

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Periodo Anual de Sesiones 2024- 2025

INFORME MESA DE TRABAJO

“PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE URBANO E INTERURBANO”

Lugar: Sala 1 “Carlos Torres y Torres Lara” del Congreso de la República
Calle Simón Rodríguez S/N, edificio “Víctor Raúl Haya de la Torre” – Cercado de Lima

Fecha: viernes 17 de octubre de 2024

Hora de inicio: 15:00 horas

Hora de conclusión: 17:00 horas

Temas:

1. Problemas de la aplicación de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
2. Impacto del término de la vigencia de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
3. La clasificación vehicular M1, con carrocería sedan o station wagon, para la formalización del transporte.
4. Problemática del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Lima Metropolitana y el Callao.
5. El sistema de control de licencias de conducir por puntos.
6. Régimen sancionador en el transporte terrestre: Razonabilidad y proporcionalidad en la aplicación de multas.

Participantes:

Equipo técnico de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

1. Rosa Góngora Quintanilla: asesora (responsable)
2. Walter Chávez Saavedra: asesor
3. Moisés Humpire Belizario: comunicador

Entidades públicas, instituciones privadas y gremios asistentes:

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones -MTC
2. Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao -ATU
3. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN
4. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
5. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI
6. Defensoría del Pueblo
7. Policía Nacional del Perú – PNP
8. Despachos de los congresistas Waldemar Cerrón, Luis Ángel Aragón, Segundo Montalvo, Héctor Valer y Edwin Martínez.
9. Municipalidad Provincial del Callao
10. Luz Ámbar
11. Sindicatos y gremios de transportistas nacionales, regionales, y de Lima y Callao: SIGTAP, FETRAMAR, AGRENAT PERÚ, CONATRAP, FENAMOP, UGTRANM PERÚ, FUNTAC PERÚ, Corporativo del Taxista y Alianza Gremial.

Conclusiones:

1. El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, estableció una nueva definición del automóvil colectivo, contraria al espíritu de la Ley 28972 que buscaba la formalización del servicio prestado en vehículos de la categoría M1. Sin embargo, este Reglamento señaló que el Servicio de Transporte Especial de Personas en Auto Colectivo era el brindado por el vehículo automotor de la categoría M2 que se encuentra habilitado para realizar el servicio de transporte de personas de ámbito regional, incorporando a las camionetas rurales y *couster*.
2. El término de la vigencia de la Ley N° 31096, Ley que precisa los alcances de la Ley 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos, implica que este servicio, a nivel nacional, estaría prohibido y el proceso de formalización que, en los hechos, recién se inició el 13 de agosto de 2024, con la emisión de la Resolución Ministerial N° 459-2024-MTC/01.02, que aprueba el Listado de rutas para la autorización de este servicio en el ámbito nacional e interregional por insuficiencia de oferta del servicio de transporte regular de personas en vehículos M3, no podría continuarse.
3. Respecto de la propuesta de incluir en la Ley 31096 todas las carrocerías pertenecientes a los vehículos de la categoría M1, tales como multipropósito, SUV, entre otras, no todas ellas tienen la estabilidad requerida para prestar el servicio, considerando las velocidades aplicadas en el ámbito regional y nacional; tampoco prestan garantías de seguridad para los ocupantes en caso de accidentes.
4. En Lima y Callao, no está permitido el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos; no obstante, la realidad muestra que existe una demanda no satisfecha en determinadas rutas y zonas.
5. Existe la necesidad de revisar el sistema de control de licencias de conducir por puntos, incluyendo criterios proporcionales y más razonables.
6. En cuanto al régimen sancionador en el transporte terrestre, las infracciones y los montos de las multas deben ser razonables y proporcionales. Existen infracciones cuyas sanciones (multas) son excesivamente altas.

ROSA GÓNGORA QUINTANILLA

Asesora

Comisión de Transportes y Comunicaciones