Proyecto de Ley N° 4812/2022-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
27 ABR. 2023
RECIBIDO
Firma _____ Hora 10:35 AM

LEY QUE MODIFICA LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVIL COLECTIVO, A FIN DE AMPLIAR LA CARROCERÍA DE LA CLASIFICACIÓN VEHICULAR DEL AUTOMÓVIL COLECTIVO

Los Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de Acción Popular** que suscriben; a iniciativa del señor **Congresista Luis Angel Aragón Carreño,** ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE MODIFICA LA LEY 31096, LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVIL COLECTIVO, A FIN DE AMPLIAR LA CARROCERÍA DE LA CLASIFICACIÓN VEHICULAR DEL AUTOMÓVIL COLECTIVO Y LA VIGENCIA DE LA LEY

Artículo único. Modificación del artículo 1 y la quinta disposición complementaria final de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo

Se modifican el artículo 1 y la quinta disposición complementaria final de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, en los siguientes términos:

> "**Artículo 1.** Precisión de la formalización de automóviles colectivos
> Precísase que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, son los de la **clasificación vehicular M1, establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC."**

Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/04/2023 10:16:38-0500

Disposición Complementaria Final

"**Quinta.** La presente ley tiene una vigencia de **diez (10) años,** prorrogables por un plazo máximo de tres (3) años **a través de Decreto Supremo**, solo si al vencimiento del plazo original, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o la autoridad competente emite opinión positiva respecto a la prórroga para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interregional e interprovincial, señalando el plazo y el número de vehículos necesarios para dicho fin."

DISPOSICIÓNES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Actualización de informes y reglamento
El Poder Ejecutivo dispone 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 del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por Decreto Supremo 003-2022-MTC, los que sirven de sustento para la modificación del reglamento.

SEGUNDA. Inaplicación de infracción "F1" del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Transportes
Se faculta a la SUTRAN a no aplicar la infracción F1: "Infracción de quien realiza actividad de transporte sin autorización, con responsabilidad solidaria del propietario del vehículo", dispuesta en la tabla de infracción del Reglamento Nacional de Transportes aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, a los transportistas que brindan el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, hasta que se implemente el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por Decreto Supremo 003-2022-MTC.

Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 25/04/2023 15:23:14-0500

Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/04/2023 10:34:02-0500

Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 25/04/2023 17:29:44-0500

Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/04/2023 08:04:57-0500

Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/04/2023 08:05:13-0500

Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/04/2023 13:07:26-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. ANÁLISIS CONSTITUCIONAL

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, a fin de ampliar la carrocería de la clasificación vehicular del automóvil colectivo y la vigencia de la ley.

La Ley 28972, Ley que Establece la Formalización del Transporte de Pasajeros en Automóviles Colectivos, fue publicada con la finalidad de solucionar la problemática de miles de transportistas que realizaban este servicio; dicha Ley fue reglamentada a través de Decreto supremo 029-2007-MTC.

Posteriormente, en el 2009 se publicó el Decreto Supremo 017-2009- MTC el cual aprobó el Reglamento Nacional de Transportes a través del cual se ha generado ciertas contradicciones con la norma anterior pues incorporaba más categorías de vehículos para fines de servicios colectivos, cuando la norma primigenia, únicamente establecía una categoría, sumado a ello, se establece autorizaciones excepcionales para otras categorías, priorizando el uso de vehículos de categoría M2 por encima de los de categoría M1.

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.

Con el propósito de concretizar la formalización del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, en vehículos de la clasificación vehicular de la categoría M1, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo 058-2003-MTC y sus modificatorias, en el mes diciembre del 2020 se emite una nueva norma, la Ley 31096 Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos; la misma que incorpora los nuevos alcances y lineamientos en el servicio de transporte colectivo, lo que ocasionó que la regulación no englobe el objeto que ambas normas pretendieron.

Así se tiene que en el Artículo 1 de la Ley 31096, se precisa que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, **son los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon**, establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.

Como se puede apreciar del artículo citado, se establece que los automóviles colectivos son los que cuentan con la clasificación vehicular M1, los cuales serían formalizados como automóviles colectivos; sin embargo, dicho artículo a su vez establece que la carrocería sería sedan o station wagon, precisión que resulta excesiva y que podría generar confusión, dado que la carrocería de los automóviles se encuentra regulada en el Decreto Supremo 058-2003-MTC.

Por ello, la presente iniciativa busca modificar dicho artículo, a efecto de que se cumpla con el fin propuesto por la Ley 31096, como es el de contribuir con la formalización efectiva del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en vehículos de la categoría M1; permitiendo que las normas reglamentarias sean las que establezcan el verdadero espíritu de las leyes, garantizando así el equilibrio de la oferta y la demanda que el mercado exige y sobre todo cautelando el derecho al empleo de miles de transportistas que se dedican a este tipo de actividad, protegiendo la seguridad, salud y comodidad de los usuarios, de ese modo se estaría cubriendo la demanda insatisfecha de las poblaciones donde transportarse de un lugar a otro resulta muy dificultoso.

En este sentido, esta propuesta legislativa determina de forma general la carrocería que deben utilizar los vehículos M1 destinados al servicio especial y temporal del automóvil colectivo, a efecto de que sea el reglamento, Decreto Supremo 058-2003-MTC, el que a través de un estudio técnico determine el tipo de carrocería adecuada para el servicio especial del transporte temporal de pasajeros en auto colectivo.

Otro aspecto, que pretende corregir la presente iniciativa legislativa es que, pese a la dación de las normas antes citadas, no se ha podido implementar las mismas, por loque hasta la fecha continúa la informalidad del transporte público lo que impide que se concrete un adecuado funcionamiento del servicio de automóviles colectivos en el país.

Lo señalado se da debido quinta Disposición Complementaria Final establece que: *"La presente ley tiene una vigencia de cuatro (4) años, prorrogables por un plazo máximo de tres (3) años, solo si al vencimiento del plazo original, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o la autoridad competente emite opinión positiva respecto a la prórroga para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interregional e interprovincial, señalando el plazo y el número de vehículos necesarios para dicho fin."*; sin embargo, hasta la fecha la ley y su reglamento no se viene implementado en su totalidad toda vez que existe normativa completaría que aún no ha sido emitida, como la que deberá señalar las rutas autorizadas para brindar el servicio de transporte en auto colectivo que está a cargo del MTC y Gobiernos Regionales, ocasionando inseguridad jurídica y perjudico en los transportistas.

Es preciso señalar que la falta de implementación de dichas normas, hace imposible que las políticas de Estado trazadas en las mismas, lleguen a cumplirse y solucionar demandas sociales embalsadas por años. Es ahí donde el órgano político del Estado por excelencia, el Congreso de la República, 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.

Por lo tanto, 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 determinado a fin de resolver las urgentes demandas sociales es perfectamente viable.

En este sentido, a través de esta iniciativa legislativa se propone la ampliación del plazo de la norma de cuatro 04 años a diez (10) años, toda vez que hasta la fecha no existe rutas autorizadas que permita el trabajo de los transportistas que prestan el servicio del auto colectivo, que era responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Gobierno Regionales; por lo que, la ampliación del plazo permitirá que se cumpla con regular las rutas autorizadas y nuevamente ello contribuirá a cumplir con el fin propuesto por la norma materia de modificación, el cual es que ayudaría 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.

Asimismo, esta iniciativa legislativa producto de las modificaciones que se propone, a través de las Disposiciones Complementarias, se establece la necesidad de 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 del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por Decreto Supremo 003-2022-MTC, los que sirven de sustento para la modificación del reglamento; lo que permitirá regular en forma clara el tipo de carrocería que se considera para la prestación del servicio de taxi colectivo.

Asimismo, teniendo en cuenta como lo hemos señalado que pese a que hasta la fecha no existe rutas autorizadas que permita el trabajo de los transportistas que prestan el

servicio del auto colectivo, que era responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Gobierno Regionales; se faculta a la SUTRAN, a no aplicar la infracción F1: "Infracción de quien realiza actividad de transporte sin autorización, con responsabilidad solidaria del propietario del vehículo", dispuesta en la tabla de infracción del Reglamento Nacional de Transportes aprobado por Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, a los transportistas que brindan el servicio temporal de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, hasta que se implemente el Reglamento del Servicio Temporal de Transporte Terrestre de Pasajeros en Automóvil Colectivo, aprobado por Decreto Supremo 003-2022-MTC.

Por lo tanto, esta proposición legislativa no contraviene ninguna norma vigente, por el contrario contribuirá a la formalización efectiva del servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en vehículos de la categoría M1 y además permitirá que se implemente en forma correcta la norma reglamentaria, evitando distorsiones en el verdadero sentido de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo

II. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

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 modificar la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, a fin de ampliar la carrocería de la clasificación vehicular del automóvil colectivo y la vigencia de la ley.

La modificación propuesta, es la que se precisa en el cuadro siguiente:

TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 1. Precisión de la formalización de automóviles colectivos Precísase que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, son los de la clasificación vehicular M1, con carrocería sedán o station wagon, establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.	**Artículo 1. Precisión de la formalización de automóviles colectivos** Precísase que los automóviles colectivos a los que se refiere la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, son los de la **clasificación vehicular M1, establecida por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.**

Disposición Complementaria Final **Quinta.** La presente ley tiene una vigencia de cuatro (4) años, prorrogables por un plazo máximo de tres (3) años, solo si al vencimiento del plazo original, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o la autoridad competente emite opinión positiva respecto a la prórroga para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interregional e interprovincial, señalando el plazo y el número de vehículos necesarios para dicho fin.	**Disposición Complementaria Final** **Quinta.** La presente ley tiene una vigencia de **diez (10) años,** prorrogables por un plazo máximo de tres (3) años, solo si al vencimiento del plazo original, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o la autoridad competente emite opinión positiva respecto a la prórroga para cubrir el déficit del servicio de pasajeros interregional e interprovincial, señalando el plazo y el número de vehículos necesarios para dicho fin.

III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

En ese sentido, el efecto de la presente iniciativa legislativa a nivel constitucional es garantizar el derecho fundamental del trabajo de los transportistas que realizan el servicio especial de transporte temporal en automóvil colectivo.

Asimismo, a nivel legal contribuye al ordenamiento legislativo de las normas que regulan el servicio especial de transporte temporal en auto colectivo: primero, porque determina de forma general la carrocería que deben utilizar los vehículos M1 destinados al servicio especial y temporal del automóvil colectivo, a efecto de que sea el reglamento, Decreto Supremo 058-2003-MTC, el que a través de un estudio técnico determine el tipo de carrocería adecuada para el servicio especial del transporte temporal de pasajeros en auto colectivo.

Segundo, propone la ampliación de la vigencia de la ley Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, ello en razón, a que la ley referida, establece una vigencia 4 años, prorrogables hasta tres años adicionales previo informe favorable del MTC; sin embargo, la ley y su reglamento hasta la fecha no se viene implementado en su totalidad toda vez que existe normativa completaría que aún no ha sido emitida, como la que deberá señalar las rutas autorizadas para brindar el servicio de transporte en auto colectivo que está a cargo del MTC y Gobiernos Regionales, ocasionando inseguridad jurídica y perjudico en los transportistas.

En consecuencia, al no haberse reglamentado y normado de forma oportuna el servicio especial de transporte temporal de pasajeros en auto colectivo, resulta razonable ampliar la vigencia de la Ley 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo, toda vez que hasta la fecha no existe rutas autorizadas que permita el trabajo

de los transportistas que prestan el servicio del auto colectivo, que era responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Gobierno Regionales.

En conclusión, la presente iniciativa legislativa no genera ningún impacto negativo en la legislación nacional, ni vulnera normas, derechos o competencias, toda vez que está enfocada en garantizar la eficacia de los derechos fundamentales de los transportistas que brindan el servicio especial de transportes en auto colectivo

En consecuencia, son mayores los beneficios que los costos que irrogaría la aprobación del presente proyecto de ley, así tenemos que para la población los beneficios será que al formalizar el servicio de taxi de aquellos vehículos se contribuirá con el fortalecimiento de la seguridad ciudadana, protegiéndose así la vida, la salud y la seguridad de los usuarios; así como con la reducción de la brecha de desempleo favoreciendo la formalidad laboral en la actividad privada del servicio de taxi como una micro empresa.

En el caso del Estado, esta norma permitirá reordenar positivamente el sistema de transporte de pasajeros en automóviles colectivos en provincias y reducirá la alta brecha de informalidad existente en el servicio de transporte de taxi urbano en provincias.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente propuesta legislativa se vincula con las Política de Estado referidas a la Equidad y Justicia Social:

- **Política de Estado N° 14. Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo**
  Que en sus incisos (i) y (l) señala: "(i) fomentará la eliminación de la brecha de extrema desigualdad entre los que perciben más ingresos y los que perciben menos; (l) garantizará la aplicación del principio de igual remuneración por trabajo de igual valor, sin discriminación por motivo de origen, raza, sexo, idioma, credo, opinión, condición económica, edad o de cualquier otra índole".

- **Política de Estado N° 18.** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, mediante la cual el Estado se compromete a garantizar un marco legal que promueva la formalización y competitividad de la actividad económica.

Asimismo, 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.