52-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/12/2022 15:08:11-0500



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/12/2022 10:15:10-0500



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/12/2022 10:03:31-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/12/2022 13:41:45-0500



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS SEGUNDO
TORIBIO FIR 18655831 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/12/2022 08:33:19-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/12/2022 12:24:22-0500



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/12/2022 18:42:15-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/12/2022 17:08:52-0500



Firmado digitalmente por:
AMURUZ DULANTO Yessica
Rosselli FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/12/2022 13:16:55-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/12/2022 17:56:30-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Periodo Anual de Sesiones 2022- 2023
Primera Legislatura Ordinaria

ACTA DE LA NOVENA SESIÓN ORDINARIA

Miércoles 14 de diciembre del 2022

En la ciudad de Lima, siendo las 15 horas con 05 minutos del día miércoles 14 de diciembre del año 2022, en la Sala 2 del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la plataforma de Microsoft Teams, bajo la presidencia del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, se dio inicio a la Novena Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC) con la asistencia de los congresistas titulares: **Eduardo Salhuana Cavides, Yessica Amuruz Dulanto, Guido Bellido Ugarte, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, , Wilson Quispe Mamani, César Revilla Villanueva, Magaly Ruiz Rodríguez, Nivardo Tello Montes, Elvis Vergara Mendoza, Enrique Wong Pujada y Norma Yarrow Lumbreras**. La congresista accesitaria **María Cordero Jon Tay** reemplazó a la congresista **Auristela Obando Morgan**, quien estuvo de licencia. La congresista **Leslie Olivos Martínez** justificó su no asistencia.

I. APROBACIÓN DEL ACTA

El **señor presidente** preguntó a los congresistas si tenían alguna observación en torno a las actas de la octava sesión ordinaria (16 de noviembre de 2022) y de la primera sesión extraordinaria (21 de noviembre de 2022). Al no haberla, se dieron por aprobadas.

II. DESPACHO

El **señor presidente** dio cuenta de la documentación enviada y recibida, la cual se envió a los despachos de los congresistas.

III INFORMES

No hubo informes.

IV PEDIDOS

Congresista Quispe Mamani: se oficie e informe al Ministerio de Transportes sobre la situación de las vías de Capillapampa, provincia de Sandia, región Puno, las cuales requieren pronto mantenimiento.

Congresista Soto Palacios: se oficie al Ministerio de Transportes sobre la brecha de infraestructura vial de la región Huancavelica, que en un porcentaje mayoritario no se encuentran asfaltadas, sin dejar de mencionar que carecen de aeropuerto.

V. ORDEN DEL DÍA

Dictamen recaído en el proyecto 1428 que propone la Ley que declara de Interés Nacional y Necesidad Pública la Construcción del Puerto Público en la Ciudad de Pucallpa.

El **señor presidente** sustentó este dictamen, que busca promover el dinamismo comercial, incentivar los servicios turísticos de la zona y mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de nuestra selva. Todo esto, respetando el medio ambiente y las áreas naturales protegidas, que conectará a la costa, sierra y selva del país.

Congresista Francis Paredes Castro afirmó que se trata de una obra que data desde hace más de 10 años. En el 2018, En el año 2019 el MTC suscribió un contrato de elaboración del estudio definitivo del proyecto de rehabilitación del terminal portuario de Pucallpa, el trabajo debió ser entregado en 270 días, sin embargo, hasta la fecha no se cuenta con un expdte técnico entregado. Por lo que solicito con su voto el apoyo que va a beneficiar a los ciudadanos de la amazonia.

El **señor presidente** puso al voto el dictamen, el cual fue **APROBADO POR UNANIMIDAD**.

Dictamen recaído en los proyectos 1631, 1869, 1924, 2449, 2597, 3048 y 3533, que derogan la Ley 27189, Ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

El **señor presidente** sustentó este dictamen, el cual ha acumulado 7 proyectos, bajo los criterios de consolidación temática y de economía procesal. Por ello, en la nueva fórmula legal se han ampliado los artículos, se han incorporado otros que antes no existían, aparte de las autorizaciones de circulación, de las licencias de conducir y de los requisitos del prestador del servicio, se han considerado asimismo las obligaciones que tiene que cumplir este último, como también se ha considerado facultativamente la posibilidad de acceder a la Seguridad social y al régimen pensionario, cosa que no estaba prevista en la antigua ley.

Congresista Wilson Soto recordó que los mototaxistas aparecieron hace 30 años en la ciudad de Iquitos, con el transcurso del tiempo hicieron que se difundan en todo el país, ante la crisis los ciudadanos por necesidad de trabajo decidieron trabajar de este modo para sustentar las necesidades de su familia.

Congresista Segundo Montalvo manifestó tener orgullo de dirigirse a los mototaxistas, resaltando que la norma propuesta busca ordenar la labor del mototaxista, dale salud y calidad humana.

Congresista Eduardo Salhuana preguntó si propuesta alcanza a la moto lineal, a lo cual el **señor**

Presidente aclaró que la propuesta solo se refiere a los vehículos menores. Culminado el debate, puso al voto la propuesta, la cual fue **APROBADA POR MAYORÍA**.

Dictamen recaído en proyecto 1428, que declara de interés nacional y necesidad publica la

construcción del puerto público en la ciudad de Pucallpa.

El **señor presidente** sustentó el dictamen. Resaltó que iniciativa legislativa tiene por objetivo declarar de interés nacional la construcción del puerto de la ciudad de Pucallpa en el Departamento de Ucayali. Asimismo, busca promover el dinamismo comercial, incentivar los servicios turísticos de la zona y mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de nuestra selva. Todo esto, respetando el medio ambiente y las áreas naturales protegidas. El **señor presidente** abrió el debate. Al no haber intervenciones, puso al voto la propuesta, la que fue **APROBADA POR UNANIMIDAD**.

Dictamen recaído en los proyectos 1342/2021-CR, 1602/2021-CR, 1846/2021-CR, 2061/2021-CR y 2137/2021-CR que declaran de necesidad pública la construcción o modernización de aeropuertos en diversas regiones del país.

El **señor presidente** aseveró que La Comisión evalúa que la construcción de aeropuertos es una necesidad sentida de muchas provincias y regiones en el país, sobre todo en aquellas zonas donde la topografía y el relieve dificultan el acceso terrestre. Las opiniones recogidas de los sectores pertinentes, como lo son Transportes, Ambiente y Cultura, reconocen esta necesidad, pero también reclaman tomar en cuenta los criterios técnicos, los asuntos presupuestales o la existencia previa de aeropuertos cercanos. Por esa razón en este dictamen se ha diferenciado la construcción de lo que es la modernización de aeródromos ya existentes. Tras ello, el **señor presidente** abrió el debate.

El **congresista Waldemar Cerrón** solicitó que la comisión insista en la ley aprobada sobre el aeropuerto de Orcotuna.

El **congresista Edgard Reymundo** apoyó la iniciativa y solicitó el voto favorable del dictamen sustentado. La región Junín solo cuenta con un solo aeropuerto, por lo que es necesaria la modernización del aeropuerto de Mazamari.

El **congresista Eduardo Salhuana** pidió incluir en la fórmula legal la modernización y ampliación del aeropuerto de la localidad de Iñapari, de Madre de Dios, a lo cual el **señor presidente** asintió.

El **congresista Segundo Montalvo** solicitó el voto en favor del dictamen, resaltando el caso del aeródromo El Valor, provincia de Utcubamba, Amazonas.

La **congresista Silvana Robles** sustentó la necesidad de aprobar el proyecto 2061, por lo que pidió el apoyo para aprobar el dictamen.

El **señor presidente** puso al voto la propuesta, la que fue **APROBADA POR UNANIMIDAD**.

Dictamen recaído en los proyectos 1478 y 1637, Ley que establece medidas para la circulación de motocicletas.

El **señor presidente** sustentó el dictamen. Señaló que las iniciativas legislativas que han sido acumuladas en el dictamen tienen como objeto establecer medidas a la circulación de motocicletas, a efecto de fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana en el departamento de Lima y la Provincia Constitucional del Callao. Al respecto, argumentó que la seguridad ciudadana se define como el proceso de establecer, fortalecer y proteger el

orden civil y democrático, eliminando toda amenaza o violencia contra la población, con el fin de garantizar una coexistencia segura y pacífica destinada a proteger derechos fundamentales como la libertad, vida, integridad física, entre otros. Añadió que el dictamen cuenta con la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Municipalidad Metropolitana de Lima, quienes presentan observaciones las cuales han sido recogidas en el texto final; con la opinión en contra de la Defensoría del Pueblo, y con la opinión favorable del Ministerio del Interior.

El **señor presidente** abrió el debate. Al no haber intervenciones, puso al voto la propuesta, la que fue **APROBADA POR UNANIMIDAD**.

Dictamen recaído en el proyecto de ley 1605/2021-CR, que declara de interés nacional el uso de estabilización química en la construcción de vías no pavimentadas.

El **señor presidente** destacó que el uso de estabilización química en la construcción de vías no pavimentadas, como método sucedáneo al asfalto, representa una oportunidad para reducir las brechas en el país. En suma, la presente iniciativa legislativa promoverá el desarrollo de la infraestructura vial en los lugares donde esta tecnología sea aplicable, y de esa manera, garantizará la articulación nacional, el transporte de bienes y servicios, y el acceso a oportunidades laborales, médicas y educativas. sustentó el dictamen, que fue aprobado por unanimidad.

El **señor presidente** abrió el debate. Al no haber intervenciones, puso al voto la propuesta, la que fue **APROBADA POR UNANIMIDAD**.

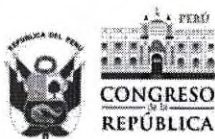
Dictamen recaído en el proyecto de ley 2625/2021-CR, ley que autoriza de manera excepcional la circulación de vehículos con menores requerimientos para el servicio de taxi en provincias.

El **señor presidente** sustentó el dictamen. Destacó que el avance en el desarrollo tecnológico vehicular en el mundo en los últimos años ha sido tan impresionante, por ejemplo, ya existen los vehículos eléctricos sin necesidad de utilizar combustibles fósiles contaminantes del medioambiente, lo que vale la pena reseñar para comprobar que la tecnología de la industria automotriz avanza a pasos agigantados en el mundo. Esta situación respalda la necesidad urgente de reformular un nuevo sustento técnico por parte del Ministerio de Transportes, donde ya no solo se exija una menor cilindrada exigible en la norma, sino que también se considere normativamente un menor peso neto del vehículo para el servicio de taxi solamente en las circunscripciones de provincias no considerándose a la ciudad de Lima por tener distintas realidades. Por lo tanto, es pertinente recomendar la aprobación de un texto sustitutorio a la fórmula legal planteada en la iniciativa legislativa presentada.

El congresista **Eduardo Salhuana** destacó las bondades de la propuesta, que podría beneficiar a los vehículos que circulan en muchas ciudades de provincias del país.

El congresista **Guido Bellido** saludó la aprobación del dictamen, favorecerá a las regiones, pues los servicios serán de menor costo. Agradeció el apoyo de los congresistas.

El congresista **Wilson Quispe** hizo saber su apoyo de la iniciativa. Resaltó haber trabajado en transporte de pasajeros, por lo que conoce la problemática. Con estos cambios se estimulará un mejor servicio y más barato.



Al no haber más intervenciones, el **señor presidente** puso al voto la propuesta, la que fue **APROBADA POR MAYORÍA**.

VI. CIERRE DE SESIÓN

Tras no presentarse observaciones a la dispensa de la aprobación del acta para ejecutar los acuerdos adoptados, el **señor presidente** levantó la sesión a las 17 horas y 13 minutos.

Se deja constancia que forma parte de esta acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente sesión, y complementariamente el audio y video de la misma.

Presidente

Secretaria