

LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO

"Año de la Universalización de la Salud"

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

Proyecto de Ley N° 6531/2020-CR



Proyecto de Ley N° _____

Los Congresistas de la República que suscriben, integrantes del **Grupo Parlamentario Acción Popular**, a iniciativa del congresista **LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO**, en uso de las facultades de iniciativa legislativa previsto en los artículos 102° numeral 1), y 107° de la Constitución Política del Perú, y en los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, ponen a consideración el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República,

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE COMPLEMENTA LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS INTERPROVINCIALES E INTERREGIONAL DE AUTOMÓVILES COLECTIVOS

Artículo 1.- Objeto

La presente Ley tiene como objeto la formalización oportuna de las empresas y asociaciones con automóviles de clasificación vehicular M1 con dedicación exclusiva al transporte terrestre, de acuerdo a lo establecido en la Ley 28972 y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 058-2013-MTC y sus modificaciones.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con los gobiernos regionales y locales establecerán las autorizaciones del servicio de transporte terrestre de pasajeros en autos colectivos en el ámbito nacional e interregional, ubicadas en distintas provincias. Para los efectos de la presente Ley queda excluido en el ámbito de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

Artículo 3. Condiciones

Los vehículos que presten servicio de transportes terrestre de pasajeros en automóvil colectivo comprendidos en clasificación M1 y M2 deberán cumplir con las condiciones de seguridad, asimismo tener toda la revisión técnica correspondiente, por lo que las autoridades correspondientes establecerán las condiciones de vigilancia, fiscalización y control electrónico.

Artículo 4. Adecuación

Las empresas formalmente constituidas de automóviles colectivos y autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones e instituciones de ámbito regional y local, tendrán un plazo de (03) meses, a partir de la publicación de la presente Ley la adecuación correspondiente emitidas por la autoridad competente según corresponda.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. La Superintendencia de Transporte Terrestre de Carga y Mercancías (SUTRAN) establecerá un registro de las empresas a nivel nacional que brindan servicios de transporte terrestre de pasajeros en automóvil colectivo de acuerdo al clasificador M1 Y M2.

SEGUNDA. La presente Ley tiene vigencia de (04) años, prorrogables, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitirá dentro de sus competencias informe respecto de la prórroga al Congreso de la República para el cierre de brechas y cubrir el déficit del servicio de pasajeros interprovincial.

TERCERA. El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y comunicaciones, y el Ministerio de Salud adecuarán y establecerán los

mecanismos, lineamientos de bioseguridad y protocolos sanitarios dentro de su ámbito sectorial.

Lima, octubre del 2020

LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO
Congresista de la República



LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO
Congresista de la República



WILMER SOLÍS BAJONERO OLIVAS
Congresista de la República
22891147
W. Bajonero O.



JUAN CARLOS OYOLA RODRÍGUEZ
Congresista de la República



YESSY NÉLIDA FABIÁN DÍAZ
Congresista de la República
VOCERA II.



YESSY NÉLIDA FABIÁN DÍAZ
Congresista de la República



Carlos Pérez Octava



Rafael Ruiz Pineda

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ...02...de **NOVIEMBRE**...del 20**20**.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: **pase la Proposición N° 6531 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

.....

.....

.....



JAVIER ANGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Principio se dio la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte de pasajeros en automóviles colectivos, con la finalidad de solucionar la problemática de miles de transportistas que realizaban este servicio en vehículos de clasificación vehicular M1, la Ley condicionó el proceso de promulgación del reglamento nacional de administración de transportes y sus normas modificatorias, el cual el Decreto Supremo N° 029-2007-MTC, mantenía el espíritu de la ley y definía a los automóviles colectivos como vehículos automotor perteneciente a la categoría M1 de la clasificación vehicular establecida en el reglamento nacional de vehículos, con carrocería tipo sedán o station wagon con peso neto igual o superior a 1 tonelada, con motos de cilindrada igual o superior a los 1450 centímetros cúbicos y que se encuentra habilitado por la autoridad competente para prestar el servicio de transporte terrestre interprovincial regular de personas en automóviles colectivos.

Asimismo, el 21 de abril del 2009 se promulga el Decreto Supremo N° 017-2009 que da origen al actual RNAT, el cual en su décimo cuarta disposición transitoria sobre Automóviles Colectivos concede una autorización extraordinaria para vehículos de categoría M1 sólo en el caso que se encuentren realizando transporte de personas al interior de una región por el plazo de 3 años prorrogable por un plazo igual, sólo si al vencimiento del plazo original, no menos del 50% de la flota de operación está compuesta por vehículos de la categoría inmediatamente superior permitida por el nuevo reglamento. La prórroga sucesiva estaba condicionada a completar el 100% de la flota. Asimismo, en la primera y tercera disposiciones complementarias se derogan, entre otros, el D.S. 009-2004 MTC, en el cual se basa la Ley 28972, así como el Decreto Supremo 029-2007 MTC; reglamento de ésta.

El Tribunal Constitucional en su sentencia STC-04.14. PI Caso Vehículos MI emitida a consecuencia de la demanda de inconstitucionalidad interpuesta por el Presidente de la República contra la Ordenanza Regional N° 0102012-GRA/CR

del Gobierno Regional de Ayacucho que establecía en su artículo 1.

"AUTORICESE a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Ayacucho, a través de la Dirección de Circulación Terrestre, a fin de que conceda autorizaciones para la prestación del servicio de transporte interprovincial regular de personas en los vehículos de las categorías M1.

En la contestación de la demanda el Gobierno Regional expresa que: "los objetivos de la norma fueron regular los vacíos y deficiencias de la norma nacional, adecuándola a la realidad coyuntural y social de la Región Ayacucho, y formalizar la situación actual del servicio de transporte en esta región en condiciones de seguridad, promoción del empleo y libre competencia, tal y como lo hizo la Ley N° 28972, que estableció la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.

El Tribunal Constitucional en su fundamentación número 14 dice: "Con relación a la incertidumbre en la aplicación de la Ley N° 28972, que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, alegada por el demandado, cabe indicar que el Decreto Supremo 017-2009-MTC, que derogó el anterior Decreto Supremo 029-2007-MTC, constituye el Reglamento vigente de la precipitada ley, por lo que el supuesto vacío normativo generado por dicha derogatoria no se configura en el presente caso; debiendo precisarse además que aun cuando exista un vacío normativo en el ordenamiento jurídico, para que la regulación emitida por cualquier gobierno regional sea constitucionalmente válida, ésta debe ser respetuosa de los principios de unidad, lealtad nacional, taxatividad y cláusula de residualidad; entre otros.

En su fundamentación número 18 el Tribunal Constitucional incide en el efecto vinculante de ésta y todas sus sentencias para todos los poderes públicos y que gozan de efectos generales, conforme lo dispone el artículo 82 del CPC.

De lo anterior se colige que la formalización del transporte terrestre de pasajeros interprovincial o interregional en automóviles fue un proceso de tránsito que ya culminó al punto que la Ley 28972 carece en la actualidad de vigencia real y por

lo que debería ser más derogada.

Según el anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, Decreto Supremo N° 058-2003/MTC, las categorías y clases de los vehículos usados para el transporte de pasajeros son los siguientes:

Categoría M: vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros.

M1 : Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor.

M2: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos.

M3: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas.

Los vehículos de las categorías M2 y M3, a su vez de acuerdo a la disposición de los pasajeros se clasifican en:

Clase I: Vehículos contruidos con áreas para pasajeros de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstos.

Clase II: Vehículos contruidos principalmente para el transporte de pasajeros sentados y también diseñados para permitir el transporte de pasajeros de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles. Clase III: Vehículos contruidos exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados.

En ese contexto, el artículo y numeral 3.63.5 del actual RNAT (DS 017-2009MTC) define el servicio de auto colectivo de la siguiente manera: "servicio de transporte especial de personas que tiene por objeto el traslado de usuarios desde un punto de origen a uno de destino, dentro de una región, en un vehículo de la categoría M2 de clasificación vehicular establecida en el RNV".

Finalmente es preciso indicar, que en la actualidad el servicio de auto colectivo sólo se puede prestar en vehículos de categoría M2, siendo la propuesta incluir a los vehículos de a categoría M1 en este tipo de servicio dentro de una provincia o en provincias adyacentes.

CUADRO N°01



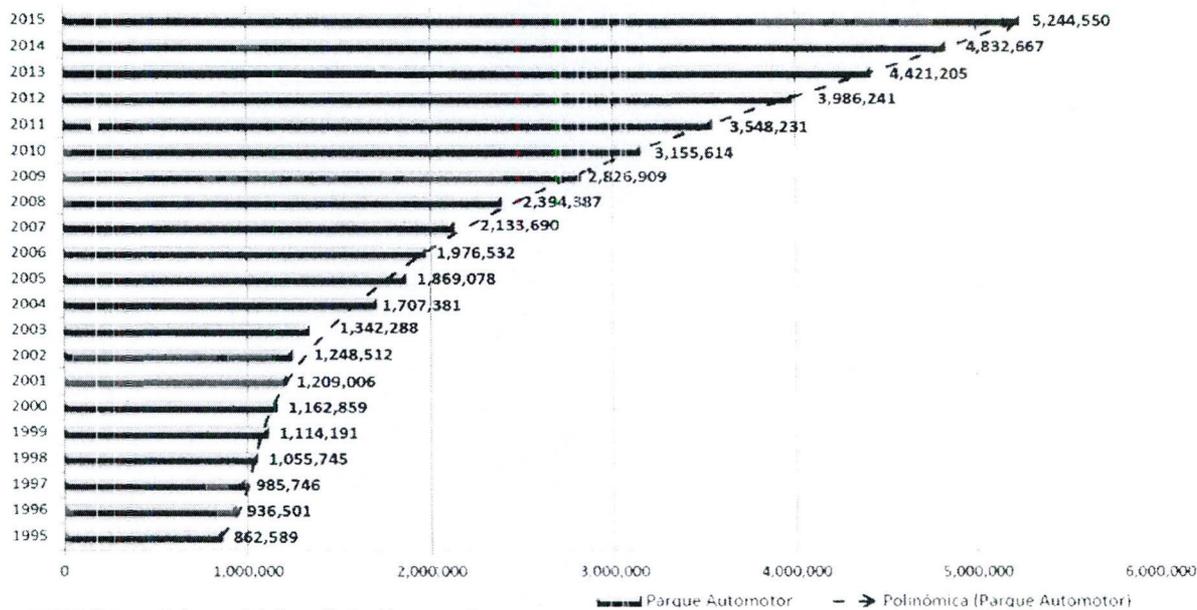
CONGRESISTA FREDDY SARMIENTO BETANCOURT



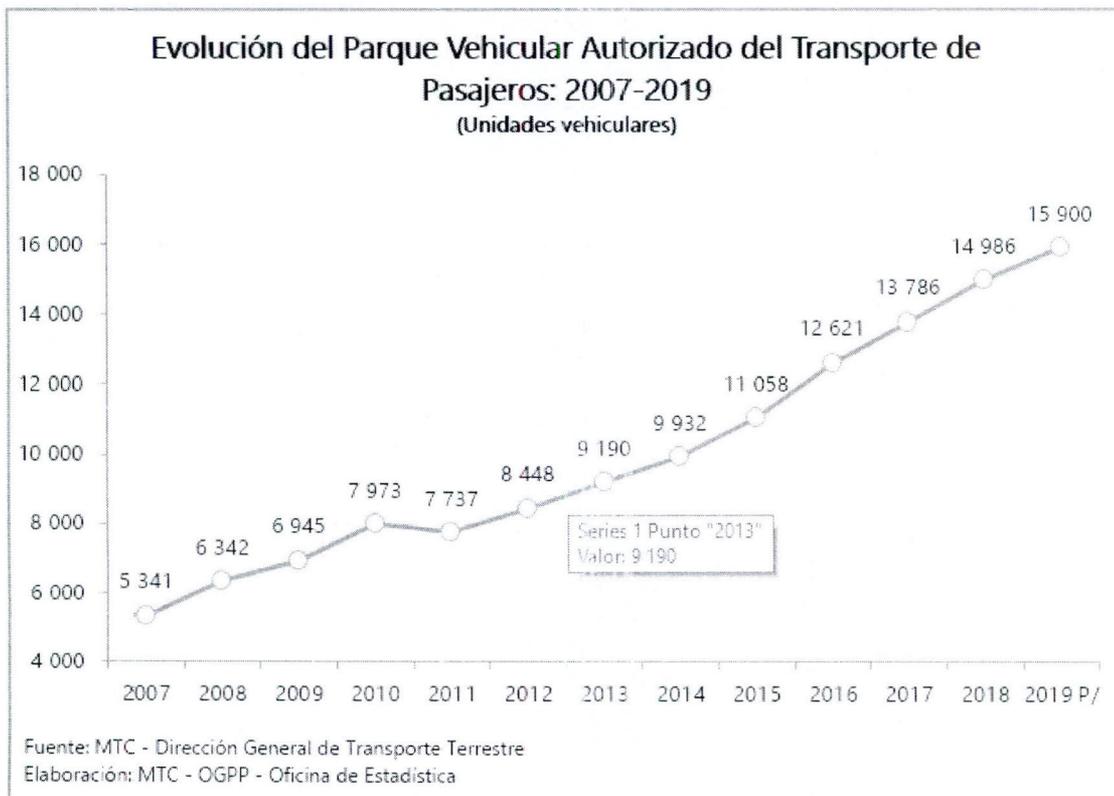
PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones



PARQUE AUTOMOTOR NACIONAL 1995 - 2015*



CUADRO N°02



EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente Ley no tendrá efectos sobre la legislación vigente puesto que establece y complementa la formalización oportuna de los vehículos de categoría M1 clase III, atendiendo a una realidad social, pero considerando actualmente que las normas en materia de transporte estén orientadas prioritariamente en favor del usuario y establecer protocolos sanitarios con mayores estándares de seguridad.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa Legislativa no implica ni genera gasto del erario nacional ésta, tampoco dispone recursos públicos, al contrario, tiene un impacto positivo para ampliar la base tributaria.

RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 5: Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.
- Política de Estado N° 15: Promoción de la Seguridad Alimentaria y Nutrición
- **Política de Estado N° 18: Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica.**
- Política de Estado N° 19: Desarrollo sostenible y gestión ambiental.
- Política de Estado N° 20: Desarrollo de la ciencia y la tecnología.
- Política de Estado N° 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda.
- Política de Estado N° 22: Política de desarrollo agrario y rural.
- Política de Estado N° 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.
- Política de Estado N° 33: Política de Estado sobre los recursos hídricos.