

Proyecto de Ley N° 1595/2021-CR



ISABEL CORTEZ AGUIRRE
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"



LEY QUE CREA EL FONDO PREVISIONAL DE LOS TRABAJADORES MOTOTAXISTAS PARA INCORPORARLOS AL SISTEMA NACIONAL DE PENSIONES

Los Congresistas de la República integrantes del **Grupo Parlamentario de Juntos Por el Perú** que suscriben; a iniciativa de la señora **Congresista Isabel Cortez Aguirre**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

I. FORMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE CREA EL FONDO PREVISIONAL DE LOS TRABAJADORES MOTOTAXISTAS PARA INCORPORARLOS AL SISTEMA NACIONAL DE PENSIONES

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por crear el fondo previsional de los Trabajadores Mototaxistas para incorporarlos al Sistema Nacional de Pensiones.

Artículo 2. Finalidad de la ley

La presente ley tiene como fin incorporar a los Trabajadores Mototaxistas al Sistema Nacional de Pensiones, a efecto de garantizarles una pensión mínima.

Artículo 3. Creación del Fondo Previsional de los Trabajadores Mototaxistas

Créase el Fondo Previsional de los Trabajadores Mototaxistas para el financiamiento exclusivo de los derechos previsionales de los mototaxistas y que está constituido por el cinco por ciento (5%) del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) del total del consumo que realicen las personas naturales por la compra de combustible a empresas dedicadas al rubro de la venta de combustible.

El Fondo Previsional de los Trabajadores Mototaxistas es intangible, inembargable, y no puede ser destinado a otros fines que no disponga la presente ley.

Artículo 4. Financiamiento del fondo

El Fondo Previsional de los Mototaxistas se financia con el cinco por ciento (5%) del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) del total del consumo que realicen las personas naturales por la compra de combustible a empresas dedicadas al rubro de la venta de combustible, y que se aplica de conformidad al reglamento de la ley.

Artículo 5. Responsable de la recaudación del fondo

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), es la entidad responsable de la recaudación del fondo y de las medidas administrativas destinadas a la aplicación del artículo 4 de la presente ley.

Asimismo, es responsable de depositar de forma anual el total de lo recaudado en el fondo a la Oficina de Normalización Previsional (ONP).

Artículo 6. Responsable de la administración del fondo

La Oficina de Normalización Previsional (ONP) es responsable de la administración del fondo, con el cual otorga la pensión mínima de jubilación al trabajador mototaxista.

Artículo 7. Requisitos para el acceso a la pensión mínima del fondo

Son requisitos para el acceso a la pensión mínima del fondo:

- 7.1. Ser mayor de 65 años en el caso de varones y 60 años en el caso de mujeres.
- 7.2. Haber desempeñado el trabajo de mototaxista por más de 20 años, el cual será computado desde la fecha de su registro en la municipalidad correspondiente.
- 7.3. Tener la clasificación socioeconómica de pobre o pobre extremo en el Padrón General de Hogares del Sistema de Focalización de Hogares.

Artículo 8. De la remisión del registro de los trabajadores mototaxistas

Los gobiernos locales de conformidad con sus competencias son responsables de remitir anualmente el registro actualizado de los trabajadores mototaxistas de su jurisdicción a la Oficina de Normalización Previsional (ONP).

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación



ISABEL CORTEZ AGUIRRE
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

El Poder Ejecutivo tienen un plazo máximo de 30 días hábiles para reglamentar mediante decreto supremo la presente ley.

SEGUNDA. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

Lima 31 de marzo de 2022


ISABEL CORTEZ AGUIRRE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


SIGRID BAZÁN NARRO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


RUTH LUQUE IBARRA
Directiva Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Juntos por el Perú
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


RUTH LUQUE IBARRA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


EDGARD REYMONDO MERCADO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **06** 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°1595/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**
- 2. TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. ANTECEDENTES

La existencia de mototaxis en el Perú es una realidad innegable que necesita ser tratada desde todos los espacios administrativos y legales. Es por ello que la primera norma que se estableció para regular este servicio fue el Decreto Supremo

Este servicio de transporte informal, mas no ilegal está presente en el Perú hace 40 años siendo su posicionamiento primigenio en la selva peruana. Las mototaxis, no son un problema sino parte de la solución que encontraron los ciudadanos para poder desplazarse en espacios donde el precario transporte urbano no podía hacerlo. Así, podemos señalar que las mototaxis no compitieron ni compiten con el servicio de transporte urbano formal, sino que sirvieron y sirven complementariamente al desplazamiento de las personas en el país.

Es por ello que El Perú se convirtió en el primer país en América Latina en adoptar a los mototaxis dentro de la oferta de transporte público. Fue principalmente en ciudades como Iquitos, Pucallpa o Puerto Maldonado donde se implantaron desde inicios de los años 80 (esto también por la facilidad de transporte de estas máquinas). Sin embargo, también se desarrolló en las zonas periféricas de la capital, donde no existía sistemas viales y además lo agreste de la geografía es más recurrente.

Las mototaxis son una herramienta de trabajo para muchos pobladores, implica inversiones iniciales accesibles para poblaciones con pocas posibilidades de inversión, es decir, la población pobre del país. En contraposición a la inversión en vehículos para taxi, una mototaxi implica menores costos de mantenimiento, de combustible, de estacionamiento y una menor depreciación. Las mototaxis también generaron todo un mercado de accesorios, talleres de servicios y reparación y hasta fabricación de las mismas.

Esta situación, sin embargo, ha generado el crecimiento de la oferta en todo el país, desencadenando en la disminución de la calidad del servicio, rebaja de tarifas, baja rentabilidad del negocio, falta de mantenimiento a las unidades, competencia desleal, etc. Teniendo como consecuencia mayor, el alto grado de accidentes y el uso de estos vehículos para actos delictivos.

No existe una estadística clara de la cantidad de personas que se dedican a esta actividad económica, pero si se ha estimado que por lo menos 600 mil mototaxis circulan en la capital, de este total el 40% lo hace de manera informal; así lo determinó un estudio de la ONG Luz Ambar con datos de la Federación Nacional de Mototaxistas.



"Según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú, en el año 2010 más de 80mil mototaxistas circulaban en Lima, de los cuales 60 mil lo hacían de una manera informal, constituyendo un riesgo para las personas; ello se reflejó en los reportes de 7,600 accidentes de mototaxis.¹¹ Esta cifra se incrementó en 2016 donde hubieron 400mil accidentes a nivel nacional, casi la mitad de ellos en la selva"¹

A nivel de los trabajadores, tampoco hay estudios nacionales sobre la precariedad por la que atraviesan los mototaxistas. Sin embargo; un estudio realizado por Gossie Nattaly Leyva Gonzales, Licenciada en Enfermería para el Hospital Cayetano Heredia sobre las Condiciones laborales y calidad de vida de mototaxistas de un distrito de Lima Norte; concluyó que: *"El 34 % de los mototaxistas desempeña su trabajo por más de 10 años, un 58% cumple una jornada laboral de más de 12 horas y el 92% trabaja de forma diaria. Están expuestos a riesgos físicos como el calor (98%), ruido (92%), radiación solar (94%) y vibraciones (92%). A riesgos químicos como el polvo (80%), ácido de batería (74%) y vapores de gasolina (56%). Respecto a los riesgos ergonómicos, laboran con una postura sentado encorvado (100%), 90% considera que su trabajo es riesgoso y 100% no usa medidas de protección. La calidad de vida relacionada a la salud es baja, expresada en 2 dimensiones: salud física (45,7 %) y salud mental (41.9%)"*².

Las conclusiones a las que arribó el estudio arriba citado fueron que: *"Los mototaxistas realizan su jornada laboral sometidos a horas de trabajo prolongadas, exposición a diferentes riesgos ocupacionales físicos, químicos, ergonómicos y psicológicos, sin utilizar medidas de protección. La calidad de vida percibida por los trabajadores es baja principalmente en las dimensiones de rol emocional, función física, rol físico, función social, salud mental y vitalidad"*

Esta situación demuestra que es necesario activar el mecanismo legislativo para poder mejorar las condiciones laborales de los mototaxistas.

Sin duda, son muchas propuestas las que pueden y se tienen que procesar desde el Poder Legislativo. Sin embargo, es necesario también entender este proceso como un conjunto de acciones, sobre las cuales se puede trabajar por etapas.

Así, la presente propuesta legal pretende incorporar a los trabajadores Mototaxistas al sistema nacional de pensiones (SNP) creando un fondo previsional constituido por el uno por ciento (1%) del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) del total del consumo que realicen las personas naturales por la compra de

¹ ¿Cuánto gana un mototaxista en el Perú? Publimetro [Publicación periódica en línea] 2016. Agosto [Citado: 2016 octubre 24]: Disponible en: <http://publimetro.pe/actualidad/noticia-cuanto-gana-moto-taxista-peru-49071>

² Gossie Nattaly Leyva Gonzales. "Condiciones laborales y calidad de vida de mototaxistas de un distrito de Lima-Perú". Diciembre 2017. Revista Ciencia y Arte de Enfermería pg. 6

combustible a empresas dedicadas al rubro de la venta de combustible a nivel nacional.

Asimismo, la propuesta legal considera que se tiene que crear un Registro Nacional del Trabajador Mototaxista, que estaría a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que en coordinación con los gobiernos regionales y locales serían responsables del registro obligatorio de las personas naturales que trabajen como mototaxistas.

Este registro impulsaría el proceso de formalización y mayor conocimiento de las otras dificultades que atraviesan estos trabajadores del país.

En un segundo párrafo del articulado también se propone que sea el mismo Ministerio de Transportes y Comunicaciones la entidad responsable de remitir el registro actualizado a la Oficina de Normalización Previsional de forma anual. Esto para que la ONP pueda0964th7-establecer su registro para una jubilación digna de los mototaxistas.

B. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú
- LEY N° 27189 Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores
- Decreto Supremo 004-2000 MTC Reglamentos Internos Modelos para Regímenes de Unidades Inmobiliarias con Secciones de Propiedad Exclusiva y Áreas de Propiedad Común y con Secciones Independizadas y Áreas Comunes en Copropiedad.
- Decreto Supremo 055-2010 MTC Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados.
- Decreto Supremo N° 055-99-EF Texto único ordenado de la ley del impuesto general a las ventas.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

En principio la iniciativa legal no genera un costo adicional al Estado ya que, al implicar la creación un fondo previsional constituido por el cinco por ciento (5%) del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) del total del consumo que realicen las personas naturales por la compra de combustible a empresas dedicadas al rubro de la venta de combustible; se institucionaliza la existencia de un fondo que sirve para la jubilación de una población que, de lo contrario será excluida del amparo del Estado.

En segundo lugar, podemos estimar de cuanto sería el fondo que se estaría recaudando por año, esto con la ayuda de la estadística de la recaudación tributaria que establece el MEF, detallado en el siguiente cuadro.

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS TRIBUTARIOS DEL GOBIERNO GENERAL 2009-2018
 (En miles de Soles)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
INGRESOS TRIB. DEL GOB. GENERAL	54,031,219.9	66,139,895.5	77,427,486.7	86,292,903.9	91,839,390.5	97,863,259.9	93,915,659.5	92,478,449.6	93,707,873.3	107,678,154.0
INGRESOS TRIB. DEL GOB. CENTRAL	52,615,057.5	64,509,405.1	75,545,371.8	84,085,831.1	89,328,187.8	95,316,137.6	90,176,903.4	89,375,352.4	90,705,551.7	104,589,527.5
IMPUESTO A LA RENTA	20,349,338.9	25,601,716.4	33,627,930.9	37,218,035.4	36,512,407.2	40,167,039.5	34,745,436.0	37,213,757.6	36,759,412.6	41,558,159.0
PERS. NATURALES	5,607,790.8	6,284,501.7	7,610,666.9	9,080,107.5	10,149,328.3	10,934,167.1	10,555,887.1	11,158,915.6	11,450,337.6	12,479,894.1
PERS. JURÍDICAS	12,269,659.3	16,427,851.5	21,432,416.1	23,419,152.6	22,910,519.9	25,031,511.0	20,542,142.5	22,250,145.5	23,420,745.6	22,756,053.4
REGULARIZACIÓN	2,469,704.9	3,039,963.3	4,264,945.4	4,779,785.3	3,449,559.0	4,232,351.4	3,646,406.9	3,804,526.7	4,894,323.7	6,358,205.5
IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS	23,519,500.5	35,536,336.1	43,423,844.6	44,042,125.1	47,815,416.2	50,351,668.9	51,697,981.6	52,692,490.5	54,642,837.0	63,665,059.2
INTERNO	17,321,812.1	16,628,504.2	22,228,862.9	24,543,143.1	27,864,251.5	28,731,857.5	30,409,605.7	31,043,163.7	32,114,234.4	35,124,993.0
IMPORTACIONES	12,197,768.4	16,607,731.9	18,395,031.7	19,498,982.0	20,656,164.7	21,619,811.3	21,288,374.9	21,650,326.9	22,528,602.6	28,541,066.2
IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO	4,144,571.4	4,658,418.3	4,716,283.2	4,917,755.7	5,479,764.5	5,134,742.4	5,454,693.0	5,501,595.3	5,315,151.3	6,859,764.9
COMBUSTIBLES	2,255,226.1	2,410,478.0	2,231,039.7	2,146,624.0	2,501,544.0	2,041,033.1	2,210,874.9	2,422,909.1	2,604,059.5	2,554,932.9

Según el cuadro de evolución de los ingresos tributarios del Gobierno General, para el 2018, el total de ingresos obtenidos es de 2'564,930 Soles. De este monto podemos extraer el 5% en una proyección a 10 años, lo cual nos daría una estimación (bajo el supuesto que el ISC no sufra ninguna variación) aproximada en el siguiente cuadro

año	Monto recaudado	Estimado previsional
1	2564930	128246.5
2	2564930	128246.5
3	2564930	128246.5
4	2564930	128246.5
5	2564930	128246.5
6	2564930	128246.5
7	2564930	128246.5
8	2564930	128246.5
9	2564930	128246.5
10	2564930	128246.5
TOTAL	25649300	1,282,465.00

Elaboración propia

Es decir que, en total se recaudaría un poco más de un millón de soles, por lo que sería importante prever otros mecanismos de financiamiento para fines previsionales. Sin embargo, no deja de ser importante, ya que el estimado de personas que se dedican a los servicios de mototaxis ascendería alrededor de 800mil personas a nivel nacional.

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta normativa no generaría cambios a otras normas de la legislación nacional. Sin embargo, si implicaría modificaciones en:

- Título II del Impuesto Selectivo al Consumo de Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo - DS 055-99-EF

Es en ese sentido que la presente propuesta de Ley, establece un plazo de 30 (treinta) días hábiles contados a partir de la vigencia de la presente Ley para su reglamentación.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

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

- Política de Estado N°18: Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica