



Firmado digitalmente por:  
REGALADO TAMAYO Raul FAU  
20131379944 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 21/05/2021 13:32:36-0500



# Resolución Ministerial

N° 547-2021-MTC/01

Lima, 03 JUN. 2021

**VISTOS:** El Memorandum N° 668-2021-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal; y, el Informe N° 728-2021-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial; y,

**CONSIDERANDO:**

Que, el artículo 1 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y modificatorias, en adelante, Ley N° 27181, dispone que dicha norma establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, las cuales rigen en todo el territorio de la República;

Que, el literal b) del artículo 2 de la Ley N° 27181, establece que la infraestructura complementaria es aquella distinta de la vial, necesaria para la prestación del servicio de transporte en condiciones de seguridad, tales como terminales terrestres, estaciones de ruta, entre otros;

Que, por su parte, el numeral 3.75 del artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y modificatorias, en adelante, el Reglamento, establece que el terminal terrestre es aquella infraestructura complementaria del transporte terrestre, de propiedad pública o privada, destinada a prestar servicios al transporte de personas o mercancías, de ámbito nacional, regional y provincial; asimismo, el numeral 3.30 del citado artículo, define a la estación de ruta como la infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre, localizada en un centro poblado y/o lugares en los que no es exigible un terminal terrestre, siendo utilizada para el embarque y desembarque de usuarios del servicio de transporte de personas ámbito nacional y/o regional, sea como origen o destino de viaje, o como escala comercial, y en el transporte de ámbito provincial es empleada en el sistema de transporte masivo de personas para el embarque y desembarque de usuarios;

Que, asimismo, conforme al subnumeral 49.1.4 del numeral 49.1 del artículo 49 del Reglamento, solo la autorización y habilitación vigentes otorgadas por la autoridad competente permiten, según sea el caso, la operación de la infraestructura complementaria de transporte que así lo requiera, y su utilización por parte de los transportistas autorizados; y, en esa línea, conforme al numeral 73.1 del artículo 73 del mismo Reglamento, el Certificado de Habilitación Técnica es el documento que acredita que el terminal terrestre, la estación de ruta, el terminal de carga o taller de mantenimiento, que han sido presentados y/o son usados como infraestructura complementaria del servicio de transporte de personas o mercancías, cumplen con las características necesarias requeridas;

Firmado digitalmente por:  
CERNA CHORRES Fernando  
Hugo FAU 20131379944 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 01/06/2021 10:36:38-0500

Firmado digitalmente por:  
CAIGUARAY PEREZ Paul  
Werner FAU 20131379944 hard  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 02/06/2021 20:42:41-0500



Que, la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial, dispone que la habilitación que otorga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la operación de los terminales terrestres y estaciones de ruta está sujeta a la condición, término o modo que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte;

Que, en ese sentido, resulta necesario modificar el Reglamento, estableciendo medidas orientadas a optimizar el funcionamiento de la infraestructura complementaria del transporte terrestre, dentro de la cual se encuentra los terminales terrestres y estaciones de ruta, bajo condiciones que otorguen seguridad a los usuarios del servicio de transporte;

Que, mediante Memorándum N° 668-2021-MTC/18, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal hace suyo y remite el Informe N° 728-2021-MTC/18.01, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, mediante el cual sustenta y propone el proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en materia de infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre, adjuntando el referido proyecto, su Exposición de Motivos y el proyecto de Resolución Ministerial respectivo, a fin de continuar el trámite correspondiente para su publicación en el Diario Oficial "El Peruano";

Que, el artículo 14 del Reglamento que establece disposiciones relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, señala que las entidades públicas deben disponer la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia en el Diario Oficial "El Peruano", en sus portales electrónicos o mediante cualquier otro medio, debiendo permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas;

Que, el literal b) del numeral 5.1 de la Directiva N° 010-2018-MTC/01, "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01, establece que mediante Resolución Ministerial publicada en el Diario Oficial "El Peruano" se dispone la difusión de todo proyecto normativo de carácter general en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o mediante cualquier otro medio, por un plazo no menor de diez (10) días hábiles, salvo que por mandato legal expreso se establezca un plazo diferente;

Que, en consecuencia, es necesario disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en materia de infraestructura



# Resolución Ministerial

complementaria del servicio de transporte terrestre, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a efectos de recibir los comentarios y/o aportes de las entidades públicas y privadas, así como, de la ciudadanía en general;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; el Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, que aprueba el Reglamento que establece disposiciones relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General; y la Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01, que aprueba la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos;

## SE RESUELVE:

### Artículo 1.- Publicación del Proyecto

Disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en materia de infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre y su Exposición de Motivos, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ([www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial "El Peruano", con el objeto de recibir las observaciones, comentarios y/o aportes de las entidades públicas y privadas, así como, de la ciudadanía en general, dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación de la presente Resolución Ministerial.

### Artículo 2.- Recepción y sistematización de comentarios

Las opiniones, comentarios y/o sugerencias sobre el proyecto de Decreto Supremo a que se refiere el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial, deben ser remitidas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con atención a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, ubicada en Jr. Zorritos N° 1203, Cercado de Lima, o vía correo electrónico a [normasdpntra@mtc.gob.pe](mailto:normasdpntra@mtc.gob.pe).

**Regístrese, comuníquese y publíquese.**

  
-----  
EDUARDO GONZÁLEZ CHÁVEZ  
Ministro de Transportes y Comunicaciones



LPDERECHO.PE



Firmado digitalmente por:  
REGALADO TAMAYO Raul FAU  
20131378944 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 21/05/2021 13:31:57-0500



# Decreto Supremo

## DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC, EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

### CONSIDERANDO:

Que, el artículo 1 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y modificatorias, en adelante Ley N° 27181, dispone que dicha norma regula los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, las cuales rigen en todo el territorio de la República;

Que, el literal b) del artículo 2 de la Ley N° 27181, establece que la infraestructura complementaria es aquella distinta de la vial, necesaria para la prestación del servicio de transporte terrestre en condiciones de seguridad, tales como terminales terrestres, estaciones de ruta, entre otros;

Que, por su parte, el numeral 3.75 del artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y modificatorias, en adelante, el Reglamento, establece que el terminal terrestre es aquella infraestructura complementaria del transporte terrestre, de propiedad pública o privada, destinada a prestar servicios al transporte de personas o mercancías, de ámbito nacional, regional y provincial; asimismo, el numeral 3.30 del citado artículo, define a la estación de ruta como la infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre, localizada en un centro poblado y/o lugares en los que no es exigible un terminal terrestre, siendo utilizada para el embarque y desembarque de usuarios del servicio de transporte de personas ámbito nacional y/o regional, sea como origen o destino de viaje, o como escala comercial, y en el transporte de ámbito provincial es empleada en el sistema de transporte masivo de personas para el embarque y desembarque de usuarios;

Que, asimismo, conforme al subnumeral 49.1.4 del numeral 49.1 del artículo 49 del Reglamento, solo la autorización y habilitación vigentes otorgadas por la autoridad competente permiten, según sea el caso, la operación de la infraestructura complementaria de transporte que así lo requiera, y su utilización por parte de los transportistas autorizados; y, en esa línea, conforme al numeral 73.1 del artículo 73 del mismo Reglamento, el Certificado de Habilitación Técnica es el documento que

Firmado digitalmente por:  
CERNA CHORRES Fernando  
Hugo FAU 20131379944 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 26/05/2021 12:40:42-0500





acredita que el terminal terrestre, la estación de ruta, el terminal de carga o taller de mantenimiento, que han sido presentados y/o son usados como infraestructura complementaria del servicio de transporte de personas o mercancías, cumplen con las características necesarias requeridas;

Que, la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial, dispone que la habilitación que otorga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la operación de los terminales terrestres y estaciones de ruta está sujeta a la condición, término o modo que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte;

Que, en ese sentido, resulta necesario modificar el Reglamento, estableciendo medidas orientadas a optimizar el funcionamiento de la infraestructura complementaria del transporte terrestre, dentro de la cual se encuentra los terminales terrestres y estaciones de ruta, bajo condiciones que otorguen seguridad a los usuarios del servicio de transporte;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; el Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial; y, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC;

**DECRETA:**

**Artículo 1.- Modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC**

Modifícanse el numeral 33.6 del artículo 33, los numerales 35.1 y 35.2 del artículo 35, los numerales 48.1 y 48.2 del artículo 48, el subnumeral 49.1.4 del numeral 49.1 del artículo 49, los numerales 73.1 y 73.7 del artículo 73, el artículo 74, el Código C.3 del "Anexo 1 Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias", y los Códigos T.2 y T.3 del "Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones" del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; en los siguientes términos:



# Decreto Supremo

## “Artículo 33.- Consideraciones generales

(...)

33.6 La infraestructura complementaria para ser habilitada debe cumplir con lo que dispone el Reglamento Nacional de Edificaciones vigente; contar con las características adecuadas que permitan atender la cantidad de usuarios, empresas, servicios, frecuencias y vehículos que la empleen; permitir los giros y movimientos de los vehículos en su interior y no generar impactos negativos en el tránsito, en la circulación de personas y vehículos en el lugar en el que se encuentren ubicados; **contar con las características que señala la “Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte”**; así como, tener como mínimo un **identificador biométrico de huella dactilar**, el **servicio de validación biométrica brindado por el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil - RENIEC** y, los **equipos informáticos que permitan la identificación biométrica en línea de los conductores a través del SINARETT de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 35.13 del artículo 35 del presente Reglamento.**

**Además, para la habilitación de la infraestructura complementaria, se debe presentar el estudio de impacto vial aprobado por la autoridad competente. La unidad de organización competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba mediante Resolución Directoral los “Lineamientos para la elaboración de estudios de impacto vial para infraestructuras complementarias de transporte”, como guía referencial para la elaboración y aprobación del estudio de impacto vial por parte de la autoridad competente.**

En el servicio de transporte de mercancías, la habilitación de terminales terrestres es potestativa y podrán destinarse al desarrollo de toda clase de actividades logísticas, así como a las actividades de manipulación, carga, descarga y/o almacenaje. Su localización, área, instalaciones y equipamiento deben permitir su utilización sin afectar la circulación de vehículos en la zona en la



que se encuentren ubicados. El transportista que los utilice en la prestación del servicio deberá poder acreditar, ser titular o tener suscrito contrato vigente para su uso y usufructo y contar con autorización municipal de funcionamiento.”

**“Artículo 35.- Obligaciones de los operadores de terminales terrestres, estaciones de ruta, terminales de carga y talleres de mantenimiento.**  
(...)

- 35.1 Operar el terminal terrestre, estación de ruta, o taller de mantenimiento contando con el respectivo Certificado de Habilitación Técnica vigente cuando corresponda, **y una vez que se cuente con la Licencia de Funcionamiento para infraestructura complementaria, emitida por la Municipalidad Provincial correspondiente.**
- 35.2 No permitir ni realizar acciones que perjudiquen el libre tránsito y la circulación de personas y vehículos en la zona en la que se encuentra el terminal terrestre, estación de ruta o taller de mantenimiento.

Los terminales terrestres deben contar con área apropiada y suficiente para que los vehículos que los utilizan puedan girar y maniobrar internamente; **con rutas** de ingreso y de salida independientes, **conforme a la “Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte”,** así como con instalaciones y equipamiento para las operaciones a que están destinados. No se encuentra permitido que los vehículos ingresen en retroceso a los terminales terrestres.”

**“Artículo 48.- Condiciones de operación que deben cumplir los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte.**

- 48.1 Operar la infraestructura complementaria de acuerdo con los términos de su habilitación técnica.
- 48.2 Mantener las condiciones técnicas que permitieron la expedición del Certificado de Habilitación correspondiente, **y en su caso, las**



## Decreto Supremo

condiciones técnicas que hayan sido modificadas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 74-A del presente Reglamento.”

### “Artículo 49.- Normas generales.

49.1. Solo la autorización y habilitación vigentes otorgadas por la autoridad competente permiten, según sea el caso, **las siguientes actividades:**

(...)

49.1.4 La operación de la **infraestructura complementaria** de transporte que así lo requiera, y su **utilización** por parte de los transportistas autorizados, **siempre que, adicionalmente al Certificado de Habilidadación Técnica, se cuente con la Licencia de Funcionamiento para infraestructura complementaria**, emitida por la **Municipalidad Provincial correspondiente.**”

### “Artículo 73.- El Certificado de Habilidadación Técnica.

73.1 El Certificado de Habilidadación Técnica es el documento que acredita que el **terminal terrestre**, la estación de ruta, el terminal de carga o taller de mantenimiento, **habilitados como infraestructura complementaria del servicio de transporte de personas o mercancías, cumplen con las características establecidas en el numeral 33.6 del artículo 33 y en el numeral 35.2 del artículo 35 del presente Reglamento.**”

(...)

73.7 A partir de la obtención del Certificado de Habilidadación Técnica, el titular de la **infraestructura complementaria de transporte debe tramitar ante la Municipalidad Provincial correspondiente la Licencia de Funcionamiento para infraestructura complementaria. Dicho titular se encuentra prohibido de operar la infraestructura complementaria sin haber obtenido la referida licencia.**”



**“Artículo 74.- Procedimiento administrativo para obtener el Certificado de Habilitación Técnica.**

**74.1 Para obtener el Certificado de Habilitación Técnica, la persona natural o jurídica debe cumplir con los siguientes requisitos:**

- a) **Solicitud bajo la forma de Declaración Jurada, mediante la cual requiere la expedición de un Certificado de Habilitación Técnica, indicando lo siguiente:**
  1. **Nombre, razón social o denominación social.**
  2. **Número de Registro Único del Contribuyente (RUC) activo.**
  3. **Domicilio y dirección electrónica del solicitante.**
  4. **Nombre, número del documento de identidad y domicilio del representante legal, cuando corresponda.**
  5. **Número de asiento y partida de inscripción registral del solicitante y de las facultades del representante legal, cuando corresponda.**
  6. **Dirección de la infraestructura complementaria de transporte que se solicita habilitar, así como, las coordenadas geográficas en el sistema WGS84 de las puertas de ingreso y salida de peatones.**
  7. **Que no se encuentra incurso en los supuestos de impedimentos e incompatibilidades para obtener títulos habilitantes, regulados en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.**
  8. **Que la infraestructura complementaria cumple con la “Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte”.**
  9. **Que cuenta con las condiciones señaladas en el numeral 35.13 del artículo 35 del presente Reglamento.**
  10. **Día de pago y el número de operación de pago por derecho de tramitación.**



## *Decreto Supremo*

- b) Memoria descriptiva de arquitectura en formato físico y/o digital, en la que conste las características establecidas en el numeral 33.6 del artículo 33 y en el numeral 35.2 del artículo 35 del presente Reglamento.
  - c) Copia simple del documento mediante el cual se obtuvo la conformidad de obra de la edificación como infraestructura complementaria, otorgado por la Municipalidad respectiva, de acuerdo a la "Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte".
  - d) Copia simple del título de propiedad o contrato de cualquier naturaleza que acredite la posesión legítima del inmueble que utilizará la infraestructura complementaria.
  - e) Copia simple del contrato suscrito con quien operará o administrará la infraestructura complementaria, de ser el caso.
  - f) Copia simple del documento emitido por la autoridad competente que apruebe el Estudio de Impacto Vial.
- 74.2 Durante la tramitación del procedimiento administrativo, la autoridad competente realiza la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte, de acuerdo a la "Directiva que establece los lineamientos para la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte en el procedimiento administrativo de otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica".
- 74.3 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica es de evaluación previa sujeto a silencio administrativo negativo. La autoridad competente resuelve el procedimiento administrativo en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles.



74.4 El Certificado de Habilitación Técnica tiene eficacia desde que el titular de la infraestructura complementaria de transporte obtiene la Licencia de Funcionamiento para infraestructura complementaria, emitida por la Municipalidad Provincial correspondiente.”

**“ANEXO 1  
TABLA DE INCUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE ACCESO Y  
PERMANENCIA Y SUS CONSECUENCIAS**

(...)

Código	Incumplimientos	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables según corresponda
(...)				
C.3	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: <b>Artículo 35, numeral 35.7</b> <b>Artículo 48, numeral 48.1</b> Artículo 75 numeral 75.2, que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Muy Grave	Cancelación de la habilitación de la Infraestructura Complementaria de Transporte Terrestre.	Clausura temporal de la Infraestructura complementaria en la que se ha incurrido en el incumplimiento.”

**“ANEXO 2  
TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES**

(...)

d) Infracciones relacionadas con la infraestructura complementaria de transporte”

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
(...)				
T.2	Haber modificado los términos del Certificado de Habilitación Técnica sin observar el procedimiento establecido en el numeral 74-A.1.	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	



# Decreto Supremo

T.3	Operar la infraestructura complementaria sin contar con el respectivo Certificado de Habilitación Técnica o autorización, según corresponda.	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	Clausura temporal de la Infraestructura complementaria"
-----	--	-----------	------------------------	---

## Artículo 2.- Incorporaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Incorpóranse los numerales 31.16 y 31.17 al artículo 31, el numeral 35.13 al artículo 35, los subnumerales 41.2.10 y 41.2.11 al numeral 41.2 del artículo 41, el artículo 74-A; así como, el literal e) al Código I.7, el literal b) al Código I.9, y los Códigos T.5, T.6, T.7 y T.8 al "Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones" del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; en los siguientes términos:

### "Artículo 31.- Obligaciones del conductor

Son obligaciones del conductor del servicio de transporte terrestre:

(...)

- 31.16 Los conductores del servicio de transporte regular de personas de ámbitos nacional y regional, deben cumplir con registrarse a través de los controles de identificación biométrica que establece el presente Reglamento, al inicio y al final del servicio de transporte. Para el caso de los conductores extranjeros, la validación de su identidad al inicio y al final del servicio de transporte, es realizada por el transportista a través del sistema proporcionado por la Superintendencia Nacional de Migraciones, mediante la hoja de ruta, de acuerdo a lo establecido en el artículo 81 del presente Reglamento. Se exceptúan de esta obligación, los conductores que de acuerdo al Reglamento pueden continuar la conducción del servicio en un punto intermedio de la ruta.
- 31.17 Los conductores del servicio de transporte regular de personas de ámbitos nacional y regional, deben realizar la conducción del vehículo del servicio de transporte respecto del cual hayan sido



registrados a través de los controles de identificación biométrica o se haya realizado la validación a través del sistema proporcionado por la Superintendencia Nacional de Migraciones mediante la hoja de ruta, según corresponda. Se exceptúan de esta obligación, los conductores que de acuerdo al Reglamento pueden continuar la conducción del servicio en un punto intermedio de la ruta.”

**“Artículo 35.- Obligaciones de los operadores de terminales terrestres, estaciones de ruta, terminales de carga y talleres de mantenimiento.**

Los operadores de terminales terrestres, estaciones de ruta y talleres de mantenimiento están obligados a:

35.13 Cumplir con las condiciones que permitan al transportista y a los conductores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbitos nacional y regional, ejecutar la obligación referida a la validación biométrica de los conductores al inicio o al final del servicio de transporte, según corresponda; que se detallan a continuación:

- a) Contar como mínimo, con un identificador biométrico de huella dactilar con las características técnicas determinadas por el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil - RENIEC, incorporando la funcionalidad de dedo o huella activa - LFD (Live Finger Detection) o Rechazo de Dedo Falso.
- b) Contar con el servicio de validación biométrica brindado por el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil - RENIEC.
- c) Contar con los equipos informáticos que permitan la identificación biométrica en línea a través del SINARETT.”

**“Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista**

El transportista deberá prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado. En consecuencia, asume las siguientes obligaciones:



## Decreto Supremo

41.2 En cuanto a los conductores:

(...)

41.2.10 Registrar, transmitir en línea y en tiempo real al SINARETT, la identificación biométrica de los conductores de transporte terrestre de personas de ámbitos nacional y regional, al inicio y al final del servicio de transporte. Para el caso de los conductores extranjeros, la validación de su identidad al inicio y al final del servicio de transporte, es realizada a través del sistema proporcionado por la Superintendencia Nacional de Migraciones, mediante la hoja de ruta, de acuerdo a lo establecido en el artículo 81 del presente Reglamento. Se exceptúan de esta obligación, los conductores que de acuerdo al Reglamento pueden continuar la conducción del servicio en un punto intermedio de la ruta.

41.2.11 Impedir que, en el servicio de transporte regular de personas de ámbitos nacional y regional, los conductores realicen la conducción del vehículo respecto del cual no hayan sido registrados a través de los controles de identificación biométrica o no se haya realizado la validación a través del sistema proporcionado por la Superintendencia Nacional de Migraciones mediante la hoja de ruta, según corresponda. Se exceptúan de esta obligación, los conductores que de acuerdo al Reglamento pueden continuar la conducción del servicio en un punto intermedio de la ruta.”

### **“Artículo 74-A.- Procedimiento administrativo para modificar el Certificado de Habilitación Técnica.**

74-A.1 Solo y exclusivamente se requerirá autorización para modificar los términos del Certificado de Habilitación Técnica, en los siguientes casos:

- a) Modificación del área del patio de maniobras.
- b) Modificación de la ubicación de la entrada y salida de vehículos y/o peatones de la infraestructura complementaria de transporte.



- c) Modificación de la ubicación del área de la zona de embarque y/o desembarque.
- d) Modificación del área total de la infraestructura complementaria de transporte.
- e) Cambio de numeración o nomenclatura de la dirección de la infraestructura complementaria de transporte.
- f) Modificación de los espacios y/o distribución inicialmente autorizados.
- g) Cambio de propiedad o posesión de la infraestructura complementaria.

74-A.2 La modificación de los términos del Certificado de Habilitación Técnica, que no se encuentren establecidos en el numeral anterior, no requiere previa autorización de la autoridad competente, no obstante, la misma debe ser comunicada a dicha autoridad, con una anticipación no menor de diez (10) días hábiles, sin perjuicio de las autorizaciones municipales que correspondan. No procede el cambio de la condición referida al local del inmueble donde opera la infraestructura complementaria, en cuyo caso se requiere la tramitación de un nuevo Certificado de Habilitación Técnica.

74-A.3 El procedimiento administrativo para la modificación del Certificado de Habilitación Técnica es de evaluación previa sujeto a silencio administrativo negativo. La autoridad competente resuelve el procedimiento administrativo en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles.

74-A.4 El titular de la infraestructura complementaria de transporte, puede realizar las modificaciones establecidas en los literales a), b), c), d) y f) del numeral 74-A.1, siempre y cuando no se vean afectadas las condiciones de operación de ésta, debiendo presentar a la autoridad competente la memoria descriptiva de arquitectura actualizada en formato físico y/o digital, copia simple del documento mediante el cual se obtuvo el permiso del inicio de la obra para la infraestructura complementaria a modificar, otorgado por la Municipalidad correspondiente y copia simple del documento



# Decreto Supremo

emitido por la autoridad competente que apruebe el Estudio de Impacto Vial actualizado a las nuevas condiciones, de corresponder. En el caso del supuesto del literal g), el solicitante únicamente debe adjuntar copia simple del título de propiedad o del contrato que acredite la posesión de la infraestructura complementaria.

74-A.5 El inicio de un procedimiento administrativo de modificación de Certificado de Habilitación Técnica, no interrumpe el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 35 del presente Reglamento, salvo que se encuentre vigente la suspensión voluntaria de la Habilitación Técnica, conforme a lo dispuesto en el artículo 75 del citado Reglamento.”

## “ANEXO 2

### TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

(...)

#### c) Infracciones a la Información o Documentación

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
(...)				
I.7	INFRACCIÓN DEL CONDUCTOR: (...) e) No cumplir con registrarse a través de los controles de identificación biométrica, que establece el presente Reglamento, al inicio y al final del servicio de transporte, excepto los conductores que de acuerdo al Reglamento pueden continuar la conducción del servicio en un punto intermedio de la ruta.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	Retención de Licencia de Conducir para los supuestos a) y b)



(...)				
I.9	<b>INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA:</b> (...) <p>b) No registrar, transmitir en línea y en tiempo real al SINARETT, la identificación biométrica del conductor o conductores, al inicio y/o al final del servicio de transporte, y/o no validar la identidad de los mismos, cuando estos sean extranjeros, al inicio y/o al final del servicio de transporte, a través del sistema proporcionado por la Superintendencia Nacional de Migraciones, mediante la hoja de ruta; excepto, para el caso de los conductores que de acuerdo al Reglamento pueden continuar la conducción del servicio en un punto intermedio de la ruta.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT por cada viaje en el que se detecte la infracción."	

"d) Infracciones relacionadas con la infraestructura complementaria de transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
(...)				
T.5	Permitir el uso de sus instalaciones a transportistas no autorizados y/o a vehículos no habilitados.	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	
T.6	Operar sin contar con la Licencia de Funcionamiento para infraestructura complementaria emitida por la Municipalidad Provincial correspondiente.	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	Clausura temporal de la infraestructura.
T.7	Modificar los términos del Certificado de Habilitación Técnica sin observar el procedimiento establecido en el numeral 74-A.2.	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	
T.8		Leve		



# Decreto Supremo

	No cumplir con las condiciones establecidas en el numeral 35.13 del artículo 35 del presente Reglamento		Multa de 0.05 de la UIT"
--	---	--	--------------------------

## Artículo 3.- Intercambio de información entre entidades

Las autoridades competentes, bajo responsabilidad, una vez que emitan el Certificado de Habilitación Técnica o la Licencia de Funcionamiento para terminal terrestre, estación de ruta, terminal de carga o taller de mantenimiento, así como los actos que se generen de estos, deberán intercambiar información para las acciones administrativas de supervisión o fiscalización que correspondan, a efectos de garantizar el cumplimiento de las condiciones bajo las cuales se emiten los actos administrativos respectivos.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, digitalizará los Certificados de Habilitación Técnica, así como, la información contenida en el expediente administrativo de otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica, incluyendo su modificación, de ser el caso, además de las comunicaciones de los operadores en el Sistema Nacional de Registro del Transporte y Tránsito - SINARETT; encargando dicha labor a la unidad de organización competente de acuerdo a los criterios técnicos de su Oficina General de Tecnología de la Información o la que haga sus veces, para los fines de fiscalización y sanción por parte de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN.

## Artículo 4.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ([www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

## Artículo 5.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.



## **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

### **Única. Aprobación de Directivas**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de su unidad de organización competente, aprueba mediante Resolución Directoral en un plazo no mayor de tres (03) meses, contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, las siguientes normas complementarias:

1. "Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte".
2. "Directiva que establece los lineamientos para la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte en el procedimiento administrativo de otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica".
3. "Lineamientos para la elaboración de estudios de impacto vial para infraestructuras complementarias de transporte".

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

### **Primera. Adecuación a las características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte**

- 1.1 Los titulares de los Certificados de Habilitación Técnica otorgados bajo el alcance del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, deben adecuarse en el plazo que disponga la Resolución Directoral que aprueba la "Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte", a las obligaciones y/o disposiciones contenidas en el numeral 33.6 del artículo 33, en el segundo párrafo del numeral 35.2 del artículo 35 y numeral 8 del literal a) del numeral 74.1 del artículo 74 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, referidas a contar con las características de la mencionada Directiva.

Asimismo, los mencionados titulares, deben adecuarse en el plazo



## Decreto Supremo

que disponga la Resolución Directoral que aprueba la "Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte", a los requisitos que establece el artículo 74 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que se detallan a continuación: (i) Memoria descriptiva de arquitectura en formato físico y/o digital, de acuerdo a lo establecido en el literal b) del numeral 74.1 del artículo 74, (ii) Conformidad de obra de la edificación como infraestructura complementaria, otorgado por la Municipalidad correspondiente, conforme a lo dispuesto en el literal c) del numeral 74.1 del artículo 74, (iii) Estudio de impacto vial, aprobado por la autoridad competente, de acuerdo a lo señalado en el literal f) del numeral 74.1 del artículo 74.

- 1.2 Los titulares de los Certificados de Habilitación Técnica otorgados antes de la entrada en vigencia del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, deben adecuarse en el plazo máximo de doce (12) meses contados a partir del día siguiente de publicada la Resolución Directoral que aprueba la "Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte", a las obligaciones y/o disposiciones contenidas en el numeral 33.6 del artículo 33, en el segundo párrafo del numeral 35.2 del artículo 35 y numeral 8 del literal a) del numeral 74.1 del artículo 74 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, referidas a contar con las características de la mencionada Directiva.

Asimismo, los referidos titulares, deben adecuarse en el plazo señalado en el párrafo anterior, a los requisitos que establece el artículo 74 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que se detallan a continuación: (i) Memoria descriptiva de arquitectura en formato físico y/o digital, de acuerdo a lo establecido en el literal b) del numeral 74.1 del artículo 74, (ii) Conformidad de obra de la edificación como infraestructura complementaria, otorgado por la Municipalidad correspondiente, conforme a lo dispuesto en el literal c) del numeral 74.1 del artículo 74, (iii) Estudio



de impacto vial, aprobado por la autoridad competente, de acuerdo a lo señalado en el literal f) del numeral 74.1 del artículo 74.

### **Segunda. Adecuación a los requisitos para obtener el Certificado de Habilitación Técnica**

2.1 Los titulares de los Certificados de Habilitación Técnica vigentes a la fecha de publicación del presente Decreto Supremo, deben adecuarse en el plazo máximo de seis (06) meses contados desde la fecha de dicha publicación, a los requisitos establecidos en el artículo 74 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que se detallan a continuación:

- Coordinadas geográficas en el sistema WGS84 de las puertas de ingreso y salida de peatones, de acuerdo a lo establecido en el numeral 6 del literal a) del numeral 74.1 del artículo 74.
- No encontrarse incurso en los supuestos de impedimentos e incompatibilidades para obtener títulos habilitantes, regulados en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de acuerdo a lo establecido en el numeral 7 del literal a) del numeral 74.1 del artículo 74.
- Copia del título de propiedad o contrato de cualquier naturaleza que acredite la posesión legítima del inmueble que utilizará la infraestructura complementaria, establecido en el literal d) del numeral 74.1 del artículo 74.

2.2 Asimismo, los titulares señalados en el numeral anterior, deben adecuarse en el plazo de doce (12) meses contados desde la fecha de publicación del presente Decreto Supremo, a las condiciones establecidas en los literales a), b) y c) del numeral 35.13 del artículo 35 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.



# Decreto Supremo

**Tercera. Cumplimiento de la verificación física de la infraestructura complementaria de acuerdo a la “Directiva que establece los lineamientos para la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte en el procedimiento administrativo de otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica”**

La disposición contenida en el numeral 74.2 del artículo 74 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, referida a realizar la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte de acuerdo a la “Directiva que establece los lineamientos para la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte en el procedimiento administrativo de otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica”, será cumplida en el plazo dispuesto en la Resolución Directoral que aprueba la mencionada Directiva, conforme a lo establecido en el numeral 2 de la Única Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo.

## **Cuarta. Cumplimiento del registro de identificación biométrica**

Las disposiciones contenidas en los numerales 31.16 y 31.17 del artículo 31, así como en los subnumerales 41.2.10 y 41.2.11 del numeral 41 del artículo 41 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, referidas a la identificación biométrica y validación de los conductores del servicio de transporte regular de personas de ámbitos nacional y regional, será cumplida en el plazo de doce (12) meses contados desde la fecha de publicación del presente Decreto Supremo.

## **Quinta. Suspensión de las acciones de fiscalización y sanción**

En tanto se encuentren vigentes los plazos de cumplimiento o adecuación a que se refiere la Primera, la Segunda y Cuarta Disposiciones Complementarias Transitorias del presente Decreto Supremo, se suspenden las acciones de fiscalización y sanción respecto de las obligaciones señaladas en las referidas Disposiciones.

## **Sexta. Procedimientos Administrativos en trámite**

Los procedimientos administrativos para obtener el Certificado de Habilitación Técnica, que se encuentren en trámite a la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, se regirán por la normativa vigente a la fecha de su



presentación, encontrándose sujetos a los plazos de adecuación establecidos en el numeral 1.1 de la Primera, en la Segunda y en la Cuarta Disposiciones Complementarias Transitorias del presente Decreto Supremo.

#### **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA**

##### **Única. Derogación**

Deróguese la infracción T.4.c del "Anexo 2 - Tabla de Infracciones y Sanciones" del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los

LPDERECHO.PE



Firmado digitalmente por:  
REGALADO TAMAYO Raul FAU  
20131379944 hard  
Motivo: Doy V° B°  
Fecha: 21/05/2021 13:32:10-0500

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### **PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC, EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE**

#### **I. ANÁLISIS DE LA LEGALIDAD Y CONSTITUCIONALIDAD DEL PROYECTO NORMATIVO**

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú establece que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado. Asimismo, el numeral 1 del artículo 2 reconoce el derecho de toda persona a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar.

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la LGTT, establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rigen a nivel nacional. El artículo 3 de la LGTT, dispone que el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto

Como se puede advertir, esta disposición tiene como finalidad permitir a los ciudadanos ejercer su libertad de circulación, reconocido en el numeral 11 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, que implica trasladarse de un lugar a otro a través de los diferentes medios de transporte que la posibiliten.

Entre los medios de transporte se encuentra el transporte terrestre, el cual puede ser brindado por empresas que prestan el servicio de transporte terrestre público de personas de ámbito nacional, regional y provincial. De acuerdo a lo establecido en el numeral 33.1 del artículo 33 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en adelante el RNAT, para la prestación de estos servicios de transporte, es necesario contar, según corresponda, con la siguiente infraestructura: oficinas, terminales terrestres de personas o mercancías, estaciones de ruta, paraderos de ruta, toda otra infraestructura empleada como lugar de carga, descarga y almacenaje de mercancías, talleres de mantenimiento y cualquier otra que sea necesaria para la prestación del servicio.

En esa línea, el literal b) del artículo 2 de la LGTT, define a la infraestructura complementaria como la infraestructura de transporte distinta de la vial necesaria para la prestación del servicio de transporte en condiciones de seguridad, tales como terminales terrestres, estaciones de ruta, entre otros. Asimismo, el artículo 8 de la LGTT, establece que el Estado promueve la iniciativa privada y la libre competencia en la construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros o mercancías.

Ahora bien, el artículo 10 de la LGTT establece que en materia de transporte y tránsito terrestre las competencias se clasifican en: i) normativas, ii) de gestión, y, c) de fiscalización. Respecto de la competencia normativa, el artículo 11 de la LGTT dispone que esta comprende la potestad de dictar los reglamentos en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Siendo, de acuerdo al literal a) del artículo 16 de la LGTT, una de las competencias normativas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, el dictar los reglamentos nacionales establecidos en la indicada Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el

Firmado digitalmente por:  
CERNA CHORRES Fernando  
Hugo FAU 20131379944 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 26/05/2021 12:40:27-0500





ordenamiento del tránsito.

Adicionalmente, el artículo 23 de la LGTT señala que el MTC deberá emitir los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la mencionada Ley, los mismos que son aprobados por decreto supremo refrendado por el Ministro del Sector y rigen en todo el territorio nacional.

De conformidad con dichas competencias normativas, el MTC emitió, entre otros, el RNAT, que tiene por objeto establecer las disposiciones generales que clasifican a las distintas modalidades del servicio de transporte de personas y mercancías, los procedimientos administrativos y requisitos técnicos para obtener las autorizaciones y habilitaciones respectivas, las características de la flota, así como, la infraestructura complementaria de transporte y las condiciones de calidad y seguridad, que deben cumplir los operadores prestadores de dichos servicios.

Como se puede advertir, el MTC es competente para emitir los reglamentos nacionales que regulan el transporte y tránsito terrestre, siendo ello así, corresponde a dicho Ministerio modificar los mismos para mejorarlos o adecuarlos a la realidad existente.

Ello es concordante con el principio de legalidad, según el cual todas las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, a la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas, conforme lo establece el Artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Como bien ha señalado el Tribunal Constitucional, el principio de legalidad constituye un límite de la capacidad jurídica de la administración pública, que requiere la habilitación expresa de una norma jurídica<sup>1</sup>, puesto que:

*“Como es de uniforme entendimiento en la doctrina, **la capacidad jurídica de la Administración Pública está sometida al principio de legalidad** que implica que los entes públicos no puedan entrar en el tráfico jurídico ilimitadamente, salvo las prohibiciones o limitaciones que el ordenamiento puede contener (esto es, más o menos, lo propio de la capacidad privada); por el contrario, **sólo (sic) pueden enhebrar relaciones allí donde una norma les autoriza a ello.***

*Ello es así, en la medida en que la Administración, en el ejercicio de sus funciones públicas y potestades, no puede invocar un supuesto principio de presunción general de aptitud o libertad (...)*” (Énfasis añadido)

Al respecto, la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial, establece que *“la habilitación que otorga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la operación de los terminales terrestres y estaciones de ruta está sujeta a la condición, término o modo que establece el Reglamento Nacional de Administración de Transportes.”*

En ese sentido, el MTC, en su calidad de órgano rector a nivel nacional, es la entidad con competencia exclusiva para emitir el proyecto de Decreto Supremo que propone modificar el RNAT, estableciendo medidas orientadas a optimizar el funcionamiento de la infraestructura complementaria del transporte terrestre, dentro de la cual se encuentra los terminales terrestres y estaciones de ruta, bajo condiciones que otorguen seguridad a los usuarios del servicio de transporte.

<sup>1</sup> Sentencia recaída en el Expediente 2939-2004-AA/TC.



## II. FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

### DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA Y CONTENIDO DE LA PROPUESTA

#### **Sobre el rol del Estado en la construcción y operación de infraestructuras complementarias de transporte terrestre**

De conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política del Perú, "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 infraestructura".

Del mismo modo, el artículo 59 de la Constitución Política del Perú, ratifica que si bien es cierto el Estado garantiza la libertad de empresa, ésta debe desarrollarse dentro de ciertos límites que se subraya a continuación:

"...El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades..."

Como podemos advertir, la Constitución Política del Perú reconoce el derecho a la libre iniciativa privada y a la libertad de empresa; sin embargo, el ejercicio de este derecho no es de carácter irrestricto, sino que se sujeta a los límites de la ley y no colisionar con los intereses generales.

Desde luego, la tendencia actual es que la prestación de servicios de todo tipo se encuentre en manos del sector privado. Tratándose de aquellos servicios más sensibles, éstos quedarán sometidos a regulación, que no tiene por finalidad el control del sistema y sus operadores, sino promover la competencia y proteger los intereses de los usuarios. La apertura a la competencia en estos sectores no da lugar a mercados libres sino regulados. Sectores como la energía, transporte, telecomunicaciones o el sistema financiero estarán siempre regulados, tanto por su importancia social, como por la asimetría de posición entre empresarios y usuarios; la dificultad de crear un mercado abierto y transparente en estos ámbitos así lo exige<sup>2</sup>.

Bajo esta premisa, el artículo 8 de la LGTT, establece el deber estatal de promover la iniciativa privada y la libre competencia en la construcción y operación de terminales terrestres<sup>3</sup>; lo cual debe desarrollarse bajo los límites de la ley y sin colisionar con los intereses generales.

Al respecto, mediante la Resolución Ministerial N° 817-2006-MTC/09 de fecha 7 de noviembre de 2006, el MTC aprobó la "Política Nacional del Sector Transportes", siendo una de las bases de la política pública del sector, las siguientes:

- Visión integral de los servicios e infraestructura de transporte.
- Gestión integrada del sistema enfocada al usuario para mejorar la eficiencia, la seguridad y la calidad.

<sup>2</sup> LÓPEZ DE CASTRO GARCIA-MORATO, L.; ARIÑO ORTIZ, G., La competencia en sectores regulados: regulación empresarial y mercados de empresas, r edición ampliada, Comares, Madrid, 2003, pp. 9-11.

<sup>3</sup> LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

Artículo 8.- De los terminales de transporte terrestre

El Estado promueve la iniciativa privada y la libre competencia en la construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros o mercancías, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley, especialmente en el párrafo 7.5 del artículo 7, y de conformidad con la normatividad nacional o local vigente que resulte aplicable.



- Marco Normativo y organización institucional modernos.
- Financiación adecuada para la sostenibilidad del sistema.
- Conservación prioritaria y efectiva de las infraestructuras y su desarrollo de acuerdo con la demanda y accesibilidad.
- Desarrollo tecnológico y de las competencias del personal.

Como puede apreciarse, el referido documento hace alusión expresa a la visión integral de los servicios e infraestructura de transporte, así como a su desarrollo respectivo, lo cual se condice con una visión integrada del sistema enfocada en el usuario para mejorar la eficiencia, seguridad y calidad, siendo este aspecto vinculado al despliegue de infraestructura complementaria de transporte, como es el caso de las infraestructuras complementarias de transporte terrestre.

En ese sentido, si bien la construcción y operación de terminales terrestres deben desarrollarse bajo los principios de la iniciativa privada y la libre competencia, también es cierto que el Estado tiene el deber de proteger los intereses de los usuarios, cumpliendo con lo señalado en la "Política Nacional del Sector Transportes", cuando esta establece, dentro de las denominadas estrategias específicas para la infraestructura carretera y ferroviaria, el "promover el funcionamiento seguro y eficiente de terminales terrestres".

Dentro de los beneficios de la medida, también se encuentra la reducción de la brecha de infraestructura pública necesaria para la prestación de servicio de transporte, tomando en consideración que, de acuerdo al Instituto Peruano de Economía en su estudio "La infraestructura que necesita el Perú», al año 2005, el sector transportes es el "que presenta mayores necesidades, con una brecha igual a US\$ 7,684 millones"<sup>4</sup>.

Lo expuesto hasta aquí, se condice con lo señalado en el numeral 7.4 del artículo 7 de la LGTT, cuando este establece que el Estado procura que las actividades que constituyan centros de generación<sup>5</sup> o atracción de viajes contemplen espacio suficiente para la demanda por estacionamiento que ellas generen se satisfaga en áreas fuera de la vía pública. Asimismo, procura que la entrada o salida de vehículos a tales recintos no ocasione interferencias o impactos en las vías aledañas. Para tal efecto, el Estado está facultado a obligar al causante de las interferencias o impactos a la implementación de elementos y dispositivos viales y de control de tránsito que eliminen dichos impactos.

### **El actual marco normativo sobre otorgamiento de certificado de habilitación técnica y las debilidades en el control *ex ante* y *ex post* de las condiciones y requisitos para su operación**

Como ya se indicó, el artículo 8 de la LGTT señala que el Estado promueve la iniciativa privada y la libre competencia en la construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros o mercancías; en esa medida, la LGTT establece que esta actividad económica se realiza en un régimen de competencia de tal forma que la elección del servicio de transporte corresponda al ciudadano.

Sin embargo, el ejercicio de esta actividad económica está sujeta a una autorización que otorga el MTC o los Gobiernos Regionales, dependiendo si se trata de un terminal terrestre o estación de ruta. Ello, en la medida que se trata de una actividad de contenido económico que es consentida por la administración luego de valorar a la luz del interés

<sup>4</sup> INSTITUTO PERUANO DE ECONOMÍA, "La infraestructura que necesita el Perú", Por encargo de ADEPSEP, Lima, 2005, pág. 11. Disponible en la siguiente dirección URL: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/EDEF9DD21CF163F805257DCC007B02C7/\\$FILE/infraestructuraperu.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/EDEF9DD21CF163F805257DCC007B02C7/$FILE/infraestructuraperu.pdf).

<sup>5</sup> Los terminales terrestres o estaciones de ruta al ser el lugar de embarque y desembarque de pasajeros del transporte terrestre, constituyen centros de generación de viajes.



público su compatibilidad con la regulación sectorial<sup>6</sup>.

Es importante mencionar que las autorizaciones como actos reglados de la administración pública implican que la autoridad administrativa realice un proceso de subsunción, entre lo establecido en la norma y el caso concreto que el ciudadano le presenta para realizar la actividad<sup>7</sup>.

Ahora bien, de acuerdo a lo establecido en el numeral 33.2 del artículo 33 del RNAT, es requisito indispensable para que un transportista obtenga autorización para prestar el servicio de transporte de personas, el acreditar ser titular o tener suscrito contrato vigente que le permite el uso y usufructo de la infraestructura complementaria de transporte, la misma que, de acuerdo a la clase de servicio de transporte, consiste en: oficinas administrativas, terminales terrestres habilitados en el origen y en el destino de cada una de sus rutas, terminales terrestres o estaciones de ruta en las escalas comerciales y talleres de mantenimiento propios o de terceros.

Asimismo, conforme al numeral 73.1 del artículo 73 del RNAT, el Certificado de Habilitación Técnica es el documento que acredita que el terminal terrestre, la estación de ruta, el terminal de carga o taller de mantenimiento, que han sido presentados y/o son usados como infraestructura complementaria del servicio de transporte de personas o mercancías<sup>8</sup>, cumplen con las características necesarias requeridas.

Además, el artículo 34 del RNAT desarrolla la clasificación de los terminales terrestres, de acuerdo a lo siguiente:

**Tabla N° 1: Clasificación de los terminales terrestres**

Por el ámbito de competencia al que se encuentren sometidos los transportistas	Por la naturaleza del servicio que prestan los transportistas que los utilizan	Por su titularidad
Para el servicio de transporte de ámbito provincial	De personas	De propiedad de uno o más transportistas autorizados
Para el servicio de transporte de ámbito nacional y regional	De mercancías	De propiedad de una persona natural o jurídica no transportista.
Para el servicio de transporte internacional	De personas y mercancías	De propiedad pública

El artículo 35 del RNAT, establece las obligaciones de los operadores de terminales terrestres, estaciones de ruta, terminales de carga y talleres de mantenimiento, entre ellas:

- Operar el terminal terrestre, estación de ruta, o taller de mantenimiento contando con el respectivo Certificado de Habilitación Técnica vigente cuando corresponda.

<sup>6</sup> Rivero Ortega, Ricardo, Derecho Administrativo Económico, Quinta Edición, Marcial Pons, Madrid, 2009, p. 170.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> El segundo párrafo del numeral 33.6 del artículo 36 del RNAT, establece que en el servicio de transporte de mercancías, la habilitación de terminales terrestres es potestativa y podrán destinarse al desarrollo de toda clase de actividades logísticas, así como a las actividades de manipulación, carga, descarga y/o almacenaje. Su localización, área, instalaciones y equipamiento deben permitir su utilización sin afectar la circulación de vehículos en la zona en la que se encuentren ubicados. El transportista que los utilice en la prestación del servicio deberá poder acreditar, ser titular o tener suscrito contrato vigente para su uso y usufructo y contar con autorización municipal de funcionamiento.



- No permitir ni realizar acciones que perjudiquen el libre tránsito y la circulación de personas y vehículos en la zona en la que se encuentra el terminal terrestre, estación de ruta o taller de mantenimiento.
- Los terminales terrestres deben contar con área apropiada y suficiente para que los vehículos que lo utilizan puedan girar y maniobrar internamente; deben contar con puertas de ingreso y de salidas independientes, así como instalaciones y equipamiento para las operaciones a que está destinado. No se encuentra permitido que los vehículos ingresen en retroceso al terminal terrestre.
- Abstenerse de modificar las características y condiciones de operación del terminal terrestre, estación de ruta, terminal de carga y/o taller de mantenimiento, sin contar con la autorización de la autoridad competente.
- Verificar que el uso del terminal terrestre, estación de ruta, terminal de carga y/o taller de mantenimiento sea el adecuado en función a la autorización obtenida.
- Permitir el uso de sus instalaciones solo a transportistas autorizados y a vehículos habilitados.

El numeral 33.6 del artículo 33 del RNAT establece que la infraestructura complementaria para ser habilitada debe cumplir con lo que dispone el Reglamento Nacional de Edificaciones vigente<sup>9</sup>, esto es, contar con las características adecuadas que permitan atender la cantidad de usuarios, empresas, servicios, frecuencias y vehículos que las empleen; debe permitir los giros y movimientos de los vehículos en su interior y no generar impactos negativos en el tránsito, en la circulación de personas y vehículos en el lugar en el que se encuentren ubicados.

Teniendo en cuenta que una de las obligaciones de los operadores de terminales terrestres es contar con el respectivo Certificado de Habilitación Técnica, el RNAT establece el procedimiento y los requisitos para obtenerlo, mas no un procedimiento para la modificación del mismo con el objetivo de establecer mejoras técnicas a la infraestructura.

En cuanto al procedimiento y requisitos para obtener Certificado de Habilitación Técnica, el artículo 74 del RNAT dispone que para la obtención del mismo se debe presentar una solicitud bajo la forma de declaración jurada dirigida a la autoridad

<sup>9</sup> Sobre el particular, el Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA establece que las edificaciones para terminales terrestres deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Los accesos para salida y llegada de pasajeros deben ser independientes.
- Debe existir un área destinada al recojo de equipaje
- El acceso y salida de los buses al terminal debe resolverse de manera que exista visibilidad de la vereda desde el asiento del conductor.
- La zona de abordaje a los buses debe estar bajo techo y permitir su acceso a personas con discapacidad.
- Deben contar con sistemas de comunicación visual y sonora.

Asimismo, señala que las edificaciones para terminales terrestres estarán provistas de servicios sanitarios según lo que se establece a continuación:

Número de personas	Hombres	Mujeres
0 - 100	1L, 1U, 1I	1L, 1I
101 - 200	2L, 2U, 2I	2L, 2I
201 - 500	3L, 3U, 3I	3L, 3I
Cada 300 personas adicionales	1L, 1U, 1I	1L, 1I

L = Lavatorio, U = Urinario, I = Inodoro

Precisando además que adicionalmente deben proveerse servicios sanitarios para el personal de acuerdo con la demanda para oficinas, para los ambientes de uso comercial como restaurantes o cafeterías y para personal de mantenimiento.



competente<sup>10</sup> (MTC o Gobierno Regional, de corresponder), en la que se señale determinada información que establece dicho artículo.

De la misma manera, el citado artículo dispone que a la solicitud se debe acompañar un informe técnico emitido por la entidad certificadora autorizada, que verifique el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia exigibles para que proceda la habilitación de la infraestructura complementaria. En caso que la autoridad competente no haya autorizado a ninguna entidad privada para realizar el control señalado, se incluirá como parte de la declaración jurada, una expresa declaración efectuada por el solicitante de que cumple con las condiciones y requisitos de acceso establecidos en el RNAT y en las normas complementarias.

En atención a ello, el Texto Único de Procedimientos Administrativos del MTC, establece el procedimiento N° DSTT-033: otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica, en el cual se detalla que dicho procedimiento es de evaluación previa sujeto a silencio administrativo positivo, el mismo que debe evaluarse en un plazo de 15 días hábiles por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre.

No obstante lo indicado, a la fecha no se ha autorizado a ninguna entidad certificadora que verifique que las personas que solicitan ante el MTC o los Gobiernos Regionales un Certificado de Habilitación Técnica, cumplen con las condiciones y requisitos de acceso establecidos en el RNAT para que puedan operar, por lo que, ante esta situación se viene admitiendo la declaración efectuada por el solicitante de que cumple con dichas condiciones y requisitos, lo cual es corroborado a través de una fiscalización posterior, cuando el operador de la respectiva infraestructura complementaria se encuentra desarrollando la actividad económica.

Es importante indicar, que la falta de entidades certificadoras no solo se debe al vacío normativo respecto a la regulación sobre la forma de presentación y contenido del informe técnico que acredite que la respectiva infraestructura complementaria, antes de operar, cumple con las condiciones y requisitos de acceso establecidos en el RNAT; sino también al casi nulo interés de las empresas privadas de constituirse en entidades certificadoras.

En ese sentido, existe una falta de capacidad de control ex ante y ex post de la infraestructura complementaria que permita verificar el cumplimiento de las condiciones y requisitos de acceso, motivo por el cual, resulta necesario establecer medidas orientadas a dicho fin.

Al respecto, se cuenta con información sobre accidentes ocurridos en terminales terrestres, que en determinados casos tuvieron consecuencias fatales, tal como se puede advertir en la siguiente tabla:

---

<sup>10</sup> Cabe señalar que la solicitud bajo la forma de Declaración Jurada debe señalar lo siguiente:

- Razón o denominación social.
- El número del Registro Único del Contribuyente (RUC).
- Domicilio y dirección electrónica del solicitante.
- Nombre, documento de identidad y domicilio del representante legal y número de partida de inscripción registral del solicitante y de las facultades del representante legal en caso de ser persona jurídica.
- Dirección y ubicación de la infraestructura complementaria de transporte que se solicita habilitar.
- Contrato suscrito con quien operará o administrará la infraestructura, de ser el caso.



Tabla N° 2: Accidentes e Incidentes en terminales terrestres, 2014-2019

Fecha	Descripción	Ubicación	Muertos	Heridos
31/03/2019	Diecisiete muertos y catorce heridos, dejaron un bus interprovincial de dos pisos que se quemó en un área informal que funciona como terminal terrestre cerca de Fiori (tras el desalojo en enero de 2018), ubicado en el cruce de las avenidas Tomás Valle con Panamericana Norte, en San Martín de Porres.	Lima	17	14
16/09/2018	Personal de Seguridad Ciudadana de Chimbote, halló sin vida a una mujer al interior de un ómnibus interprovincial en el terminal terrestre "El Chimbador", en Áncash.	Ancash	1	0
16/07/2018	Silvestre Velásquez Yucra, de 78 años, perdió la vida minutos después de llegar a la ciudad de Ayacucho al interior del terminal terrestre Libertadores de América.	Ayacucho	1	0
17/03/2018	Aproximadamente a las 17:58 horas del jueves 15, Nicolás Oxacopa Poma de 60 años de edad, falleció a los pocos minutos de abordar un bus en terminal de la ciudad de Ilaya que iba con destino a Tacna.	Puno	1	0
26/10/2017	Una mujer identificada como Filomena Chura de Ticona, resultó herida tras ser atropellada dentro del terminal terrestre de Moquegua, cuando pretendía acudir a los servicios higiénicos.	Moquegua	0	1
14/12/2014	Ana María Guevara Burga, falleció la mañana del domingo 14 en el terminal terrestre de Plaza Norte luego de descender de un bus interprovincial que la trajo desde Cajamarca.	Lima	1	0
16/07/2014	Un transeúnte murió luego que un bus interprovincial lo arrollara dentro del terminal terrestre de Plaza Norte, ubicado en el kilómetro 4 de la avenida Túpac Amaru, en Independencia.	Lima	1	0
4/01/2014	Tendida en el piso del terminal terrestre de Puno, fue encontrada la turista Patricia Rodríguez Barbosa (26), extranjera que repentinamente sufrió un desmayo minutos después de llegar a la ciudad y muere antes de llegar a hospital.	Puno	1	0

Fuente: DPNTRA.

Ante la falta de entidades certificadoras y la ocurrencia de siniestros y accidentes en los terminales terrestres, se evidenció la necesidad de que el control ex ante de las condiciones y requisitos de acceso para la operación de la infraestructura complementaria, sea asumido por el MTC o el Gobierno Regional respectivo.

En esa línea, a través del Informe N° 893-2019-MTC/08, la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC señaló que si bien no se puede exigir documentación adicional a la señalada en los requisitos dispuestos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos del MTC, la autoridad competente a cargo de las evaluaciones, puede,



en virtud del artículo 177 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>11</sup>, realizar una Inspección Ocular, como actuación probatoria destinada a verificar los hechos declarados por el solicitante, y tener todos los elementos que generen certeza, al momento de atender un requerimiento de la naturaleza del procedimiento otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica.

Esta verificación in situ o inspección ocular por parte del MTC, se realiza a efectos de comprobar si la infraestructura cumple con las condiciones establecidas en el RNAT, y se efectúa una vez que el ciudadano presenta su solicitud pidiendo el Certificado de Habilitación Técnica.

En este punto es importante mencionar que como consecuencia de las acciones de fiscalización posterior realizadas por el MTC, se han obtenido los resultados citados en la Tabla N° 3:

**Tabla N° 3: Terminales habilitados y deshabilitados en el periodo 2015-2019.**

AÑO	TERMINALES HABILITADOS	TERMINALES DESHABILITADOS	
		NULIDAD	RENUNCIA
2015	14	20	2
2016	32	45	12
2017	55	50	24
2018	94	8	22
2019 (al 4 de abril)	24	0	1
TOTALES	219	123	61
		184	
		403	

Fuente: DSTT de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes

Se destaca que, el 31% de las habilitaciones emitidas en el periodo considerado de 2015 a 2019 (123 de 403) han sido declaradas nulas en un proceso de fiscalización posterior. En consecuencia, aproximadamente una de cada tres habilitaciones presenta incumplimientos de requisitos mínimos en verificaciones posteriores. Por ejemplo, en algunos casos se han detectado incumplimientos relacionados con lo especificado en la Norma A.110 del vigente Reglamento Nacional de Edificaciones, así como otros relacionados con la prohibición del ingreso al terminal terrestre en retroceso.

Asimismo, como ya se señaló anteriormente, conforme al artículo 74 del RNAT, que regula los requisitos para obtener el Certificado de Habilitación Técnica, en caso la autoridad competente no haya autorizado a ninguna entidad certificadora, se incluye como parte de la respectiva declaración jurada, una expresa declaración efectuada por el solicitante de que cumple con las condiciones y requisitos de acceso establecidos en el presente Reglamento y en las normas complementarias. En ese sentido, el referido artículo no precisa cuáles son los requisitos para obtener el Certificado de Habilitación Técnica, remitiendo ello, de manera general a las disposiciones del RNAT, lo cual no otorga claridad al respecto.

<sup>11</sup> Artículo 177.- Medios de prueba

Los hechos invocados o que fueren conducentes para decidir un procedimiento podrán ser objeto de todos los medios de prueba necesarios, salvo aquellos prohibidos por disposición expresa. En particular, en el procedimiento administrativo procede:

(...)

5. Practicar inspecciones oculares.



En consecuencia, el actual sistema administrativo de emisión de Certificados de Habilitación Técnica comprende deficiencias que se evidencian ante la alta tasa de nulidades de los mismos, la cual asciende al 31%. Es por ello, que resulta necesario modificar la regulación en materia de infraestructura complementaria de transporte, estableciendo: en un mismo artículo y de manera clara los requisitos para la obtención del Certificado de Habilitación Técnica; el procedimiento para el otorgamiento de este último, a cargo de la autoridad competente, eliminando a las entidades certificadoras, las cuales de acuerdo a lo manifestado anteriormente, a la fecha no han sido implementadas; el procedimiento para modificar el Certificado de Habilitación Técnica, lo cual permitirá al operador de la infraestructura complementaria, realizar mejoras en la misma; así como precisiones necesarias para optimizar el funcionamiento de la infraestructura complementaria sujeta al otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica, como son, los terminales terrestres, estaciones de ruta y talleres de mantenimiento.

Sobre el particular, como ya lo hemos señalado, el artículo 3 de la LGTT establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

En ese sentido, consideramos que permitir que un terminal terrestre o estación de ruta ejerza su actividad sin que la administración evalúe de manera previa a la emisión de una habilitación y en forma detallada cada una de las condiciones de acceso y operación, podría conllevar a que una persona (natural o jurídica) opere dicha infraestructura sin las más mínimas condiciones de seguridad para los usuarios del servicio público de transporte terrestre de pasajeros; poniendo en riesgo su salud y vida.

Por ello, se plantea la emisión de una Directiva que establece los lineamientos para la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte en el procedimiento administrativo de otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica, lo cual permitirá reducir la discrecionalidad en las inspecciones oculares; así como la emisión de una Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte, a efectos de promover un marco jurídico que permita que la infraestructura complementaria sea autorizada bajo las condiciones de seguridad que corresponden.

En esa misma línea, se plantea la exigencia de indicar en la solicitud de expedición del Certificado de Habilitación Técnica, las coordenadas geográficas en el sistema WGS84 de la puerta de ingreso y salida de peatones, a efectos de que se pueda ubicar rápidamente la infraestructura complementaria ofertada como terminal terrestre. Ello, tomando en cuenta que los inspectores oculares de la autoridad competente no necesariamente conocen la geografía del lugar en donde está ubicada la infraestructura, y a efectos de resguardar la seguridad de los mismos.

Asimismo, debemos advertir que con la publicación del Decreto de Urgencia N° 019-2020 y su Cuarta Disposición Complementaria Modificatoria, entraron en vigencia ciertos impedimentos e incompatibilidades para obtener un título habilitante en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios, ya que se introdujo en la LGTT el artículo 4-A. Al respecto el numeral 4-A.1 del citado artículo, establece:

#### **“Artículo 4-A. Impedimentos e incompatibilidades**

4-A.1 Se encuentran impedidas para obtener título habilitante para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios:



- a) Las personas naturales y/o jurídicas que, hayan sido sancionadas con cancelación y/o inhabilitación definitiva para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios y dicha sanción haya quedado firme y/o haya agotado la vía administrativa.
- b) Los socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales de la persona jurídica sancionada con la cancelación y/o inhabilitación definitiva para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios y dicha sanción haya quedado firme y/o haya agotado la vía administrativa.
- c) La persona jurídica cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales hayan formado parte de otra persona jurídica sancionada con cancelación y/o inhabilitación definitiva para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios y dicha sanción haya quedado firme y/o haya agotado la vía administrativa.
- d) La persona natural o jurídica que se le hubiere anulado, revocado, caducado o resuelto su autorización, concesión, habilitación, adjudicación, licencia u otro título habilitante para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios, otorgado por la autoridad competente.
- e) Las personas jurídicas cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, sean o hayan sido funcionarios o servidores en las entidades públicas relacionadas a la actividad y/o servicio de transporte y servicios complementarios, en cualquier modalidad de contratación, en el último año.
- f) La persona jurídica cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, hayan sido condenados por los delitos de tráfico ilícito de drogas, lavado de activos, pérdida de dominio, así como por los delitos contra la administración pública y contra la fe pública.
- g) La persona jurídica cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, que hayan sido declarados en quiebra, en insolvencia o se encuentren sometidos a procedimiento concursal en tanto dure esta situación.
- h) Las personas jurídicas cuyos socios o asociados, así como los cónyuges o parientes de éstos dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, presten servicios o hayan prestado servicios dentro del último año bajo relación laboral o cualquier otro vínculo contractual con empresas cuyas autorizaciones, hubieran sido sancionadas con cancelación o se les hubiere anulado, revocado o resuelto sus autorizaciones o concesiones otorgadas por el MTC, como consecuencia de incumplimientos en sus obligaciones legales o contractuales, aun cuando los actos administrativos de sanción, anulación, revocación o resolución hubieren sido impugnados en la vía judicial o arbitral.

En ese sentido, el proyecto normativo dispone que, dentro del procedimiento administrativo para obtener el Certificado de Habilitación Técnica, la persona natural o jurídica debe indicar en la solicitud bajo forma de declaración jurada, que no se encuentra incurso en los supuestos de impedimentos e incompatibilidades para obtener

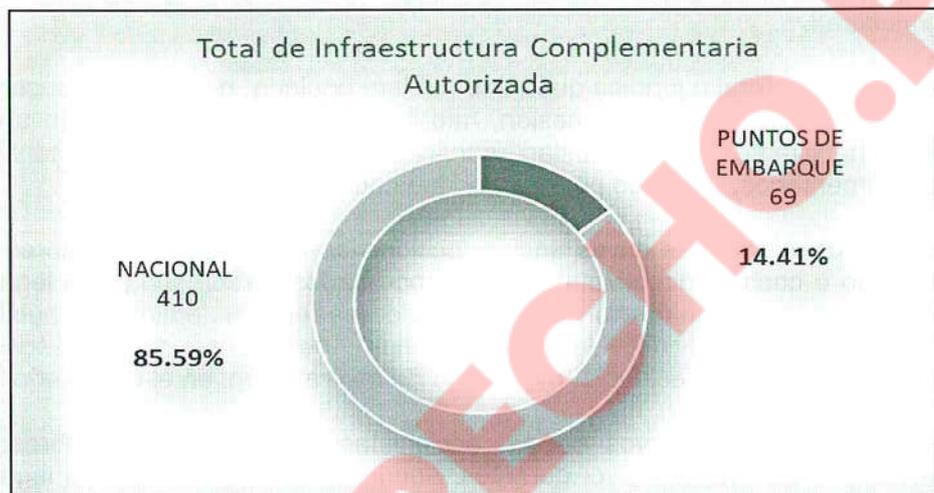


títulos habilitantes, regulados en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Ahora bien, entre los modos de transporte, una ventaja clave competitiva que tiene la prestación del servicio de transporte en buses tiene que ver con su flexibilidad, en tanto no necesariamente se requiere de grandes inversiones en infraestructura, como lo podría ser un terminal de ferrocarril o un aeropuerto. Sin embargo, para las operaciones de transporte en bus de larga distancia, como el transporte de ámbito nacional y regional, se requiere de acceso a la red de transporte público local e instalaciones seguras y confortables para intercambiar hacia otros modos de transporte.

Actualmente existen un total de 479 infraestructuras habilitadas para prestar el servicio como infraestructura complementaria de transporte terrestre a nivel nacional, de acuerdo al siguiente cuadro:

#### Número de infraestructura complementaria autorizada a nivel nacional



Fuente: Dirección General de Autorizaciones en Transportes

Como se puede apreciar, en los mapas de ubicación georreferenciada de los terminales terrestres y puntos de embarque a nivel nacional (Anexo del referido documento), si bien existen un total de cuatrocientos setenta y nueve (479) terminales y puntos de embarque habilitados en todo el país, su número no es el suficiente para generar una red de transportes que garantice su asequibilidad para brindar el servicio de transporte de personas, puesto que aún existen zonas alejadas del país que carecen con infraestructura habilitada para brindar dicho servicio.

Esta situación, también ha sido identificada por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, a través de sendos pronunciamientos en materia de eliminación de barreras burocráticas, cuyas denuncias versaban sobre la irrazonabilidad de exigir como condición de acceso para brindar el servicio de transporte regular de personas, el contar con terminales terrestres habilitados en el inicio y final de la ruta, en zonas que no contaban con tales infraestructuras.

Sobre el particular, en la Resolución N° 1181-2011/SC1-INDECOPI del 15 de junio del 2011, la Sala de Defensa de la Competencia N° 1, declaró barrera burocrática la exigencia de contar con terminales terrestres y/o estaciones de ruta habilitados en cada



uno de los extremos de ruta y escalas comerciales, pues el MTC no acreditó haber evaluado la proporcionalidad de la medida ni los efectos que podría ocasionar en el servicio de transporte o en la población, así como no acreditó que la proporcionalidad de dicha obligación sea la medida menos gravosa, en los siguientes términos:

*“58. Esta Sala concuerda con el MTC en que se encuentra habilitado para imponer a los transportistas la obligación de contar con terminales terrestres y/o estaciones de ruta habilitados - ya sean propios o de terceros - en cada extremo de la ruta y en las escalas comerciales. Sin embargo, el hecho de que una entidad sea competente para imponer una obligación no implica que la misma sea razonable para todos los casos en los que se aplica.*

*59. Por tanto, a fin de que dicha obligación no sea arbitraria o desproporcionada, es necesario que la entidad acredite haber evaluado los costos que la misma generará en los agentes económicos, así como los efectos que podría ocasionar en el mercado. Ello, con la finalidad de determinar si existen supuestos en los que debería existir una excepción o supuestos en los que la medida regulatoria que busca eliminar un riesgo termina causando otro.*

*60. En el presente caso, se evidencia que el MTC no tomó en cuenta el tamaño de las empresas, las rutas en las que operan ni el número de terminales terrestres y/o estaciones de ruta que existen y se encuentran autorizados en el país al momento de imponer la obligación. De acuerdo al MTC, no debía tener en cuenta dichos aspectos debido a que no debería existir una diferencia en el cumplimiento de los estándares o requisitos mínimos para prestar el servicio de transporte terrestre, dado que lo que se protege es la seguridad y bienestar de las personas y no la continuidad de los transportistas en el mercado.”*

Dicho precedente generó que, a la fecha, se haya declarado barrera burocrática la exigencia de contar con terminal terrestre en sesenta y nueve (69) casos, generando su inexigibilidad para aquellas empresas favorecidas por dichos pronunciamientos que brindan el servicio de transporte regular de personas en el ámbito nacional. Esto significa que, en tales casos, el servicio de embarque y desembarque de pasajeros se viene realizando bajo ningún estándar de seguridad y comodidad al usuario, lo que sí garantizaría una infraestructura debidamente habilitada.

En tal sentido, con la finalidad de hacer frente a dicha situación y generar una alternativa que favorezca la competencia de infraestructura a nivel nacional, especialmente en zonas al interior del país, con estándares que garanticen las condiciones de seguridad de los usuarios, resulta necesario la adecuación a un tipo de infraestructura complementaria de transporte. Para lo cual, como ya se mencionó, se proyecta la creación de una “Directiva que establece las especificaciones y/o características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte” y una “Directiva que establece los lineamientos para la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte en el procedimiento administrativo de otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica”, así como, la creación de un procedimiento administrativo destinado a que el titular de la infraestructura complementaria de transporte pueda modificar de los términos de su certificado de habilitación técnica a efectos de que los terminales terrestres habilitados en la actualidad puedan mejorar sus condiciones técnicas y así ofrecer un mejor servicio para la ciudadanía.

En tal sentido, con la finalidad de hacer frente a dicha situación y generar una alternativa que favorezca la competencia de infraestructura a nivel nacional, se ha previsto que actualmente aquellas empresas cuyas infraestructuras se encuentran realizando



actividades en curso, puedan adecuar sus infraestructuras a las nuevas condiciones que se requieren a través de la presente propuesta normativa.

### **Sobre la operación de infraestructura complementaria de transporte sin licencia de funcionamiento vigente**

Ahora bien, la sola emisión del Certificado de Habilitación Técnica no permite la operación de la infraestructura complementaria por cuanto requiere necesariamente que esta cuente con la obtención de la Licencia de Funcionamiento.

La Conformidad de Obra es relevante pues permite evidenciar que la edificación cumple con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Edificaciones, acreditando que esta cuenta con las condiciones de seguridad mínimas para que las personas hagan uso de la misma; por lo que, una edificación que no cuenta con dicha Conformidad, pero que obtenga un Certificado de Habilitación Técnica, no genera certeza de que brinde la seguridad necesaria para albergar a las personas que hagan uso del servicio de transporte de pasajeros.

Por otro lado, existe la posibilidad que una infraestructura cuente con la Conformidad de Obra y con el Certificado de Habilitación Técnica, pero que no cuente con Licencia de Funcionamiento, situación que representa también un riesgo para los usuarios, pues la obtención de dicha Licencia se da como consecuencia de la verificación por parte de las Municipalidades competentes de, entre otros, las condiciones de seguridad de la edificación conforme a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 046-2017-PCM, Texto Único Ordenado de la Ley N° 28976, Ley Marco de Licencia de Funcionamiento.

Adicionalmente a las situaciones descritas, existe la posibilidad de que una infraestructura cuente con Habilitación Técnica para ser utilizado como un Terminal Terrestre, pero que no ha obtenido la Conformidad de Obra ni la Licencia de Funcionamiento, lo que implicaría que los usuarios acudirían a una edificación respecto de la cual no se tiene certeza de que cumpla con aquellas condiciones de seguridad mínimas y necesarias que permitan que los usuarios hagan uso de la misma sin poner en riesgo su integridad.

Por tal motivo, resulta necesario que el Certificado de Habilitación Técnica se encuentre condicionado a que, entre otros, la infraestructura cuente con la Licencia de funcionamiento otorgada por la autoridad municipal competente, en tanto esto permite verificar de manera adecuada que la misma cumple con las condiciones y requisitos mínimos de seguridad necesarias para albergar a los usuarios de los servicios de transporte.

Asimismo, resulta importante mencionar que de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 73.7 del artículo 73 del RNAT, a partir de la obtención del Certificado de Habilitación Técnica, el titular de la infraestructura complementaria de transporte, deberá tramitar ante la autoridad competente, la autorización municipal de funcionamiento. Sin embargo, de la información obtenida de la página web oficial de la SUTRAN, en el ejercicio de sus actividades de fiscalización esta ha detectado la existencia de terminales terrestres que cuentan con la habilitación sectorial, pero carecen de Licencia de Funcionamiento emitida por la autoridad competente<sup>12</sup>.

En ese sentido, a fin de evitar que exista infraestructura complementaria que se encuentre operando con el Certificado de Habilitación Técnica, pero sin Licencia de

<sup>12</sup> Ver: <http://www.sutran.gob.pe/2019/09/sutran-cerro-13-terminales-terrestres-que-operaban-con-permisos-anulados-y-sin-habilitacion-tecnica-del-mtc-2/>



Funcionamiento emitida por la autoridad municipal competente, vulnerando la obligación legalmente establecida, resulta necesario sujetar la eficacia del Certificado de Habilitación Técnica obtenida por el administrado a que este acredite contar con la respectiva Licencia de Funcionamiento vigente que le permitirá realizar sus actividades.

Resulta importante mencionar que, de acuerdo con la Tercera Disposición Complementaria del Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial, la habilitación que otorga el MTC para la operación de los terminales terrestres y estaciones de ruta está sujeta a la condición, término o modo que establezca el RNAT.

### **Sobre el silencio administrativo en caso de falta de respuesta por parte de la autoridad competente.**

De otro lado, es condición sine qua non para garantizar los derechos elementales de seguridad jurídica y de igualdad ante la ley, que el RNAT permita una interpretación unívoca de su contenido a través de su redacción en un lenguaje claro y sencillo; y que su estructura y organización respondan a las reglas de técnica legislativa establecidas en el ordenamiento, por ello, a efectos de asegurar la predictibilidad de los actos emitidos por la autoridad administrativa, el procedimiento que se debe seguir para obtener un Certificado de Habilitación Técnica, así como sus requisitos, debe ser precisado en la norma.

En virtud a lo expuesto, consideramos que, habiéndose demostrado el interés público vinculado a este procedimiento, de acuerdo a lo establecido en el artículo 34 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, corresponde que el procedimiento para la obtención del Certificado de Habilitación Técnica, sea de evaluación previa sujeto a silencio negativo.

En esa misma línea, la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre, órgano encargado de evaluar las solicitudes de otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica, mediante Informe N° 085-2019-MTC/17.02, precisa que “teniendo en cuenta la evaluación de los requisitos considerados en el nuevo proyecto normativo (el cual incluye realizar la inspección ocular), en los inmuebles ofertados como terminal terrestre (que se encuentran ubicados a nivel nacional, muchos de los cuales en zonas distantes a la ciudad), conlleva a una evaluación de mayor complejidad, ya que se tiene que realizar una evaluación integral (documental y la verificación in situ) para poder plasmar el oficio de observaciones, lo cual conllevaría a que el plazo considerado en el proyecto normativo (15 días hábiles para resolver, sujeto a silencio administrativo positivo) sea muy corto para poder llevar a cabo la programación de los viajes, la evaluación del expediente y sobre todo la notificación de los oficios de observaciones que suspenden el plazo de tramitación (el cual depende de la Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental).”

En el mencionado informe, la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre detalla el siguiente flujo de la evaluación de los requerimientos de Certificado de Habilitación Técnica:

LÍNEA DE TIEMPO DE LA EVALUACIÓN DEL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO DE HABILITACIÓN TÉCNICA	Días Hábiles Transcurridos
Ingreso de Solicitud en mesa de partes de OACGD	MTC Lima: 1° - 2° día
(Nota: Este plazo varía si ingresa por las mesas de parte de los Centros de Atención al Ciudadano - CAC en provincias, en dichos casos, el documento demora en llegar a la sede de Lima entre 3 a 5 días hábiles)	<b>MTC CAC</b> <b>provincia: 3° a 5° día</b>



LÍNEA DE TIEMPO DE LA EVALUACIÓN DEL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO DE HABILITACIÓN TÉCNICA	Días Hábles Transcurridos
Entrega física de la solicitud de OACGD a la mesa de partes de la DSTT	MTC Lima: 2° día <b>MTC CAC provincia: 3° a 5° día</b>
Entrega física de la solicitud a la mesa de partes de la DSTT y luego entrega al coordinador del Área <sup>13</sup>	2° día
Asignación del expediente al evaluador	2° día
Oficiar a la empresa indicando la programación de la fecha de inspección. <b>Nota:</b> Se debe tener en cuenta que de acuerdo a lo señalado por la Oficina de Asesoría Jurídica, se debe avisar al administrado con un mínimo de 3 días antes de realizar la inspección <sup>14</sup> . En dicho sentido, se está programando la inspección aproximadamente entre el 10mo a 12vo día del plazo, a fin de que exista tiempo suficiente para que la empresa sea notificada.	3° día
Envío del Oficio para su notificación de la DSTT a OACGD	3° día
Salida del documento de OACGD para su notificación	4° día
Notificar el oficio con la programación de la inspección <b>Nota:</b> Para notificaciones en Lima Metropolitana demora entre 1 a 2 días, y en provincia entre 5 a 7 días hábiles.	Lima: 6° día Provincia: 11° día
Día de la Inspección ocular	Lima: 10° día Provincia: 14° día
Elaboración del oficio de observaciones después de realizada la inspección	Lima: 10° día Provincia: 14° día
Envío del Oficio para su notificación de la DSTT a OACGD <b>Nota:</b> Cabe precisar que la notificación del oficio de observaciones suspende el plazo del trámite.	Lima: 11° día Provincia: 15° día
Salida del documento de OACGD para su notificación	Lima: 12° día <b>Provincia: 16° día (SAP)</b>
Notificar el oficio de observaciones <b>Nota:</b> Para notificaciones en Lima Metropolitana demora entre 1 a 2 días, y en provincia entre 5 a 7 días hábiles.	Lima: 13° día <b>Provincia: 17° día (SAP)</b>
<b>PLAZO SUSPENDIDO HASTA RESPUESTA DE EMPRESA. EL PLAZO SE REACTIVA CON RESPUESTA DE LA EMPRESA (Se le otorga 10 días hábiles)</b>	
Ingreso de documentación en mesa de partes de OACGD <b>Nota:</b> Este plazo varía si ingresa por las mesas de parte de los Centros de Atención al Ciudadano - CAC en provincias, en dichos casos, el documento demora en llegar a la sede de Lima entre 3 a 5 días hábiles.	MTC Lima: 14° – 15° día <b>MTC CAC provincia: 18° día (SAP)</b>

<sup>13</sup> Se debe tener en cuenta la hora de entrega de la documentación por parte de OACGD, por ejemplo, si remiten el documento antes del mediodía a la mesa de partes de la DSTT, aproximadamente el documento está siendo entregado el mismo día en el transcurso de la tarde al coordinador del Área, sino al día siguiente por la mañana.

<sup>14</sup> La citada precisión se encuentra consignada en el Informe N° 893-2019-MTC/08 de fecha 15 de abril de 2019, en la cual la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC indica en el ítem 3.14 que para ejercer las facultades de actuación probatoria cuando no se tenga por ciertos hechos alegados por los administrados o la naturaleza del procedimiento lo exija, disponiendo la actuación de pruebas, siguiendo el criterio de concentración procesal, se debe fijar un periodo para el efecto no menor de tres días ni mayor de quince contados a partir de su planteamiento.



LÍNEA DE TIEMPO DE LA EVALUACIÓN DEL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO DE HABILITACIÓN TÉCNICA	Días Hábiles Transcurridos
Entrega física de la solicitud de OACGD a la mesa de partes de la DSTT y luego entrega al coordinador del Área <sup>15</sup> <b>Nota:</b> Se debe tener en cuenta que actualmente por el tiempo insuficiente, se le hace constante seguimiento a través del STD para verificar si ha ingresado alguna respuesta al trámite, solicitando a OACGD que deriven el expediente de manera urgente o trabajando sobre el documento escaneado en el STD.	MTC Lima: 15° día <b>MTC CAC</b> <b>provincia: 19° a 23° día (SAP)</b>
Entrega del documento al evaluador para la prosecución del trámite	MTC Lima: 15° día <b>MTC CAC</b> <b>provincia: 19° a 23° día (SAP)</b>
Emisión de informe y proyecto de RD que resuelve el pedido	MTC Lima: 15° día <b>MTC CAC</b> <b>provincia: 19° a 23° día (SAP)</b>

De otro lado, precisa que “consideramos que el procedimiento de otorgamiento del Certificado de Habilitación Técnica de infraestructura complementaria de transporte, debería sujetarse a silencio administrativo negativo, debido al interés final que protege esta habilitación, el cual es otorgar habilitaciones a infraestructuras complementarias seguras y de calidad para los usuarios, no habilitando de esta manera inmuebles que no cumplen con los estándares establecidos, poniendo en riesgo la vida y salud de los usuarios”

Sobre el particular, respecto al plazo para realizar la evaluación de las solicitudes para el otorgamiento de la habilitación técnica, consideramos que dicho procedimiento administrativo debe contar con un plazo máximo de tramitación de treinta (30) días hábiles, con arreglo a lo dispuesto en la Ley del Procedimiento Administrativo General; en caso contrario, tal como se puede advertir de la información remitida por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre, establecer un plazo menor conllevaría a que la autoridad competente no pueda cumplir con realizar de manera correcta la verificación in-situ.

#### **Sobre la adecuación de los terminales terrestres habilitados al amparo de un régimen legal anterior al RENAT.**

El RNAT, en su Primera Disposición Complementaria Derogatoria dispone la derogación del Decreto Supremo N° 009-2004-MTC, que aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Ahora bien, el literal g) del Código T.1 del literal d) del Anexo 2 “Tabla de Infracciones y Sanciones” del RNAT, establece que constituye infracción administrativa: “Operar terminales terrestres que no cuenten con un área apropiada y suficiente para que los vehículos que lo utilizan puedan girar y maniobrar internamente; o con puertas de ingreso y de salidas independientes, así como instalaciones y equipamiento para las operaciones a que está destinado”.

En ese sentido, podemos advertir que existe un vacío legal para los titulares de infraestructura complementaria de transporte que obtuvieron su certificado de

<sup>15</sup> Se debe tener en cuenta la hora de entrega de la documentación por parte de OACGD, por ejemplo, si remiten el documento antes del mediodía a la mesa de partes de la DSTT, aproximadamente el documento está siendo entregado el mismo día en el transcurso de la tarde al coordinador del Área, si no al día siguiente por la mañana.



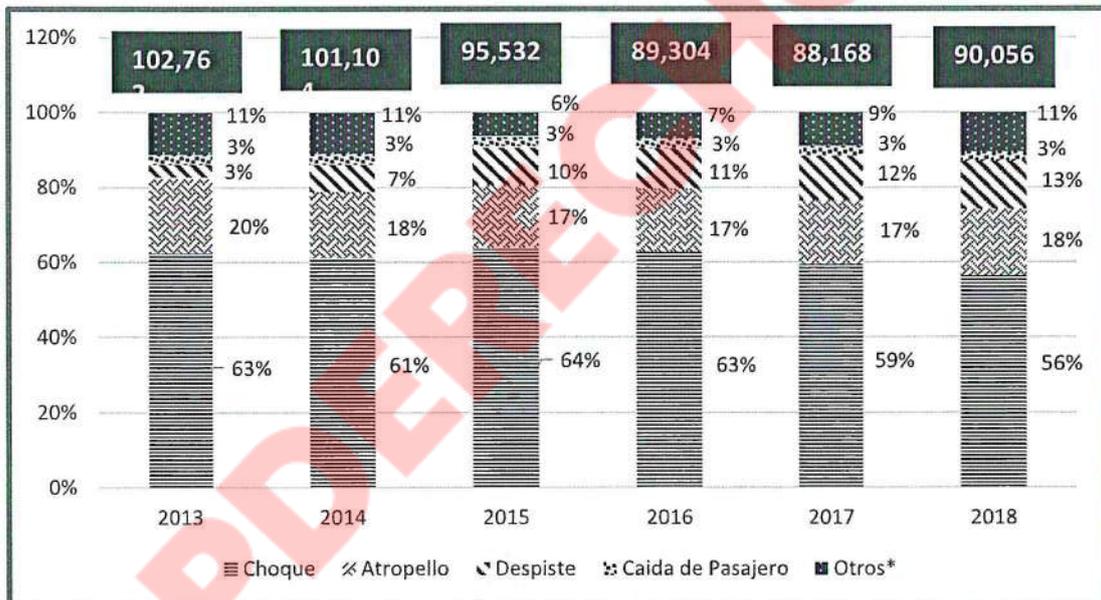
habilitación técnica antes de la vigencia del actual RNAT y que, por ello, no cumplen con las condiciones técnicas mínimas de seguridad a efectos de brindar un servicio idóneo a los ciudadanos.

Bajo tal contexto, se plantea establecer un régimen de adecuación para tales infraestructuras, a efectos de que puedan regularizar las condiciones técnicas de seguridad y brindar un mejor servicio para los ciudadanos. Para ello, el procedimiento administrativo de modificación del Certificado de Habilitación Técnica, será fundamental a efectos de que se puedan modificar condiciones técnicas o legales relevantes de las infraestructuras complementarias de transporte, con la única finalidad de mejorar sus condiciones.

### Sobre la necesidad de incorporar el identificador biométrico de huella dactilar.

En el Perú, el problema de la seguridad vial en el transporte no deja de ser preocupante. A partir de la lectura de las estadísticas reportadas por la Policía Nacional del Perú, se han registrado en la red vial nacional, regional, vecinal y en zonas urbanas entre los años 2013 y 2018, 90,056 accidentes de tránsito, producto de los cuales se han identificado 282,846 heridos y 14,395 muertos.

**Estadística de accidentes de tránsito registrado en la red vial nacional, regional, vecinal y en zonas urbanas**

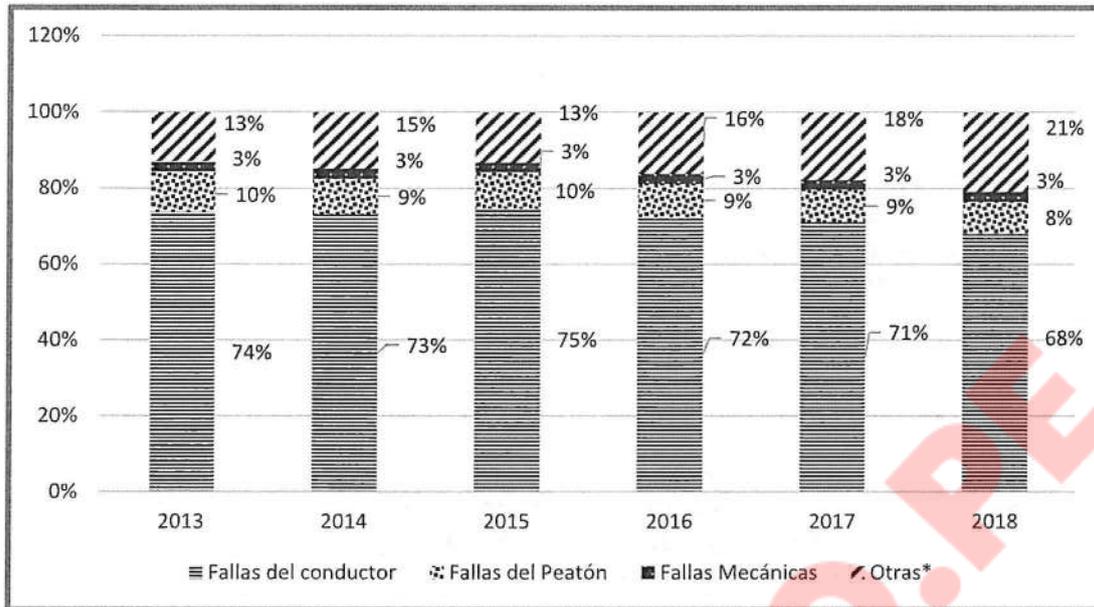


Fuente: Policía Nacional del Perú

De acuerdo a la información de la Policía Nacional del Perú, la principal causa de accidentes de tránsito es la falla del conductor, que oscila entre el 68% y el 75%. Lo señalado, nos lleva a concluir que, de los accidentes de tránsito ocurridos, básicamente, estos se producen a diversos factores vinculados al conductor. En consecuencia, es necesario desarrollar medidas orientadas a mejorar las condiciones que determinan este factor.



### Principales causas de accidentes de tránsito



Fuente: Policía Nacional del Perú

Tal como lo señala el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, "...la principal causa de accidentes de tránsito es el Factor Humano. A nivel nacional, el comportamiento de los usuarios de las vías como causa de siniestralidad se relaciona a conducta infractora del usuario conductor, como el exceso de velocidad, imprudencia del conductor y conducir en estado de ebriedad."<sup>16</sup>. Lo que brinda mayor sustento respecto de los aspectos en los que se debe establecer medidas con mayor incidencia.

### Número de accidentes de tránsito ocurridos a nivel nacional, según la causa del siniestro, 2015 - 2018.

Causas de Accidentes de Tránsito	2015	2016	2017	2018
Exceso de velocidad	30,672	28,380	25,445	25,048
Imprudencia del conductor	27,552	25,210	25,903	25,858
Ebriedad del conductor	7,754	6,522	6,769	6,602
Imprudencia del peatón	6,901	5,899	5,492	5,351
Imprudencia del pasajero	1,736	1,617	1,564	1,054
Exceso de carga	375	352	203	386
Desacato señal de tránsito	2,541	2,165	1,930	1,218
Falla mecánica	1,905	1,907	1,849	1,929
Falta de luces	534	435	425	405
Vía en mal estado	1,660	1,512	1,575	1,690
Señalización defectuosa	637	903	462	478
Invasión de carril	2,065	1,845	2,068	2,152
Vehículo Mal Estacionado	719	549	544	432
Factor ambiental	480	578	734	811



Estado ebriedad del peatón	445	256	444	723
No Identifica La Causa	2,629	2,881	3,429	5,514
No Tiene La Certeza De Determinar La Causa	1,833	2,051	3,018	4,003
Otros	5,094	6,242	6,314	6,402
Total	95,532	89,304	88,168	90,056

**Fuente: Regiones y Frentes  
Policiales-PNP  
Elaboración Dirección General de  
Autorizaciones en Transporte**

Al respecto, existe evidencia que señala la prestación del servicio de transporte a través de conductores no acreditados o idóneos para dicha labor, lo cual incrementa considerablemente el riesgo de la ocurrencia de accidentes.

Como ya se ha señalado, el artículo 3 de la LGTT establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Es por ello, que la propuesta normativa incorpora la necesidad de que las infraestructuras complementarias de transporte cuenten con un identificador biométrico de huella dactilar, con la finalidad de que mediante esta herramienta informática se corrobore la identidad de los conductores que efectivamente realizan el servicio, evitando que la conducción sea realizada por personal no habilitado, así como supuestos de incumplimiento de las jornadas máximas de conducción. En tal sentido, el proyecto también incorpora obligaciones para el conductor y el transportista, referidas al respectivo registro a través de los controles de identificación biométrica, al inicio y término del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional y regional.

Al respecto, Francesc Serratosa indica que la biometría “es una ciencia que analiza las distancias y posiciones entre las partes del cuerpo para poder identificar o clasificar a las personas”<sup>17</sup>, siendo que el reconocimiento biométrico consiste en el uso de diferentes características anatómicas denominadas identificadores biométricos o rasgos biométricos (como huellas dactilares) para reconocer automáticamente a una persona.

Asimismo, de la experiencia obtenida de otros Reglamentos Nacionales, como el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, se ha podido comprobar que resulta de vital importancia que la interacción del sistema de identificación biométrica cuente con mecanismos de seguridad que permitan validar la identidad del conductor, debido a que mediante ese dispositivo se permite acreditar la existencia del comienzo de las jornadas de conducción; lo cual es fundamento necesario para promover la calidad en el servicio, aspecto que podrá incidir de manera significativa en la reducción y/o mitigación de accidentes de tránsito, habida cuenta de que las principales causas de su generación son precisamente factores humanos atribuibles al conductor de un vehículo automotor.

<sup>17</sup> SERRATOSA, Francesc. “La biometría para la identificación de las personas”, FUOC, Fundación para la Universitat Oberta de Catalunya, Barcelona, pág. 5; el referido texto puede ser consultado en la siguiente página web: [https://www.academia.edu/31531606/La\\_biometria\\_para\\_la\\_identificacion\\_de\\_las\\_personas\\_Francesc\\_Serratosa\\_PID\\_00195448](https://www.academia.edu/31531606/La_biometria_para_la_identificacion_de_las_personas_Francesc_Serratosa_PID_00195448).



En ese sentido, se justifica la necesidad de que el sistema de identificación biométrica vaya acompañado de una funcionalidad con el fin de mejorar y brindar mayor seguridad al proceso de identificación, denominada en algunos casos como detención de dedo vivo o activo (LFD-Live Finger Deteccion), y en otros como, rechazo de dedo falso. Esta funcionalidad está presente en la mayoría de marcas en las versiones de gama alta de dichos dispositivos.

La tecnología de detención de huella viva (LFD siglas en inglés) está basada en el análisis de las características de imagen dinámicas y estáticas de huellas falsas, y en cómo pueden ser distinguidas de las huellas vivas. Con un avanzado algoritmo de análisis para detectar anomalías en patrones de cambios dinámicos en las imágenes de huellas, y varias características estáticas de vivacidad o anormales en los dedos, las huellas falsas son distinguidas de las huellas vivas. Como las huellas hacen contacto gradualmente con la superficie del identificador biométrico, las huellas vivas naturalmente demuestran cambios en los patrones del área, intensidad y movimiento, pero las huellas falsas producen cambios no naturales en los patrones de las áreas separadas, área parcialmente oscurecida, distorsión en la forma de contorno y un gran movimiento en la parte principal. Detectando estas anomalías, las huellas falsas son identificadas de las huellas vivas.

Finalmente, a efectos de implementar de manera idónea esta medida, se ha incorporado una disposición complementaria transitoria con la finalidad que todos los titulares de infraestructuras complementarias de transporte, dentro de un lapso prudencial puedan contar con identificadores biométricos de huella dactilar que cumplan la funcionalidad detallada.

**Sobre las modificaciones e incorporaciones a Anexo 1 “Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias” y Anexo 2 “Tabla de Infracciones y Sanciones”, del RNAT.**

El análisis económico del derecho, de aplicación actual, tiene en cuenta el modelo de la elección racional, el cual supone que los individuos toman decisiones perfectamente racionales, libres de errores lógicos, coherentes con sus preferencias, que son estables y consistentes. La actuación de cada agente, en función, a sus costos o beneficios, los conlleva a escoger un curso de acción que maximiza su utilidad esperada.

En este contexto, según Gary Becker en su ensayo “Crimen y Castigo: un enfoque económico” (1974), utiliza el análisis económico para desarrollar políticas públicas y privadas óptimas para combatir el comportamiento ilegal. Las variables de decisión del público son sus gastos en policías, tribunales, etc., que ayudan a determinar la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo: prisión, libertad condicional, multa, entre otros.

Las decisiones "óptimas" se interpretan en el sentido de decisiones que minimizan la pérdida social en ingresos ocasionadas por la incursión en delitos. Esta pérdida es la suma de daños, costos de aprehensión y condena; así como los costos de llevar a cabo las penas impuestas; y, se puede minimizar esta pérdida con respecto a la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo, a menos que una o más de estas variables sea restringida por consideraciones "externas".

En este sentido, cabe preguntarse cuál es el criterio de graduación aplicable a la sanción que deben recibir los agentes económicos. Un marco general que permite determinar el cálculo general, ha sido propuesto por los autores Polinsky y Shavell. En



este modelo, se asume que los agentes económicos realizan acciones que generan externalidades negativas, lo que les reporta un beneficio. Sin embargo, el costo esperado de realizar la actividad no deseada está dado por el valor de la sanción (multa), multiplicado por la probabilidad de detección.

En el referido modelo, la probabilidad de detección depende del esfuerzo fiscalizador, lo que representa un costo para la sociedad. Dentro de este marco, el individuo maximiza el beneficio esperado de su actuación, obteniéndose como resultado del modelo que:

- En el caso de que los agentes sean neutrales al riesgo y que resulte conveniente controlar la actividad que genera la actividad negativa, se debe alcanzar una probabilidad mínima de detección (no es necesario realizar un esfuerzo de fiscalización), mientras que las multas tienen que ser altas, incluso del orden de la riqueza de cada agente económico. (Polinsky y Shavell 1979: 883).
- En el caso de que los agentes económicos presenten aversión al riesgo, si el esfuerzo necesario para detectar la conducta inadecuada es suficientemente pequeño, es necesario realizar el esfuerzo necesario para elevar la probabilidad de detección. La multa óptima es igual al beneficio privado de las personas que eligen desarrollar la actividad sancionada. (Polinsky y Shavell 1979: 884)

A tal efecto, podemos concluir que los autores señalan que elevar el monto de la multa, y no realizar el esfuerzo necesario para incrementar la probabilidad de detección de la conducta inadecuada, tiene como resultado la reducción de la utilidad total del agente económico, dada la aversión del riesgo de los agentes. En otras palabras, no sería posible elevar demasiado la multa óptima, debido a la menor preferencia de los agentes económicos por la incertidumbre en el flujo de ingresos.

En consecuencia, la multa óptima no puede ser tan elevada que represente un perjuicio excesivo para el agente económico que desarrolla la actividad, ni tan baja que no disuada la conducta infractora, requiriendo un esfuerzo de fiscalización excesivo. La ventaja de la teoría económica de determinación de sanciones consiste en que presenta un marco metodológico que se puede utilizar para asignar un valor efectivo a la multa por medio de un cálculo que utiliza información sobre costos y probabilidades de detección estimadas.

De acuerdo a lo señalado por Polinsky y Shavell en "The Theory of Public Enforcement of Law", cuando la probabilidad de detección de un acto dañino es fija y los agentes económicos son neutrales al riesgo, la multa óptima es igual al daño dividido entre la probabilidad de detección. Sin embargo, la aversión al riesgo del agente reduce el nivel de la multa, de manera que esta es inferior al daño esperado. Esto se aplica también para el caso en el que la probabilidad de detección dependa del nivel de esfuerzo del fiscalizador.

En consecuencia, se sostiene que el nivel de aplicación óptimo implica que el desincentivo de la conducta es ligeramente inferior al máximo posible, puesto que de esa manera se conservan recursos (destinados a la fiscalización). Además, una pequeña reducción en relación al nivel máximo de fiscalización provoca costos sociales pequeños y que son contrarrestados con el ahorro de recursos empleados en la fiscalización. Los autores señalan, además, que el mecanismo de imposición de las multas debe ser utilizado en la medida de lo posible, para evitar la medida más costosa de paralización total de las actividades del agente económico (imprisonment).



Considerando que la fiscalización genera costos, los autores señalan un marco general, el cual se propone como base del presente esquema de cálculo de sanciones. Se parte de la ecuación principal señalada por los autores Polinsky y Shavell:

$$f^* = h/pq + s/q + k$$

Donde:

$f^*$  representa el nivel de la multa óptima.

$h$  representa el daño causado.

$p$  representa la probabilidad de detección.

$s$  representa el costo del procedimiento administrativo-sancionador.

$q$  representa la probabilidad de que el procedimiento administrativo sancionador levantado culmine con la sanción efectiva.

$k$  es el costo de imponer la multa.

Esta ecuación forma el marco general del cual se desprenden varios modelos de cálculo de multas óptimas que se utilizan para la aplicación de las sanciones administrativas por parte de diversos organismos reguladores del país. Para su aplicación particular, es importante determinar el nivel de aversión del riesgo de los agentes infractores. Con un nivel de aversión al riesgo reducido, el modelo propuesto representa una buena aproximación del cálculo de la multa óptima. Debe señalarse también que alternativamente se utiliza el beneficio ilícito ( $b$ ) en lugar del daño causado ( $h$ ).

Diferentes versiones de este modelo, con algunas modificaciones, vienen siendo empleadas en diversas agencias regulatorias peruanas para el cálculo de las sanciones óptimas. Para efectos prácticos, se propone la utilización de una versión simplificada del modelo, inspirada en el vigente Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN. Específicamente, se propone el cálculo previo de cada infracción de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$f^* = b/p \times R$$

Donde:

$f^*$  representa el nivel de la multa óptima.

$b$  representa el beneficio ilícito obtenido al transgredir la norma.

$p$  representa la probabilidad de detección.

$R$  representa una agravante por reincidencia.

En tal sentido, como se mostrará más adelante, las sanciones actuales no están logrando ser disuasivas. Esto se evidencia en:

El incremento de las actas de control impuestas evidencia el aumento de la comisión de infracciones, si se asume que la probabilidad de detección se ha mantenido constante.

La sensación de impunidad del administrado, pues incluso siendo detectadas las posibilidades de que dicha sanción sea efectiva son bajas, y;

El incremento del número de agresiones a fiscalizadores, que muestra un clima de pérdida del respeto a la autoridad, que agrava la situación descrita.

Esto se reflejaría en el modelo simplificado como una reducción de la probabilidad de detección percibida por el usuario ( $p$ ), lo que incrementa el valor de la multa óptima ( $f^*$ ).

Una consideración adicional es tomar como factor agravante la ocurrencia de un incidente que afecte a la integridad de los usuarios del transporte terrestre en combinación con una conducta sancionable; principalmente accidentes y siniestros,



pero también asaltos. En tal sentido, se dispone que, de ocurrir estos hechos, la sanción incluya la cancelación de la autorización del transportista o prestador de servicios y la cancelación de la licencia de conducir; medida que se considera disuasiva pues supone la imposibilidad de proseguir con la actividad económica desarrollada.

De conformidad con lo señalado, se propone las siguientes modificaciones al Anexo 1 "Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias" y Anexo 2 "Tabla de Infracciones y Sanciones" del RNAT:

En el caso del incumplimiento C.3, la condición de acceso y permanencia establecida en el numeral 35.6 del artículo 35 del RNAT va a ser tipificada como la infracción de Código T.5 del Anexo 2 "Tabla de Infracciones y Sanciones" del RNAT, calificándola como muy grave con una sanción de multa de 0.5 de la UIT, por lo que la propuesta no es una destipificación.

Asimismo, la condición de acceso y permanencia establecida en el numeral 48.2 del artículo 48 del RNAT, va a ser tipificada como una infracción en el Código T.2 y T.7 del Anexo 2 "Tabla de Infracciones y Sanciones", por lo que la propuesta no es una destipificación.

Finalmente, con relación a las condiciones establecidas en el artículo 73 del RNAT, se puede advertir que las establecidas en los numerales 73.7 y 73.8 del artículo 73 del RNAT, son las que se pueden incumplir, por lo que van a ser tipificadas como infracción de Código T.6 y T3, respectivamente.

En el caso de la infracción T.2, se recoge el incumplimiento de la condición establecida en el numeral 48.2 del artículo 48 del RNAT, se modifican los elementos del tipo infractor a efectos de que sean compatibles con la creación del procedimiento administrativo de modificación de Certificado de Habilitación Técnica y su eventual incumplimiento en el extremo referido a la propuesta del numeral 74-A.1 del artículo 74 del RNAT. Asimismo, no se puede considerar que se está destipificando el incumplimiento de la condición, solo se está aminorando las consecuencias de la infracción.

En el caso de la infracción T.3, se incorpora el incumplimiento de la condición establecida en el numeral 73.8 del artículo 73 del RNAT, manteniendo la tipificación, solo que con un régimen sancionador más favorable para el ciudadano en la medida que se propone como consecuencia una multa.

De conformidad con lo señalado, se propone las siguientes incorporaciones al Anexo 2 "Tabla de Infracciones y Sanciones" del RNAT:

En el caso de la infracción I.7 se incorpora la infracción que tipifica el incumplimiento de la obligación propuesta en el numeral 31.16 del artículo 31 del RNAT, referida a que los conductores del servicio de transporte regular de personas de ámbitos nacional y regional, deben cumplir con registrarse a través de los controles de identificación biométrica que establece el citado Reglamento, al inicio y al final del servicio de transporte.

En el caso de la infracción I.9, se incorpora la infracción que tipifica el incumplimiento de la obligación propuesta en el numeral 41.2.10 del artículo 42 del RNAT, referida a que es obligación del transportista registrar, transmitir en línea y en tiempo real al Sistema Nacional de Registro de Transporte y Tránsito - SINARETT, la identificación biométrica de los conductores de transporte terrestre de personas de ámbitos nacional y regional, al inicio y al final del servicio de transporte.



En el caso de la infracción T.5, se recoge el incumplimiento de la condición establecida en el numeral 35.6 del artículo 35 del RNAT, por lo que no se puede considerar que se está destipificando el incumplimiento de la condición, solo se está aminorando las consecuencias de la infracción.

En el caso de la infracción T.6, se recoge el incumplimiento de la condición establecida en el numeral 73.7 del artículo 73 del RNAT, por lo que no se puede considerar que se está destipificando el incumplimiento de la condición, solo se está aminorando las consecuencias de la infracción.

En el caso de la infracción T.7, se recoge el incumplimiento de la condición establecida en el numeral 48.2 del artículo 48 del RNAT, por lo que no se puede considerar que se está destipificando el incumplimiento de la condición, solo se está aminorando las consecuencias de la infracción, con relación al extremo referido a la propuesta del numeral 74-A.2 del artículo 74 del RNAT.

En el caso de la infracción T.8, se incorpora la infracción que tipifica el incumplimiento de la obligación propuesta en el numeral 35.13 del artículo 35 del RNAT, referida a que los operadores de terminales terrestres, estaciones de ruta y talleres de mantenimiento están obligados a cumplir con las condiciones que permitan al transportista y a los conductores del servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbitos nacional y regional, ejecutar la obligación referida a la validación biométrica de los conductores al inicio o al final del servicio de transporte, según corresponda.

### III. ANÁLISIS DE CALIDAD DE REGULATORIA

El artículo 2, numeral 2.1 del Decreto Legislativo N° 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, establece que las entidades del Poder Ejecutivo deben realizar un Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecidos en disposiciones normativas de alcance general, a fin de identificar, eliminar y/o simplificar aquellos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados a la Ley del Procedimiento Administrativo General o a las normas con rango de ley que les sirven de sustento.

De acuerdo con el numeral 2.4 del artículo 2 del referido decreto legislativo, el Análisis de Calidad Regulatoria debe ser preparado y remitido a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria para su validación, conforme al siguiente detalle:

- a. En el caso de procedimientos administrativos establecidos en disposiciones normativas vigentes a la fecha de entrada en vigencia del indicado Decreto Legislativo, de acuerdo al cronograma aprobado mediante Decreto Supremo.
- b. Antes de la aprobación de las disposiciones normativas que establezcan o regulen procedimientos administrativos, si se trata de disposiciones nuevas emitidas con posterioridad a la entrada en vigencia del citado Decreto Legislativo.
- c. En el caso de los procedimientos administrativos que ingresan al Ciclo de Revisión de acuerdo a lo establecido en el numeral 2.7.
- d. En el caso de modificaciones de procedimientos administrativos establecidos en disposiciones normativas vigentes, antes de que se apruebe la modificación a la disposición normativa respectiva.



En esa línea, el Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, aprobado mediante Decreto Supremo N° 061-2019-PCM, establece en su artículo 6 que para el caso de las disposiciones normativas que aprueben o establezcan procedimientos administrativos, las entidades del Poder Ejecutivo deben remitir a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria el Análisis de Calidad Regulatoria como requisito previo para la aprobación de la propuesta normativa o propuesta modificatoria correspondiente.

De conformidad con ello, siendo que el presente proyecto crea el procedimiento administrativo para modificar el Certificado de Habilitación Técnica y modifica el procedimiento administrativo para el otorgamiento de dicho Certificado, se realiza el Análisis de Calidad Regulatoria de ambos procedimientos. Es así que se elabora las Fichas ACR, en las cuales se analiza los principios de legalidad, efectividad, necesidad y proporcionalidad de los referidos procedimientos administrativos conforme con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1310, el Decreto Supremo N° 061-2019-PCM y el Manual para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria aprobado mediante Resolución Ministerial N° 196-2017-PCM.

#### **IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO**

A continuación, desarrollamos el análisis costo beneficio de la propuesta normativa, identificando a los agentes involucrados, así como los costos y beneficios que para cada uno de ellos generaría el presente proyecto normativo:

##### **a. Beneficios para los administrados**

- Permite que los usuarios del servicio de transporte público de personas, puedan hacer uso de una infraestructura complementaria de transporte que cumpla con las condiciones y requisitos necesarios de seguridad.
- Permite reducir la presencia de inmuebles o infraestructura complementaria que funcione como terminal terrestre, estación de ruta o taller de mantenimiento, sin contar con las respectivas certificaciones y/o licencias, generando mayor bienestar en la población.
- Permite que los usuarios puedan transportarse en unidades cuyos conductores cumplan con las condiciones de seguridad mínimas, entre las cuales se encuentra las jornadas de conducción.

##### **b. Beneficios para la administración**

- Mejora la seguridad, tramitación y atención de los procedimientos y actuaciones administrativas en materia de otorgamiento de Certificados de Habilitación Técnica, permitiendo realizar una adecuada evaluación de los requisitos y condiciones con las que deben cumplir los mismos.
- Permite identificar aquellos titulares de infraestructuras complementarias que no cumplan plenamente con obtener todas las autorizaciones y/o Licencias de Funcionamiento.
- Permite verificar de manera más adecuada que la infraestructura que será certificada, cumple con las condiciones mínimas de seguridad para los usuarios que hagan uso de la misma.



- Permite mejorar la fiscalización y sanción de las condiciones técnicas mínimas de las infraestructuras complementarias de transporte.

**c. Beneficios para la sociedad**

- La sociedad se beneficia con la reducción de los accidentes de tránsito por conductores sobrecargados de horas de conducción, contando con un servicio de transporte más seguro y eficiente.
- Asimismo, se mejora la seguridad en las áreas destinadas para pasajeros y vehículos dentro de la infraestructura complementaria de transporte. Al respecto, cabe señalar que la puesta de modificación del RNAT facilitará la tramitación de los procedimientos administrativos en materia de certificados de habilitaciones técnicas de Terminales Terrestres, con lo cual, se fomenta la formalidad de este tipo de inmuebles.

**V. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

En el presente proyecto se establecen las siguientes modificaciones al RNAT:

- El numeral 33.6 del artículo 33.
- Los numerales 35.1 y 35.2 del artículo 35.
- Los numerales 48.1 y 48.2 del artículo 48.
- El sub numeral 49.1.4 del numeral 49.1 del artículo 49.
- Los numerales 73.1 y 73.7 del artículo 73.
- El artículo 74.
- El Código C.3 del Anexo 1 de la Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias.
- Los Códigos T.2 y T.3 del Anexo N° 2 de la Tabla de Infracciones y Sanciones.

En el presente proyecto se establecen las siguientes incorporaciones al RNAT:

- Los numerales 31.16 y 31.17 al artículo 31.
- El numeral 35.13 al artículo 35.
- Los sub numerales 41.2.10 y 41.2.11 al numeral 41.2 del artículo 41.
- El artículo 74-A.
- El literal e) al Código I.7, el literal b) al Código I.9.
- Los Códigos T.5, T.6, T.7 y T.8 al Anexo 2 Tabla de Infracciones y Sanciones.

En el presente proyecto se establece adicionalmente lo siguiente:

- Artículo 3 sobre intercambio de información entre entidades.
- Artículo 4 sobre publicación.
- Artículo 5 sobre refrendo del Decreto Supremo.
- Una Única Disposición Complementaria Final sobre aprobación de Directivas.
- Una Primera Disposición Complementaria Transitoria sobre adecuación a las características técnicas mínimas de la infraestructura complementaria de transporte.
- Una Segunda Disposición Complementaria Transitoria sobre adecuación a los requisitos para obtener el Certificado de Habilitación Técnica
- Una Tercera Disposición Complementaria Transitoria sobre cumplimiento de la verificación física de la infraestructura complementaria de acuerdo a la "Directiva



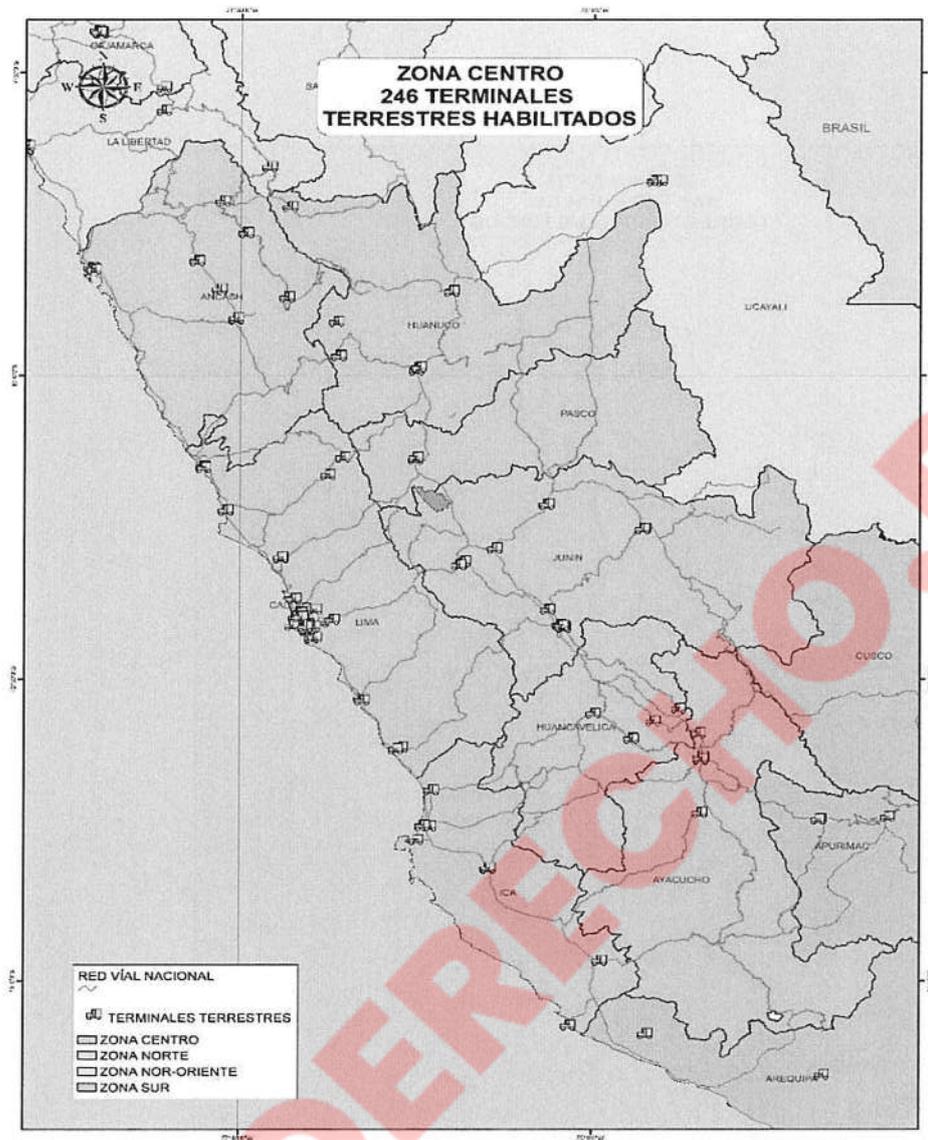
que establece los lineamientos para la verificación física de la infraestructura complementaria de transporte en el procedimiento administrativo de otorgamiento de Certificado de Habilitación Técnica”.

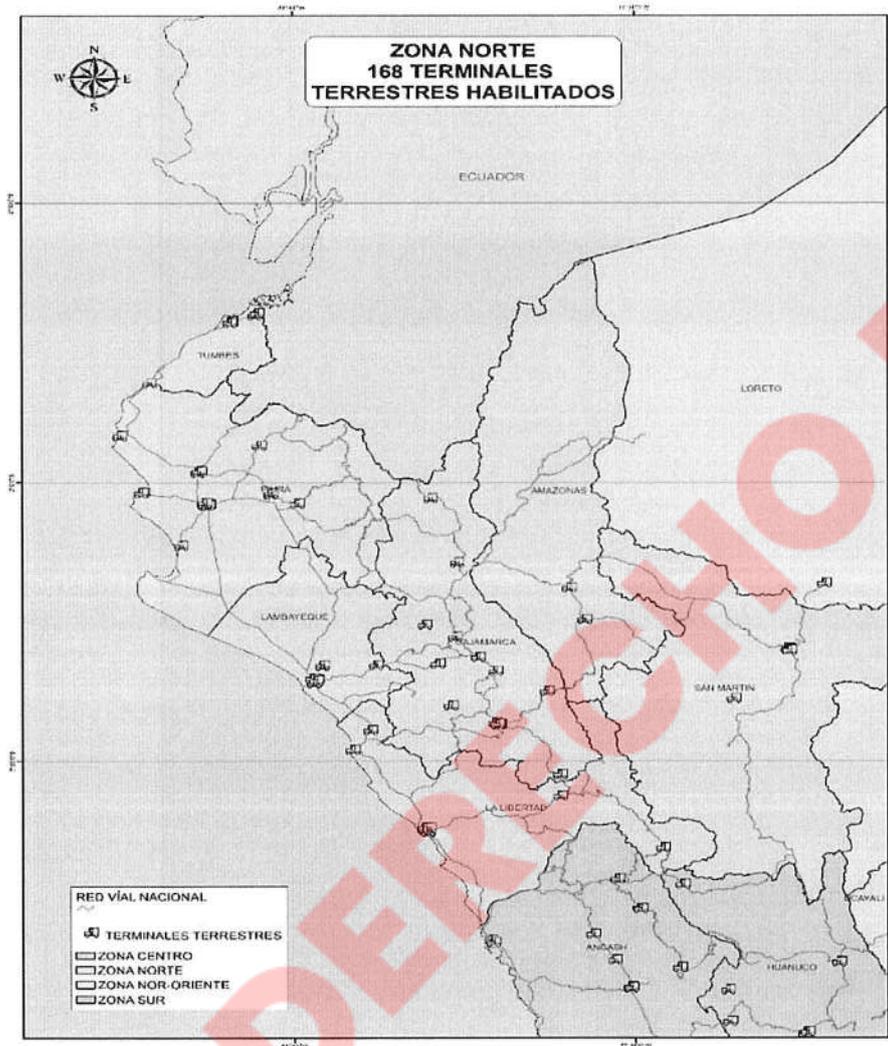
- Una Cuarta Disposición Complementaria Transitoria sobre cumplimiento de registro de identificación biométrica.
- Una Quinta Disposición Complementaria Transitoria sobre suspensión de las acciones de fiscalización y sanción.
- Una Sexta Disposición Complementaria Transitoria sobre la situación jurídica de los procedimientos en trámite.
- Una Única Disposición Complementaria Derogatoria que deroga la infracción T.4.c del Anexo 2 - Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

LPDERECHO.PE

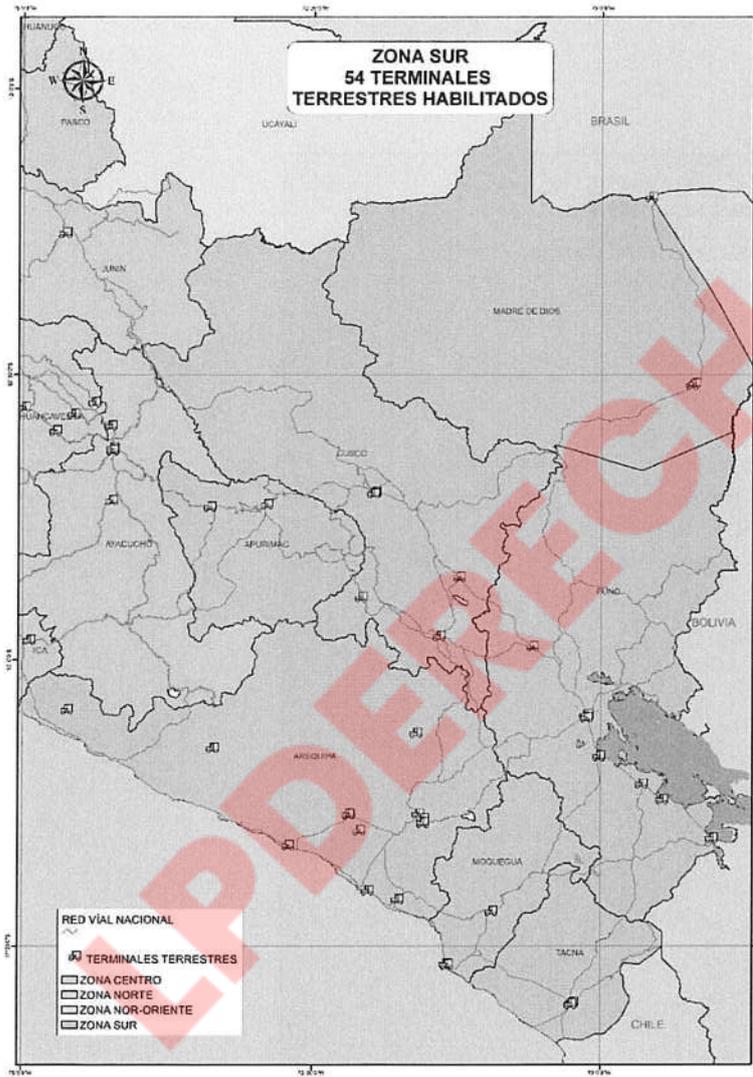


# ANEXO





LAPDERVIO.PE



PROYECTO O.P.E

