



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ
Congresista de la República

Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional



**LEY QUE INCORPORA A LOS CONDUCTORES
DE VEHÍCULOS MENORES MOTOTAXIS, EN
SITUACIÓN DE EXTREMA POBREZA AL
SEGURO INTEGRAL DE SALUD (SIS)**

Los Congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario "Perú Libre", a iniciativa del Congresista Elías Marcial Varas Meléndez, en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y el literal c) del artículo 22°, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa.

El Congreso de la República:

Ha dado la Ley siguiente

FORMULA LEGAL

**LEY QUE INCORPORA A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MENORES
MOTOTAXIS, EN SITUACIÓN DE EXTREMA POBREZA AL SEGURO INTEGRAL
DE SALUD (SIS)**

ARTICULO PRIMERO. - Objetivo de Ley

La presente Ley tiene por objeto incorporar el acceso gratuito al Seguro Integral de Salud a conductores de vehículos menores mototaxis, en situación de extrema pobreza, haciendo extensivo este seguro a sus familiares directos.

ARTICULO SEGUNDO. - Ámbito del Proyecto

El proyecto a que se refiere el artículo precedente es otorgarles beneficios en el Sistema Integral de Salud, a los choferes de vehículos menores mototaxis, cuyos medios económicos no puedan solventar el seguro semicontributivo comprendido en el Decreto Supremo N° 018-2006-SA; debiendo además este seguro de ser extensivo a los familiares directos de éstos.

ARTÍCULO TERCERO. - Para acceder a este seguro los conductores de vehículos menores mototaxis, deberán solicitarlo ante las Oficinas de Seguro Integral de Salud de su localidad.

ARTÍCULO CUATRO. - Encárguese al Ministerio de Salud, institución que establecerá las disposiciones reglamentarias pertinentes para la implementación del seguro que incorpora a los conductores de vehículos menores mototaxis en situación de extrema pobreza al Seguro Integral de Salud (SIS) gratuito.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **08** de **abril** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1631/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. SALUD Y POBLACIÓN.**
- 2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

ARTÍCULO QUINTO. - Previo a otorgarse el Seguro Integral de Salud a conductores de vehículos menores mototaxis y a sus familiares, el Ministerio de Salud, deberá constatar dentro del Padrón General de Hogares (PGH) del Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH) si este seguro corresponderá al futuro beneficiado.

Lima 28 de marzo del 2022

EXPOSICION DE MOTIVOS

I.- MARCO NORMATIVO:

- Constitución Política del Perú y sus modificatorias Artículo 10° y 11°
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.
- Ley N° 28839, Ley que modifica los artículos 30° y 31° de la Ley N° 27181 y crea las Asociaciones de Fondos Contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) para emitir el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT).
- Decreto Supremo N° 024-2004-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito y sus modificatorias.
- Decreto Supremo N° 040-2006-MTC, que aprueba el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) y de funcionamiento de la Central de Riesgos de Siniestralidad derivada de Accidentes Tránsito, y sus modificatorias.
- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, por el cual aprueba Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados y no Motorizados.
- Decreto Supremo N° 040-2011MTC, Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional

de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

- Ley N° 27657 "Ley del Ministerio de Salud" (29/01/2002), crea el Seguro Integral de Salud como un Organismo Público Descentralizado.
- Resolución Suprema N° 014-2002/SA (27/07/02), Lineamientos Generales de Política del Sector Salud 2002-2012, N° 2: Atención integral mediante la extensión y Universalización del Aseguramiento en Salud (SIS-EsSalud-otros).
- Ley 29344 Ley Marco de Aseguramiento Universal de Salud.

II.- FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA INCORPORA A LOS MOTOTAXISTAS FORMALES AL SEGURO INTEGRAL DE SALUD (SIS):

Que, el Artículo 4° del Decreto Supremo N° 055-2010- MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o no Motorizados, estipula que las Municipalidades Distritales son competentes para normar, gestionar y fiscalizar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, moto taxis y similares, dentro de su jurisdicción

Que, los cambios en la situación macroeconómica de Perú y los cambios estructurales resultantes para la economía que se han venido gestando en las últimas décadas en las diversas regiones y/o migraciones sustanciales del campo (zona rural) no esperadas desde el interior de la región a la ciudad, han causado alteraciones en los patrones de asentamiento hacia otras zonas no planificadas, esto sumado a la carencia de puestos de trabajo, lo que ha obligado a muchas personas a generarse su propio ingreso dedicándose al servicio de transporte de vehículos menores lo que se conoce como mototaxistas.

En regiones con grandes potencialidades económicas e ingentes recursos naturales pero que aún no han logrado su tan ansiado desarrollo basado en la diversidad productiva le es imposible encontrar un empleo formal y se ven obligados por el mismo proceso de sobrevivencia a aceptar este tipo de trabajo, de ser conductores de estas unidades móviles, que en parte ayuda a cubrir la deficiencia vehicular para el servicio social.

El trabajo que realizan los mototaxistas en las diversas regiones del país constituye un empleo temporal y a la vez una alternativa a la carencia de unidades de transporte público que cubran las deficiencias en este rubro, tal es así que se estima según datos

estadísticos que tan solo en Lima hay un aproximado de 400 mil mototaxistas, se estima que Comas, Carabaylo y Villa El Salvador son los lugares donde más se ha proliferado el uso de este medio de transporte, en Cajamarca son 30 mil, en Ucayali son un aproximado de 50 mil... y así distribuidos en las grandes ciudades de todo el territorio nacional.

El mototaxi surge en nuestra sociedad como medio de empleo y como respuesta a las necesidades de los usuarios y un medio de transporte eficiente y oportuno que suple las necesidades que el transporte público colectivo formal no ofrece ni cubre a la población; así mismo, se presenta como una oportunidad para las personas desempleadas reinsertandolas al mercado laboral del empleo precario y temporal.

Los servicios de Transporte en Mototaxis son complemento del transporte público regular que cubre una demanda de movilidad insatisfecha por el sistema convencional especialmente en la ciudad y se ha convertido en fuente de ingresos para un número importante de población.

El crecimiento desordenado de la ciudad que produjo la instalación de nuevos centros poblados, sin acceso a servicios y desconectados a las ventajas de la ciudad, el aumento de las tasas de desempleo, provocadas por el cambio de modelo económico, que orientó a un grueso considerable de personas sin empleo a optar por el mototaxi como medio de subsistencia, el servicio de Mototaxis; en las condiciones en las que se brinda actualmente, vuelve indispensable y urgente la participación multisectorial, para la proposición de soluciones técnicas y sostenibles a la problemática que generan estas unidades.

"...Otro de los grandes problemas que ha influido en el crecimiento del mototaxismo (tal como lo describe magistralmente una reciente tesis para optar el grado de especialista en Gerencia Estratégica que lleva como título ***"El impacto socio económico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de montería"*** en la página 12 describe una realidad muy parecida a la nuestra), es el desempleo; que se define como como el ocio involuntario de una persona que desea encontrar trabajo, pero que dadas las circunstancias de la economía del país, no se le brindan las condiciones ni las oportunidades necesarias para emplearse..."(...) Es uno de los problemas que más genera preocupación en la sociedad actual, las personas desempleadas, aquellas que no tienen empleo u ocupación, que deben enfrentarse a situaciones difíciles por no tener ingresos con los cuales sostenerse a sí mismos y a sus familias, buscan alternativas de trabajos informales o subempleos como es el caso del mototaxismo, los cuales se convierten en una salida "temporal" a la dura situación económica del momento.

(...) pero las dificultades de conseguir un puesto estable y las facilidades que trae consigo el trabajo informal como horarios flexibles, la no subordinación, hace que

mucha gente se quede en ese estado permanente afectando así la economía nacional...”

En el Perú la tasa de desempleo son las más altas de la Región y aunque existe un enfriamiento en el índice, sin embargo el grado de desocupación que se registra en el país sigue siendo uno de los indicadores más preocupantes, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) informó que en el trimestre de marzo – abril y mayo del 2016, la tasa de desempleo de Lima Metropolitana se ubicó en 7.1%, lo que significó que 364,400 personas busquen trabajo activamente.

En los últimos años el país a pasado por diferentes situaciones críticas tanto económicas, políticas y sociales; como, el conflicto armado interno que vivió el país en la década del 90 y su posterior erradicación parcial, el incremento de las tasas de desempleo, desplazamiento rural, los cuales han generado en un significativo porcentaje de la población la necesidad de buscar alternativas viables que les permitan sopesar las falencias que presenta nuestro sistema económico para suplir las necesidades básicas de cada ciudadano.

Tal es así, como se han generado nuevas alternativas de trabajo ilegal o informal como es el caso del mototaxismo, el cual surgió debido a los altos índices de desempleo, la inexistencia o quiebra de algunas empresas, los desplazamientos por el proceso migratorio que llegaron a las ciudades en busca de nuevas alternativas de vida. Crecimiento desordenado de la ciudad (fruto de migraciones masivas del campo a la ciudad debido a la búsqueda de mejores oportunidades de vida) que produjo la instalación de nuevos centros poblados en la periferia, sin acceso a servicios y desconectados a las ventajas de la ciudad.

En las últimas dos décadas, por los déficit crecientes del transporte urbano, inicialmente en las grandes ciudades de la costa y más tarde se expandieron a la selva, ingresaron al mercado, unas frágiles unidades móviles motorizadas bautizadas como mototaxis o motocar, que por sus bajos costos en el servicio, crecieron muy rápidamente, hasta saturar con su presencia vastas zonas urbanas; originando serios y delicados problemas, con saldos lamentables de cientos de muertes y secuelas de minusvalías, problemática que ha desbordado los tímidos intentos de regulación de las autoridades municipales.

El mototaxismo tal como lo considera un estudio titulado *La importancia de la organización en el sistema de servicio transporte de Mototaxis del Distrito de Chincha Alta* “es uno de los problemas socioeconómicos que experimenta el Perú dado su crecimiento poblacional y que su solución requeriría de una verdadera decisión política para enfrentarla integralmente. Es resultado de la situación socioeconómica que experimenta el país, de los desequilibrios del mercado urbano, de los desencuentros entre las actividades más dinámicas y exigentes por una demanda laboral más calificada que el mercado de trabajo no puede dar”(…) El

mototaxismo constituye una actividad de servicio de fuerte emprendimiento y dinamismo, de alta competencia, que se extiende según crece la ciudad, asociada a carencias y precaria economía familiar, esencialmente por restricciones en el ingreso, al que una vez resuelta, afianzan una economía de cooperación y aglomeración familiar para sobrevivir en el mercado(...)

El mototaxismo está orientado a satisfacer las demandas de movilidad de las personas en espacios urbanos cortos, está fuertemente asociado al crecimiento de la ciudad, esencialmente en aquellos territorios donde los servicios del transporte público no existen o son deficientes..."

La Ley 27189 que regula el Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos menores establece "...reconocer y normar el carácter y la naturaleza del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre..."

Que el Artículo 6° **DECRETO SUPREMO N° 004-2000-MTC Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados** estipula que "El Transportador Autorizado para realizar Servicio Especial deberá contratar y mantener vigente una póliza de seguros que cubra los accidentes personales de los usuarios, conductor y responsabilidad civil frente a terceros. La aplicación de esta obligación será de manera progresiva..."

Que el Artículo 9° inciso e **Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados**. Establece el compromiso del conductor "a que en caso de accidente, auxiliará en forma inmediata a los accidentados, asumiendo los gastos médicos de hospitalización, quirúrgicos, farmacéuticos y de sepelio que requieran las víctimas, sin que ello signifique reconocer responsabilidad en el evento" concordante con el Artículo 14° que establece "El Transportador Autorizado prestará auxilio inmediato a sus pasajeros en caso de accidente o incidente con daños personales, efectuando las acciones necesarias y cubriendo los gastos necesarios que demande tal eventualidad"

La Organización Panamericana de la Salud (2010), Pág. 27 en sus tesis denominadas "**Defensa y transporte seguro y saludable**" concluyo que, "Los sistemas de transporte son muy complejos y exigen tener en cuenta un gran número de variables y la perspectiva de diferentes sectores, así como comprender los múltiples contextos que interactúan. Además, si bien son útiles y necesarios para la sociedad, pueden ser peligrosos para la salud humana".

Que por ley N° 27657 Ley del Ministerio de Salud se crea el Seguro Integral de Salud, como un Organismo público Descentralizado del sector Salud, con autonomía económica y administrativa, estableciéndose como misión la administración de fondos destinados al financiamiento de prestaciones de salud individual

Que la Afiliación individual y familiar del componente subsidiado, está sujeta a calificación de pobreza (FESE), como es el caso de la gran mayoría de los conductores que brindan el servicio en estas unidades motorizadas denominadas mototaxis y esta sujeta a normas que emita el SIS. La población subsidiada con contrato de aseguramiento vigente, afiliada al Seguro Integral de Salud, mantendrá la cobertura pactada, hasta el término de la vigencia del mismo.

Que el Acuerdo Nacional suscrito el 22 de julio del 2002 por representantes de las organizaciones políticas se aprobó un conjunto de políticas de Estado dirigidas a alcanzar cuatro objetivos:

- Democracia y estado de derecho
- Equidad y justicia social
- Competitividad del país.
- Estado eficiente, Transparente Descentralizado.

Este acuerdo tiene carácter vinculante y contempla en su Décima tercera Política de Estado EL "acceso universal a los servicios de salud y a la seguridad social" comprometiéndose a asegurar las condiciones para un acceso universal a la salud en forma gratuita, continua oportuna y de calidad, con prioridad en las zonas de concentración de pobreza y en las poblaciones más vulnerables. También se compromete a promover el acceso universal a la seguridad social y a fortalecer un fondo de salud para atender a la población que no está asistida por los sistemas de seguridad social existentes, consolidando un modelo de aseguramiento universal sostenible, equitativo y solidario sobre la base del Seguro Social de Salud (ESSALUD) el Seguro Integral de Salud (SIS) y la participación regulada del sector privado.

Que coincidiendo con el Proyecto de Ley N° 789/2006, al afirmar dentro de sus fundamentos "Que la salud es el centro de la seguridad y del desarrollo humano, así como del bienestar de la nación, de acuerdo con la constitución política de 1993, la atención a la salud es una responsabilidad compartida por el Estado, la sociedad, las comunidades, las familias y los individuos (...) Las malas condiciones de salud de una nación son la principal causa de pobreza y exclusión, especialmente cuando la población en situación de precariedad económica, no tiene acceso a la atención de salud, mientras que otros individuos o grupos de la sociedad si la disfrutan. La pérdida de la salud y la atención de ciertas enfermedades crónicas y accidentes, pueden significar gastos catastróficos que empobrecen aún más a la población de menos recursos (...) por lo que el objetivo de los sistemas de atención a la salud es la protección financiera de la enfermedad y los accidentes, así como la satisfacción de las expectativas de la población..."

Asimismo, en su diagnóstico el proyecto arriba mencionado considera "El aseguramiento en salud es un mecanismo de protección a las personas frente a los riesgos de enfermar y de sufrir accidentes, al garantizar la disponibilidad de fondos

para tener acceso a una atención de salud oportuna es una de las alternativas costo efectivas para superar las barreras económicas y la exclusión social, así como lograr la democratización de la atención de salud"

Que, por Decreto Supremo N° 018-2006-SA refrendada por el presidente Alan García se amplían prestaciones del Seguro Integral de Salud para la población de Mototaxistas a nivel nacional dentro del componente de aseguramiento Semi Contributivo de Salud- Sisalud, Plan de beneficios Tipo Individual GI-1, en el afán de beneficiar a aquella población que cuenta con cierta capacidad de pago, es decir, los pequeños comerciantes, ambulantes, mototaxistas, las amas de casa que vende productos de belleza, entre otros trabajadores, se les otorgo **el seguro semisubsidiado o de costo mínimo del SIS**, el cual según la norma los protegerá ante cualquier eventualidad que se les pudiera presentar en dicho sentido, pero que **dicha norma no contempla a personas en extrema pobreza**. Según afirmó el mandatario "los mototaxistas tendrán derecho no solo a ser auscultados por un médico, sino también a la resonancia magnética, la radiografía, medicamentos, ambulancias, entre otros servicios. Este grupo de la población que tiene acceso al SIS dentro del "Plano Semicontributivo" no representará un mayor gasto al Estado porque el costo de las medicinas y otros se financiarán con las cuotas de los afiliados"

Por lo expuesto, es de imperiosa necesidad contar con una ley que contemple dentro de sus alcances dotar de seguro gratuito a personas en extrema pobreza, que son los conductores no propietarios de estas unidades motorizadas, siendo dicho seguro extensivo a los familiares directos de éstos.

1.3.- EFECTO Y VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL:

La presente iniciativa legislativa implica una modificación en la legislación actual a fin de considerar dentro de los alcances del seguro gratuito a los conductores de estas unidades móviles en extrema pobreza que no son propietarios de las unidades motorizadas dedicadas a brindar el servicio de mototaxis y dotarle de un sistema de salud integral; con ello se puede contribuir a solucionar la problemática de brindarles seguro integral de salud a este grueso sector de la sociedad desprotegido, que no están en posibilidad de pagar el seguro semicontributivo aprobado por Decreto Supremo N° 018-2006-SA

1.4.- ANALISIS COSTO – BENEFICIO:

Considerando que es una iniciativa legislativa que beneficia a la población más vulnerable y de menos recursos económicos, en este contexto, los beneficios económicos y sociales son mayores a los costos iniciales generados por esta iniciativa en la medida que el Estado estaría cumpliendo con su papel tutelar en defensa de las personas con menos posibilidades que se encuentran en extrema pobreza; por lo que, este Proyecto de Ley más bien reafirma la labor del Estado de velar por la salud pública de su población.



CONGRESO
REPÚBLICA

ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ

Congresista de la República

Año de Fortalecimiento de la Soberanía Nacional

La presente iniciativa legislativa no generará costo al erario público; toda vez, que le permite al poder Ejecutivo financiar dicho seguro con el aporte de los beneficiarios semicontributivo; asimismo, los procesos de aseguramiento en salud, ayuda a generar un sistema de protección en salud más equitativo que beneficia a la población más vulnerable ayudando a romper el círculo vicioso de la enfermedad y la pobreza. De otro lado, se debe tener en consideración que, de acuerdo a la finalidad de creación del Seguro Integral de Salud, este seguro debe cubrir sin costo alguno a la población de extrema pobreza; por lo que, ya se encuentra generado el presupuesto para el aseguramiento de este sector de la población, por encontrarse dentro de los fines y alcances integrales del Estado.



ELÍAS MARCIAL VARAS MELÉNDEZ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Elvira Cruz Mamani

Paul Gutiérrez T.

Edgar Tello Monto

Concepción Zaldívar

VICTOR WTIPIA C.
DNI 04647085

José Mauricio Plentzi