



LADY MERCEDES CAMONES SORIANO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



**PROYECTO DE LEY "LEY QUE CREA EL
REGISTRO NACIONAL DEL
MOTOTAXISTA - RENAMO"**

El Grupo Parlamentario **ALIANZA PARA EL PROGRESO** a iniciativa de la Congresistas **LADY MERCEDES CAMONES SORIANO**, en uso de las facultades conferidas por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y en el inciso c) del Artículo 22°, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

"LEY QUE CREA EL REGISTRO NACIONAL DEL MOTOTAXISTA - RENAMO"

ARTICULO 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene como objeto crear el Registro Nacional del Mototaxista - RENAMO, de los mototaxistas que trabajan en las jurisdicciones de las municipalidades del país

ARTICULO 2.- Finalidad

La presente ley tiene como finalidad proporcionar información fehaciente y relevante de las personas registradas en el RENAMO, el cual busca garantizar las condiciones necesarias de calidad y seguridad en la prestación del Servicio Público del Mototaxista, promoviendo su formalización y su inscripción en el Seguro Integral de Salud- SIS.

ARTICULO 3.- De la Creación del Registro Nacional del Mototaxista

Créese el Registro Nacional del Mototaxista - RENAMO, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

ARTICULO 4.- De los Responsables del registro

Las municipalidades son responsables de:

- a) Registrar a los mototaxistas en sus respectivas jurisdicciones.
- b) Inscribir en su registro de mototaxista, todas las licencias de conducir Clase B, Categoría II-C, que hayan emitido en sus jurisdicciones.

ARTICULO 5.- De las Instituciones Involucradas

Las municipalidades enviarán bajo responsabilidad funcional, cada trimestre su registro de mototaxista actualizado, al Instituto Nacional de Estadística e Informática y al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, quien incorporará la

información al Registro Nacional del Mototaxista, para ser registrada en su base de datos.

ARTICULO 6.- Del Registro en el Seguro Integral de Salud

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones remitirá cada trimestre al Ministerio de Salud, el Registro Nacional del Mototaxista, para su inscripción en el Seguro Integral de Salud, bajo responsabilidad funcional.

ARTICULO 7.- Del tipo de mototaxi

El RENAMO, es único y exclusivo para los mototaxistas, que cuenten con licencia de conducir Clase B, Categoría II-C, para conducir un vehículo de categoría L5 (mototaxi), para uso de servicio público de transporte de pasajeros.

ARTICULO 8. De la credencial del mototaxista

Una vez realizado el registro por las municipalidades, estas están obligadas de expedir una credencia y un cartel o aviso a favor del mototaxista:

1. La Credencial es de uso personal, y su uso es obligatorio para el ejercicio de las labores del mototaxista.
2. Deberá exhibir en el interior de la unidad, en un lugar visible del salón, un cartel o aviso, legible para los usuarios, en el que se deberá consignar: El nombre del conductor que realiza el servicio y el número de su licencia de conducir, La placa de rodaje, La razón o denominación social de la empresa o asociación a la que pertenece.

Los motaxistas que no porten la credencial de uso personal y el cartel o aviso en el interior de la unidad, serán sancionados de acuerdo a la norma pertinente que regule la infracción.

ARTICULO 9.- Del acceso para validar la licencia de conducir

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, consignara el Registro Nacional del Mototaxista, en su base de datos, sistemas informáticos y otros afines, a través del cual se pueda acceder para poder validar la licencia de conducir clase B, categoría II-C

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERO. - La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

SEGUNDO. - El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley, dentro de los sesenta (60) días calendarios contados desde la publicación en el Diario Oficial El Peruano.



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/04/2022 15:33:12-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/04/2022 13:11:29-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/04/2022 16:31:27-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/04/2022 18:12:28-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/04/2022 17:15:08-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/04/2022 17:15:25-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/04/2022 11:06:29-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/04/2022 09:59:44-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/04/2022 12:08:25-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS

✓ HISTORIA DEL MOTOTAXI EN EL PERÚ

El Perú se convirtió en el primer país en América Latina en adoptar a los mototaxis dentro de la oferta de transporte público, debido a la adaptabilidad de este vehículo a los diferentes tipos de geografía del país. Fue principalmente en ciudades como Iquitos, Pucallpa o Puerto Maldonado donde se popularizaron desde inicios de los años 80.

En la búsqueda de información en relación al modelo de mototaxi creado en el Perú, se puede señalar que a inicios de los años 80 en la ciudad de Iquitos se construyó el primer mototaxi tal como se observa en la imagen 1. Se fusionó la parte delantera de una moto común y se le anexó un soporte para llevar pasajeros, pronto fue poblándose la zona de estos vehículos hasta la llegada de los fabricados en la India en los años 90.

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el mototaxi tiene las siguientes características; pertenece a la categoría L5, es un vehículo de 3 ruedas colocadas en posición asimétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no debe exceder a los 1.000 Kg. y tiene una capacidad de cilindrada mayor a los 50 cc. o una velocidad de diseño superior a los 40Km/h

Estos vehículos tuvieron mucho éxito primero en ciudades como Pucallpa o Puerto Maldonado, luego fueron llegando a Lima y a otros departamentos.

Modelo de Mototaxi creado en el Perú - Categoría II-C-L5

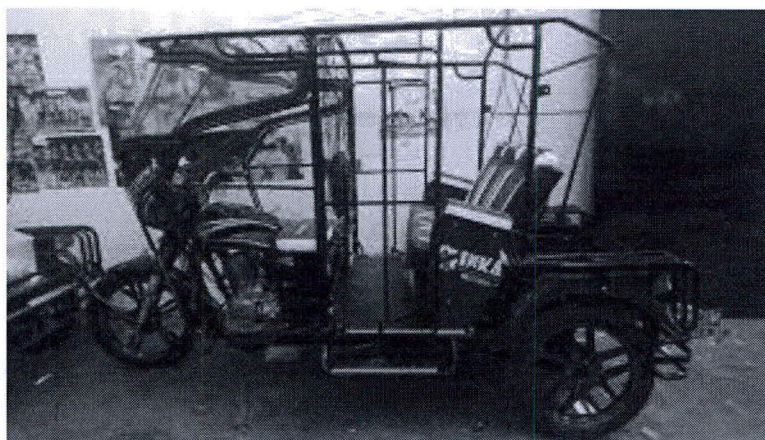


Imagen 1

Según Castilla y León, este tipo de transporte rápidamente se convirtió en una seria competencia para el transporte público tradicional, debido, entre otras cosas, a la prestación de un servicio "puerta a puerta" y al bajo costo¹.

En 1980, el Perú se transformó en el país pionero en América Latina en acoger los mototaxis, ya que se adaptaba a los diferentes tipos de geografía del país, principalmente en ciudades como Iquitos, Pucallpa o Puerto Maldonado. En la actualidad, la fabricación de los mototaxis se da en el país y estos se han convertido en el medio de transporte más usado en la mayoría de provincias.

El historiador Jesús Cosamalón, autor del libro "El apocalipsis a la vuelta de la esquina", explica que el 'boom' de los mototaxis comenzó en la década del 90 del siglo pasado, cuando en aquellos años se "permitió que prácticamente todo vehículo que tuviera ruedas pudiera transportar gente". "El fenómeno de la combi y del transporte informal, incluido el mototaxi, fue validado por el propio Estado"²

La palabra MOTOTAXI está tan asociada a nuestro territorio porque es una creación peruana, es por ello que la Real Academia Española (RAE) considera la palabra mototaxi como un peruanismo³.

✓ ANTECEDENTE LEGISLATIVO QUE RECONOCE AL MOTOTAXI Y EL SERVICIO QUE BRINDA

Con fecha 28 de octubre de 1999, se publicó en el Diario el Peruano, la ley emitida por el Congreso de la República- Ley N° 27189- "Ley de Transito Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores". Esta norma viene a ser la prima ley que reconoce y respalda los derechos de los mototaxistas, ya que, en ella se considera a los vehículos menores de tres ruedas aptos para brindar el servicio público especial acondicionadas para el transporte de personas.

¹ Secretaría de Salud Laboral, C.C. O.O. Castilla y León. Manual de trastornos musculoesqueléticos. Valladolid: Secretaría de Salud Laboral, C.C. O.O. Castilla y León; 2008.

² El apocalipsis a la vuelta de la esquina: Lima, la crisis y sus supervivientes (1980-2000) publicado el 09 octubre del 2018, Fondo Editorial de la PUCP

³ <https://dle.rae.es/mototaxi>

LEY Nº 27189

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República ha dado
la Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;
Ha dado la Ley siguiente:

LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES

Artículo 1°.- Del objeto y la naturaleza del servicio
La presente Ley tiene por objeto 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.

Artículo 2°.- Del carácter de los vehículos en servicio
Consideranse como vehículos aptos para el servicio que establece el artículo anterior a aquellas unidades de 3 (tres) ruedas, motorizadas y no motorizadas, especialmente acondicionadas para el transporte de personas o carga, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento correspondiente.

✓ EL SERVICIO DE MOTOTAXI Y LA PROBLEMÁTICA QUE GENERA.

En la ciudad de Lima, el 10% de la población se moviliza utilizando el transporte de mototaxi⁴, especialmente en áreas periféricas de la ciudad, distritos, conos, donde no existe una adecuada cobertura del transporte urbano colectivo. En los años 90, es donde el mototaxi se expandió de forma importante en la ciudad de Lima y Callao, debido a causas como: Crecimiento desordenado de la ciudad, aumento del desempleo, liberación del servicio de transporte, que llevo entre otros a la proliferación de la informalidad en el país.

Debido a estos factores el servicio del mototaxi se expandió de manera importante en todas las regiones del país especialmente en zonas de bajos ingresos y donde las condiciones geográficas no permitían el ingreso de otros medios de transporte.⁵

El servicio del mototaxi en el Perú ha traído las siguientes problemáticas:

Aumento de la contaminación debido a que no cumplen con las revisiones técnico-mecánicas a las que se deben someter, investigaciones realizadas por "el comité de gestión de la iniciativa del aire puro para Lima y Callao afirman que un mototaxi puede llegar a contaminar siete veces más que un vehículo convencional".

⁴ La rentabilidad de la actividad trimovil en la ciudad de Tingo Maria, pg 2.

⁵ file:///C:/Users/kcontreras/Downloads/Mototaxi_Estadistica..pdf.

Desde sus inicios hasta la actualidad, el servicio del mototaxi viene siendo cuestionado, a este rubro laboral, se le atribuye ser un problema sin control para el transporte en las ciudades y departamentos donde se brinda el servicio, porque existen mototaxis formales e informales, de quienes no se tiene ni la mínima información, según la Superintendencia Nacional de Registros Públicos, ha indicado que en la ciudad de Lima, hasta el 18 de febrero del 2022, existen 577, 568 mototaxis, de los cuales no se sabe cuántos son formales o informales.

El servicio de mototaxi, ha incrementado de manera importante la accidentalidad de la ciudad, ya que estos vehículos transitan por vías no permitidas a altas velocidades, con cargas no permitidas (Muebles y enseres), si un mantenimiento adecuado y muchos sin tener un SOAT vigente.

La preferencia de la mayoría de los usuarios por el servicio del mototaxi, se debe principalmente a factores como:

- 1.- Falta de ruta de buses en zonas pobres de difícil acceso de vehículos grandes y pesados,
- 2.- mala distribución de las rutas en algunas zonas de la ciudad,
- 3.- muchas de las personas que tienen acceso a rutas de buses deben caminar distancias considerables para acceder a estos vehículos,
- 4.- el servicio se realiza de la puerta de la casa y viceversa,
- 5.- el bajo costo del pasaje.

Así mismo, la informalidad de este fenómeno ha generado algunos efectos perjudiciales en la ciudad como:

- a). - Foco de contaminación,
- b). - generación de caos e inseguridad ciudadana y de tránsito,
- c). - aumento de accidentalidad,
- d). - comisión de hechos ilícitos, entre otros⁶.

✓ **ACCIONES REALIZADAS CONTRA LA INSEGURIDAD Y LA DELINCUENCIA.**

Al respecto debemos indicar que la Municipalidad Distrital de Lince, ha emitido la Ordenanza Municipal N° 466-2021-MDL, en la cual prohíbe prestar del servicio de transporte público especial de pasajeros o de carga en vehículos menores (mototaxis), en el Distrito de Lince; sea para recoger o dejar pasajeros o realizar

⁶ Espinoza Gutiérrez, C.M.; Rodríguez Higuera, C.P. y Uribe Fernández, M.C. (2008). "Impacto socioeconómico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería".

el servicio de carga, al respecto; aunque esta media haya sido emitida para salvaguardar la integridad de todos los vecinos del distrito, esta ordenanza transgrede derechos fundamentales como es, el derecho al trabajo, que desde ya se ha visto transgredido, porque existen en el distrito personas que se dedican al rubro del mototaxi y ahora con esta medida no pueden laborar en su distrito y se ven obligados a salir y trabajar en otros lugares donde aún se les permite laborar.

MUNICIPALIDAD DE LINCE

Ordenanza Municipal que prohíbe el tránsito de vehículos de transporte menor motorizados de tres ruedas "mototaxi", en el distrito de Lince

ORDENANZA N° 466-2021-MDL

Lince, 21 de diciembre de 2021

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LINCE;

POR CUANTO: En Sesión Ordinaria de la fecha, y;

VISTO: El Memorando N° 00229-2021-MDL/GDU, de fecha 31 de agosto de 2021, de la Gerencia de Desarrollo Urbano, el Informe N° 0229-2021-MDL-GAT/SFA, de fecha 17 de septiembre de 2021, de la Subgerencia de Fiscalización Administrativa, el Informe N° 00030-2021-MDL/GDU, de fecha 20 de septiembre de 2021, de la Gerencia de Desarrollo Urbano, el Informe N° 398-2021-MDL/GAJ, de fecha 29 de septiembre de 2021, de la Gerencia de Asesoría Jurídica, el Dictamen N° 010-2021-MDL-CDU, de fecha 03 de diciembre de 2021, de la Comisión de Desarrollo Urbano, y;

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 194° de la Constitución Política del Perú concordante con el Artículo II del Título Preliminar

de tres ruedas "mototaxi" en el distrito de Lince;

Que, el Informe N° 398-2021-MDL/GAJ, de fecha 29 de septiembre de 2021, la Gerencia de Asesoría Jurídica, señala que: "(...) el proyecto de ordenanza, se encuentra acorde a la normatividad vigente sobre la materia";

Estando a los fundamentos expuestos, en uso de las facultades conferidas por el artículo 9°, numeral 8) de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, contando con el voto UNÁNIME del Concejo Municipal y con la dispensa del trámite de lectura y aprobación de actas, se ha aprobado la siguiente:

ORDENANZA MUNICIPAL QUE PROHÍBE EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE MENOR MOTORIZADOS DE TRES RUEDAS "MOTOTAXI", EN EL DISTRITO DE LINCE

Artículo 1°.- PROHÍBASE la operación para la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros o carga en vehículos menores (mototaxis), en el Distrito de Lince; sea para recoger o dejar pasajeros o carga.

Artículo 2°.- La contravención a lo establecido en el artículo, dará lugar a la imposición de las sanciones correspondientes de acuerdo al Régimen de Aplicación de Sanciones Administrativas (RASA), aprobada por Ordenanza 415-MDL o norma que la sustituya.

Artículo 3°.- Finalidad

La presente ordenanza tiene por finalidad salvaguardar la vida e integridad física de los vecinos frente al riesgo de accidentes que se puedan ocasionar por el uso ilegal e inadecuado de mototaxis en el distrito, fortaleciendo la seguridad ciudadana, asegurando su protección y convivencia pacífica a través de la prevención,

Así también para tener en cuenta, ante el problema ya indicado, las municipalidades han venido buscando soluciones, tal es el caso de la municipalidad de Comas, conjuntamente con la municipalidad de San Juan de Lurigancho y Carabayllo, que son los distritos donde se registra la mayor incidencia delictiva perpetrados por delincuentes a bordo de un mototaxi, las municipalidades vienen tomando estrategias con el fin de contrarrestar este flagelo, es así que la Municipalidad de Comas, firmó un convenio con la policía Nacional para poner orden en el transporte de vehículos menores y reducir la inseguridad ciudadana.

Las estadísticas policiales señalan que, entre enero y junio 2019, alrededor de 165 incidentes delictivos en Lima, principalmente en el distrito de Comas, han sido cometidos a bordo de un mototaxi; como son: robos al paso, arrebatos y cogoteo, situación que ha obligado a la Gerencia de Seguridad Ciudadana de la comuna de Comas, a firmar convenios con unidades Especializadas como el

Escuadrón verde y grupo terna, Tránsito y Seguridad vial, para que conjuntamente con personal de Seguridad Ciudadana, Tránsito y Transportes, salgan a poner orden y a través de operativos, hacer lucha frontal a la delincuencia.⁷

Se debe precisar que en la actualidad se dice que el servicio de mototaxi, genera inseguridad en la comunidad, y eso se da por todos los hechos cometidos que transgreden lo lícito, este proyecto de ley está orientado al mototaxista formal, para aquel que mínimamente está inscrito en una empresa o asociación y quien cuenta con una licencia de conducir, se sabe que existe un sector de los mototaxistas que son informales, y que los delitos cometidos incrementan los índices que estos hechos son perpetuados en su mayoría por personas que utilizan como medio un vehículo mototaxi que no pertenece a ninguna asociación o empresa, estas personas actúan sabiendo que no pueden ser identificados porque no se tiene en las municipalidades información de ellos, por tal razón este proyecto de ley también busca generar la formalidad, en consecuencia ello generará confianza en el servicio que brindan los mototaxistas a la comunidad.

✓ **OBTENCIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR CLASE B - CATEGORÍA II-C, EMITIDA POR LAS MUNICIPALIDADES PARA EL SERVICIO DE MOTOTAXI**

En nuestro país, el servicio del mototaxista es un rubro que ha venido siendo descuidado por sus autoridades, y eso ha sucedido desde sus inicios, por dicha razón, ahora surgen como consecuencias el reclamo de este sector, esperando poder ser atendidas, no está demás indicar, que en muchas municipalidades del país se ha venido omitiendo el cumplimiento de la norma, por ejemplo; desde que el trabajador mototaxista solicita su licencia de conducir, las municipalidades no han cumplido con exigir los requisitos señalados en el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, artículo 13.5- **requisitos para obtener la licencia de conducir Clase B, Categoría II-C**, no obstante que hay una reglamentación que señala los requisitos, en muchas municipalidades no se exige los mismos documentos para obtener una licencia para conducir un vehículo mototaxi. los requisitos exigidos por la norma son los siguientes:

⁷ <https://www.municomas.gob.pe/noticia/2153>

13.5. CLASE B – CATEGORÍA II-C

- a) Presentar el formulario con carácter de declaración jurada, aprobado por la DGTT mediante Resolución Directoral, en el que se consignen los datos personales del solicitante, debidamente llenado y suscrito.
- b) Edad mínima, 18 años.
- c) Primaria completa.
- d) No estar suspendido o inhabilitado, según la información del Registro Nacional de Sanciones.
- e) Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.
- f) Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.
- g) Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores - COFIPRO, expedida y registrada en el Sistema Nacional de Conductores.
- h) Constancia de finalización del Taller "Cambiemos de Actitud", desarrollado por el Consejo Nacional o Regional de Seguridad Vial, expedida y registrada en el Sistema Nacional de Conductores.
- i) Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.
- j) Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.

k) Pago por derecho de tramitación.

La Resolución Directoral N° 001-2022-MTC/18, aprobó el cronograma de integración de las licencias de la Clase B, al Sistema Nacional de Conductores, por partes de las municipalidades provinciales; en el cronograma se han señalado actividades que establecen fechas perentorias, y ante el incumplimiento del registro de información histórica de las licencias de conducir se aplicara lo estipulado en el inc. 12.5 del Decreto Supremo N° 034-2019-MTC, el mismo que señala "Respecto a las licencias de conducir cuya información histórica no haya sido registrada en el Sistema Nacional del Conductor, en los plazos y de acuerdo al procedimiento establecido, no se podrá realizar procedimiento alguno, en tanto la municipalidad provincial no registre en el sistema nacional de conductores dicha información".



ANEXO

CRONOGRAMA DE INTEGRACIÓN DE LAS LICENCIAS DE LA CLASE B AL SISTEMA NACIONAL DE CONDUCTORES POR PARTE DE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES

Actividad	Descripción	Municipalidad Provincial	Fecha final
01	Presentación de solicitudes de acceso al sistema de registro de información histórica de las licencias de conducir de la clase B al SNC.	Todas las municipalidades	28/01/2022
02	Registro de información histórica de las licencias de conducir de la clase B al SNC, emitidas con anterioridad al plazo de su integración; y actualización final de acceso para usuarios de operación del sistema SNC-B.	Todas las municipalidades	25/02/2022
03	Integración y puesta en funcionamiento del sistema SNC-B.	Todas las municipalidades	01/03/2022

2028896-1

La realidad es que muchas municipalidades, no podrán cumplir con el registro de información histórica de las licencias de conducir de la clase B, categoría II-C, toda vez que estas licencias de conducir, han sido otorgadas sin cumplir con los requisitos que la norma exige, por consiguiente, el Sistema Nacional de Conductores, exige el llenado de información que no existe en la data de muchas municipalidades del país, con lo cual el sector mototaxista formal en su mayoría se verá perjudicado, toda vez; que las licencias que no estén registradas quedan sin efecto, ello quiere decir que no podrán laborar ya que su licencia no tendrá valor.

Por lo antes indicado, el cronograma de integración de las licencias de la clase B, al Sistema Nacional del Conductor, por parte de las municipalidades provinciales, viene siendo reprogramado en su ejecución tal como se evidencia del artículo 2, de la Resolución Directoral N° 001-2022-MTC/18, que deroga el cronograma de integración de las licencias de la clase B, al Sistema Nacional de Conductores aprobado por la Resolución Directoral N° 29-2021-MTC/18, el mismo que culminó el 03 de enero del 2022.

✓ **NO EXISTE UNA ESTADÍSTICA REAL DE CUANTOS MOTOTAXISTAS FORMALES EXISTEN EN EL PAÍS.**

Por lo menos 600 mil mototaxis circulan sin control en la capital, de este total el 40% lo hace de manera informal; así lo determinó un estudio de la ONG Luz Ámbar con datos de la Federación Nacional de Mototaxistas.

Sin embargo, no existe estadística oficial del número de mototaxistas formales a nivel nacional. Y es evidente que este retraso perjudica de distintas maneras al sector de los mototaxistas, ya que sigue siendo un sector que no tiene una estadística real del número de sus integrantes que brindan este servicio en nuestro país, el no contar con un registro hace crecer la informalidad, generando así inseguridad en la comunidad ya que existen individuos que cometen ilícitos utilizando como medio de transporte el mototaxi, porque saben que no se tiene como identificarlos, esta situación los hace no visibles para el propio Estado, que es el llamado a poder tener en sus planes a este sector laboral, gestionando políticas de desarrollo e incentivos para el sector.

Vale recalcar que no se está en desacuerdo que las licencias de la Clase B, se integren al Sistema Nacional del Conductor, por consiguiente, el presente proyecto de ley aborda específicamente a la Clase B, Categoría II-C, L5-mototaxi.

LICENCIA DE CONDUCIR CLASE B.

- Categoría I,
- Categoría II-a
- Categoría II-b
- Categoría II-c

La sociedad reclama que se legisle para corregir determinados problemas buscando soluciones inmediatas, y que estas soluciones no signifiquen un perjuicio para ellos, al respecto es una realidad que miles de mototaxistas de todo el Perú, no podrán ser registrados por las municipalidades en el Sistema Nacional del Conductor, porque las municipalidades no cuentan con la información requerida que exige el Sistema Nacional del Conductor, y desde ya; en lugar de brindar una solución, con esta integración se ocasionara un perjuicio, pudiendo generarse hechos luego de la puesta en funcionamiento del Sistema Nacional del Conductor, donde al no estar registrados surgirán intervenciones por parte de los fiscalizadores, policías por ende; decomiso de unidades, porque vencido el plazo del registro las licencias de conducir del mototaxistas no tendrá valor para realizar el servicio.

El Sistema Nacional del Conductor, agrupa a todas las clases y categoría de licencias de conducir, de las cuales hasta la fecha solo cuenta con el registro de la Clase A y todas sus categorías.

LICENCIA DE CONDUCIR CLASE A

- Categoría I
- Categoría II-a
- Categoría II-b
- Categoría III-a

Categoría III-b

Categoría III-c

Si nos referimos propiamente a las estadísticas y registros, para poder conocer cuántos mototaxistas existen en el país, cuantos son formales e informales, y otras interrogantes respecto a ellos, dicha información no la podemos conseguir, porque no existe como tal, las instituciones no cuentan con ella, ni el Instituto Nacional de Estadística, cuenta con la información requerida.

✓ LAS MUNICIPALIDADES Y EL REGISTRO DE LOS MOTOTAXISTAS.

Las municipalidades de nuestro país, son las que por norma emiten las licencias de conducir de la Clase B, Categoría II-C, que sirven para realizar el servicio del mototaxi, tal como se ha explicado, desde los inicios del servicio de mototaxi. las municipalidades no han otorgado una atención debida a este sector laboral, tal es así que cuando emiten las licencias de conducir, las hacen sin exigir los requisitos señalados por la norma, siendo así, la entrega de licencias de conducir se ha venido registrando por muchos años en cuadernos que hoy a la fecha no se tienen archivados, así también en formatos digitales, donde se anotaba información somera, como el nombre de quien recibe la licencia, DNI, una foto y una firma.

Ello quiere decir que la información histórica de las licencias de conducir referente a la Clase B, Categoría II-C, con que cuentan las municipalidades es insuficiente, incompleta y no se adecua a la que exige el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para poder realizar el registro de la clase B, en el Sistema Nacional del Conductor. desde ya se puede indicar que es una información incompleta, que jamás se ha compartido con instituciones como el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Instituto Nacional de Estadística e Informática y otros, toda esa información solo ha quedado en las municipalidades, es por tal razón, que en el presente proyecto de ley se busca que la información con que cuentan a la fecha las municipalidades, sean enviadas a las instituciones antes indicadas y así poder tener realmente una información real de cuantos son los mototaxistas formales en nuestro país y otros que se desea conseguir cuando se declarado ley el presente proyecto.

✓ EL MOTOTAXISTA, UN SECTOR QUE PADECE PROBLEMAS DE SALUD EN EL DESEMPEÑO DE LA LABOR

En nuestro país, el mototaxismo se convirtió en un fenómeno del transporte con efectos positivos y negativos. Por una parte, esta actividad, que demanda un notable esfuerzo de concentración y físico, se convierte en un sustento directo. Las características inherentes a este trabajo pueden conllevar a desórdenes musculoesqueléticos, y la persistencia de síntomas relacionados, imposibilitar la ejecución de tareas e, incluso, generar discapacidad.

Existen tesis de estudio que han señalado que los mototaxistas, al realizar su labor se ven propensos a sufrir enfermedades de salud, que han sido señaladas por ejemplo en la Tesis para optar el Título de Licenciado en Enfermería "Condiciones de Trabajo y Salud de los Conductores de Mototaxis en el Distrito de San Martín de Porres", la que refiere que el mototaxismo es un tema de salud pública, ya que en algunos años es probable que se traduzca en una población con problemas crónicos pero prevenibles, siempre y cuando se tomen acciones con anterioridad.

También podemos mencionar la investigación: Perfil sociodemográfico y síntomas musculoesqueléticos referidos por mototaxistas de una empresa de Lima, refiere como Objetivos: Determinar el perfil sociodemográfico y los síntomas musculoesqueléticos de mototaxistas de la empresa de transporte Los Chasquis-Lima, 2017, los Resultados señalan: respecto a los síntomas musculoesqueléticos, se evidencia que el 52% de los mototaxistas refiere dolor, entumecimiento u hormigueo en el cuello. El 96% refiere haber presentado incapacidad para desarrollar alguna actividad habitual en los últimos 12 meses por dolor en diferentes zonas del cuerpo. Asimismo, el 100% refiere molestias durante los últimos 7 días en la zona del cuello de intensidades leve y moderada; además, en el codo/antebrazo izquierdo de intensidades leve y moderada.

Por consiguiente, podemos señalar que como conclusiones la tesis en mención aporta que es importante que se implementen programas de salud ocupacional para la disminución de estas patologías musculoesqueléticas que afectan la salud de los mototaxistas. Asimismo, establecer estrategias específicas para capacitar a estos trabajadores en técnicas que permitan disminuir las patologías ocasionadas por el oficio de mototaxista, las cuales deben ser normadas y previstas en los planes de capacitación de la empresa.

Los trastornos musculoesqueléticos relacionados con el trabajo (TMERT) constituyen uno de los problemas de salud más comunes en la población trabajadora y, por lo tanto, son relevantes para ser abordados por la seguridad y salud ocupacional. En el reporte "La prevención de las enfermedades profesionales" de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) del 2013, se refiere que los TMERT son los trastornos más frecuentes en la Unión Europea ⁸. Así también, en el 2015 estos trastornos representaron el 31% del total de casos de lesiones laborales no fatales y enfermedades reportados por el Departamento de Estadísticas Laborales de Estados Unidos ⁹.

Dependiendo del sector y sus condiciones laborales, puede existir una mayor exposición por parte del trabajador para presentar síntomas dolorosos de los trastornos musculoesqueléticos que incluso conllevan a la discapacidad. Un

⁸ Oficina Internacional del Trabajo. La prevención de las enfermedades profesionales. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo; 2013. Disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_209555.pdf

⁹ Bureau of Labor Statistics. Non fatal occupational injuries and illnesses requiring days away from work 2008. Washington DC: Bureau of Labor Statistics; 2009.

sector vulnerable es el del transporte público, más aún, si se trata del transporte de pasajeros en motocicletas. Este oficio de mototaxista se originó décadas atrás como una alternativa para el transporte público, así como una alternativa para generar ingresos económicos y satisfacer necesidades básicas como alimentación, vestido, vivienda, educación, entre otras.

La Constitución Política del Perú, en sus artículos 07, 10 y 11, ampara, entre otros derechos, el derecho a la protección de la salud, reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social y garantiza el libre acceso a la prestación de salud.

✓ LA PROPUESTA DEL REGISTRO NACIONAL DEL MOTOTAXISTA

- ❖ La propuesta se sustenta en que el Registro Nacional del Mototaxista, es único y exclusivo para los mototaxistas, que cuenten con licencia de conducir Clase B, Categoría II-C, para conducir un vehículo de categoría L5 (mototaxi), porque para ser claro la clase B, tiene tres categorías más que son: categoría I, II-a, II-b.
- ❖ Este proyecto de ley, busca que las municipalidades de todo el país, registren sin obstáculos y sin distinción a todos los conductores que han obtenido en sus jurisdicciones, una licencia de conducir en la clase y categoría señalada, vale precisar; que, para obtener una licencia de conducir para el servicio de mototaxi, el requisito es estar inscritos en una empresa o asociación de mototaxis.
- ❖ Teniendo de conocimiento de los problemas de salud, que produce el desempeño de la labor de mototaxista y que muchos conductores de mototaxis no cuentan con un seguro de salud, se propone que todos los mototaxistas al estar inscritos en el Registro Nacional del Mototaxista, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, deberá remitir al Ministerio de Salud, el registro en mención, para que los mototaxistas sean inscritos en el Seguro Integral de Salud - SIS, y así, puedan contar con un seguro para atenderse cuando se encuentre delicados de salud, tal como lo ampara el artículo 7 de la Constitución Política del Perú, "Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y de la comunidad así como el deber de contribuir a su promoción y defensa y el Estado determinar la política nacional de salud"

En una inscripción personal del Seguro Integral de Salud, se requiere solo 4 requisitos para inscribirse, de los cuales con la información que contará el Registro Nacional del Mototaxista, se podrá cumplir con ello, es el caso que el mismo Ministerio de Salud, podrá corroborar la información que contiene un DNI y otra adicional que se adjuntara:

Requisitos para inscribirse en el Seguro Integral de Salud- SIS:

Son cuatro los requisitos que se requieren para inscribirse personalmente.

 www.gob.pe/133-afiliarte-al-sis-gratuito-afiliacion-al-sis-gratuito

Hazlo en 4 pasos:

1 Acércate a una oficina de registro

Ve a una Oficina del SIS.

2 Verificación de datos

Presenta tu documento de identidad y el de todos los familiares que desees afiliar. **No es necesario que tus familiares vayan presencialmente.** El encargado verificará que cumplas con las condiciones y requisitos, si los cumples te afiliará. Es posible que el encargado te haga algunas preguntas para completar la verificación.

Recuerda que **el proceso de afiliación es gratuito.**

3 Asignación de Centro de Salud

Deberás dar la dirección de tu domicilio actual para que te asignen al Centro de Salud más cercano. Solo podrás atenderte en el Centro de Salud asignado, pero **en caso de emergencias podrás atenderte en cualquier centro de salud a nivel nacional.** Si en tu Centro de Salud asignado no cuentan con la especialidad para tratarte, te referenciarán a otro Centro de Salud.

4 Usa tu seguro

Puedes empezar a usarlo desde el mismo día que te afilias.

Cumplimiento de requisitos para ser inscritos por el MINSA

- 1.- **Acercarte a una oficina de registro**, este requisito si se cumple, ya que el mismo Ministerio de Salud, cuenta con toda la información relevante del sector de todo el Perú.
- 2.- **Verificación de datos**, este requisito si se cumple, ya que la información requerida está registrada en el DNI.
- 3.- **Asignación del centro de salud**, este requisito si se cumple, toda vez que se contara con la dirección exacta señalada en el numeral anterior, por ende; se le asignará el centro de salud más cercano, al distrito o provincia teniendo en cuenta la jurisdicción de la municipalidad que pertenezca y todo el trámite será gratuito.

4.- **Usa tu seguro**, este requisito si se podrá cumplir, porque se podrá usar desde el primer día de inscrito el SIS, tal como señala el MINSA.

- ❖ El Instituto Nacional de Estadística e Informática, podrá contar con la información del registro del mototaxista, para poder tener así el número real de todos los mototaxistas formales que existen en el Perú.
- ❖ Al tener la información unificada a nivel nacional, se estima que ello desalentará la comisión de hechos ilícitos en vehículos mototaxis, ya que se podrá contar con información importante contribuyendo a mejorar la seguridad ciudadana.
- ❖ Logrando tener una estadística real y sabiendo cuantos mototaxistas existen en nuestro país, aunado a ello que son un sector del transporte público golpeado también por esta pandemia, si el Estado lo considera podrán ser acreedores a bonos del estado como apoyo económico.
- ❖ Se fomentará la formalidad, ya que, con este proyecto de ley, los mototaxistas formales, se encontrarán registrados en el Sistema Nacional del Mototaxista y tendrán beneficios como el Seguro Integral de Salud, y si el Estado lo considera dentro de sus políticas podrán ser acreedores a un bono del estado como apoyo económico, toda vez que se tendrá el número real de cuantos mototaxistas existen el país, así también al estar registrados y contando con toda la información eso desalentara a cometer hechos ilícitos mejorando así la seguridad ciudadana.

Tal como ya se ha indicado, el proyecto de ley busca proporcionar información fehaciente, promover y garantizar, el desarrollo de las propuestas tal como se ha señalado, por ende; de ningún modo se debe considerar que ello signifique estar sobre legislando, respecto al acceso del Seguro Integral de Salud – SIS y del Registro Nacional del Mototaxista. El proyecto de ley no tiene temporalidad.

✓ **EL MOTOTAXI EN EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA E INFORMATICA – INEI**

Se puede advertir que el Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, realiza encuestas, registros, estudios y empadronamientos, tal como se puede observar en el listado publicado en el portal web de la institución, pero a la fecha no se ha ubicado información relevante de cuantas mototaxis formales e informales existe en nuestro país, es por ello que se considera importante que el referido Instituto, pueda contar con la información de primera fuente con que cuentan las municipalidades respecto a los mototaxis, por tal razón el presente proyecto de ley prescribe obligaciones, donde se señala que las municipalidades envíen bajo responsabilidad funcional, cada trimestre su registro del mototaxista actualizado, para su registro.

Al respecto podemos dar a conocer las encuestas, registros, estudios y empadronamientos que realizar el INEI:

- Encuesta Permanente de Empleo - EPE
- Encuesta Nacional de Mercado Laboral – ENAMEL 2022
- Encuesta Nacional de Hogares - ENAHO
- Encuesta Nacional de Programas Presupuestales - ENAPRES
- Encuesta Demográfica y de Salud Familiar - ENDES
- Encuesta Nacional Agropecuaria - ENA 2021
- Registro Nacional de Municipalidades - RENAMU 2021
- Encuesta del Impacto del COVID-19 en las Empresas de Lima Metropolitana
- Encuesta Económica Anual - EEA 2021
- Empresas Omisas
- Encuestas Mensuales de Servicios
- Encuesta Nacional Sobre Relaciones Sociales - ENARES 2019
- Encuesta Nacional a Instituciones Educativas 2019
- Primer Censo Nacional de Organismos de Evaluación de la Conformidad 2019
- Registro Nacional de Denuncias de Delitos y Faltas - 2018
- Encuesta Nacional Continua de Victimización a Empresas - 2018
- Estudio de Impacto del Programa Beca 18 - 2018
- Encuesta de Hogares para el Estudio del Mercado Laboral 2017
- Encuesta Habilidades al Trabajo en el Perú 2017
- Encuesta Nacional Especializada sobre Victimización 2017
- Encuesta Nacional de Empresas 2017
- Encuesta Internacional de Habilidades de los Adultos – Fase Piloto 2016
- Encuesta Nacional de Satisfacción de Usuarios en Salud 2016
- Encuesta Nacional Especializada de Trabajo Infantil - ETI 2015
- Encuesta de Salud y Bienestar del Adulto Mayor 2015
- Encuesta de Hogares para la Evaluación del Programa Juntos 2015
- Encuesta Nacional de Innovación en la Industria Manufacturera 2015
- Encuesta a Establecimientos de Salud con Funciones Obstétricas y Neonatales – 2015
- Encuesta a Establecimientos de Salud sobre Control de Crecimiento, Desarrollo y Vacunas 2015
- Encuesta a Egresados Universitarios y Universidades 2014
- Encuesta de Micro y Pequeña Empresa 2013
- Empadronamiento Distrital de Población y Vivienda 2013
- Encuesta Nacional de Hogares sobre Consumo de la Hoja de Coca 2013
- Encuesta Salud y Desarrollo en la Primera Infancia 2013
- Encuesta Composición Nutricional de Alimentos Consumidos Fuera del Hogar 2013
- Primera Encuesta Mundial a la Comunidad Peruana en el Exterior 2012

- Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad 2012
- Encuesta sobre Transición de la Escuela al Trabajo 2012

✓ **EL REGISTRO DEL MOTOTAXISTA, AMPARADO POR UNA LEY**

La promulgación de una ley, se dan para cubrir las lagunas que no han sido reguladas por el derecho sobre problemas que necesitan tener una solución, debe entenderse que las disposiciones legales se promulgan con el propósito de darle rapidez a los cambios y soluciones que se requieren.

Al amparo del artículo 74 del Reglamento del Congreso de la República, se presenta esta iniciativa legislativa, toda vez que se ha identificado la existencia de una situación o problema que requiere de investigación y regulación por parte de nuestro ordenamiento jurídico, con la finalidad de proponer una solución.

Al respecto, tal como ya se ha indicado existe un problema que se relaciona con los mototaxistas, este sector laboral a quien se le imputa que viene generando informalidad, inseguridad ciudadana por hechos delictivos cometidos con el uso de un mototaxi y por el aumento de la accidentabilidad, ente otros, debe ser atendido, ya que es un sector que cuenta con trabajadores formales, que con dicha labor son el sustento de sus hogares y contribuyen a dinamizar la economía.

Por tal razón, se ha considerado que se debe emitir una ley, que solucione los problemas descritos; es por ello, que el presente proyecto de ley cuenta con una exposición de motivos, donde se ha fundamentado las razones que sustentan el proyecto y además cuenta con otros requisitos exigidos por el reglamento.

Se debe tener en cuenta, que una vez que se apruebe la ley, debe ser implementada a través de un reglamento, esta ley busca solucionar los problemas identificados en el sector de transporte, problemas que se tienen a la actualidad, dejando la posibilidad que como toda norma en el tiempo pueda ser modificada.

✓ **EL REGISTRO DE LA CATEGORÍA L5- DEL MOTOTAXISTA, EN LA SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTROS PÚBLICOS.**

Mediante información de la SUNARP, Informe N° 00081-2022-SUNARP/DTR, la misma que se obtiene en respuesta a la solicitud de información realizada, esta institución ha indicado que el registro del mototaxi, antes se realizaba por la clase, como vehículos menores automotores y que luego a partir del 2004, paso a realiza de acuerdo a la categoría, por consiguiente, al mototaxi le corresponde la categoría L5.

Al respecto debemos señalar que, en el Perú, se encuentran inscritos a nivel nacional 1,306,000 (Un Millón Trecientos Seis Mil Mototaxis), de los cuales no se sabe cuántos se encuentra brindando el servicio formal y cuantos son informales.

Esta información es de suma importancia, porque sirve para complementarla con la información con que cuentan las municipalidades quienes, son las que registran en su base de datos a los mototaxis formales, así también luego del cruce de información podremos saber cuántas mototaxis, a la fecha aún no se encuentran inscritas en registro público, por ende, pueden formar parte del sector informal.

CUADRO DE REGISTRO DE MOTOTAXIS DE TODO EL PERÚ, INSCRITO POR LA SUNART HASTA EL DÍA 18 DE FEBRERO DEL 2022, A TRAVÉS DE TODAS LAS ZONAS REGISTRALES.

Suma de CANT_INSC	Etiquetas de columna	VEH. AUT. MEN.	Total general
Etiquetas de fila	L5		
01-ZONA REGISTRAL N° IX	325,998	251,570	577,568
01-LIMA	325,998	251,570	577,568
02-Zona Registral N° VIII	26,659	28,087	54,746
01-HUANCAYO	3,011	1,670	4,681
02-HUANUCO	3,340	7,135	10,475
04-PASCO	249	60	309
05-SATIPO		273	273
06-LA MERCED	11,863	11,366	23,229
07-TARMA	338		338
08-TINGO MARIA	7,846	7,042	14,888
09-HUANCAVELICA	12	541	553
03-ZONA REGISTRAL N° XII	2,685	1,263	3,948
01-AREQUIPA	2,685	1,263	3,948
04-ZONA REGISTRAL N° VII	2,141	2,541	4,682
01-HUARAZ	841	875	1,716
02-CASMA	111	507	618
03-CHIMBOTE	1,189	1,159	2,348
05-ZONA REGISTRAL N° I	26,488	47,698	74,186
01-PIURA	25,920	44,817	70,737
02-SULLANA	24		24
03-TUMBES	544	2,881	3,425
06-ZONA REGISTRAL N° X	8,975	8,480	17,455
01-CUSCO	1,868	3,162	5,030
02-ABANCAY	9	27	36
03-MADRE DE DIOS	6,126	4,882	11,008
04-QUILLABAMBA	1	54	55
05-SICUANI	367		367
06-ESPINAR	596	355	951
07-ANDAHUAYLAS	8		8
07-ZONA REGISTRAL N° XIII	14,441	9,626	24,067
01-TACNA	3,052	1,174	4,226
02-ILO	39	29	68
03-JULIACA	10,458	7,003	17,461
04-MOQUEGUA	1	21	22
05-PUNO	891	1,399	2,290
08-ZONA REGISTRAL N° V	6,007	9,678	15,685
01-TRUJILLO	6,007	9,678	15,685
09-ZONA REGISTRAL N° IV	26,749	29,529	56,278
01-IQUITOS	26,749	29,529	56,278
10-ZONA REGISTRAL N° XI	8,299	2,772	11,071
01-ICA	2,469	1,862	4,331
02-CHINCHA	5,775	910	6,685
03-PISCO	53		53
04-NASCA	2		2
11-ZONA REGISTRAL N° II	162,905	80,568	243,473
01-CHICLAYO	130,763	61,804	192,567
02-CAJAMARCA	3,151	4,144	7,295
03-JAEN	17,823	10,276	28,099
04-BAGUA	10,765	4,115	14,880
05-CHACHAPOYAS	33	60	93
06-CHOTA	370	169	539
12-ZONA REGISTRAL N° III	67,540	46,380	113,920
01-MOYOBAMBA	7,728	11,682	19,410
02-TARAPOTO	42,058	27,649	69,707
03-JUANJUI	11,392	4,296	15,688
04-YURIMAGUAS	6,362	2,753	9,115
13-ZONA REGISTRAL N° VI	61,566	44,531	106,097
01-PUCALLPA	61,566	44,531	106,097
14-ZONA REGISTRAL N° XIV	1,694	1,130	2,824
01-AYACUCHO	1,694	1,130	2,824
Total general	742,147	563,853	1,306,000

II. ANÁLISIS DEL EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

El presente proyecto de ley no deroga, ni modifica alguna norma de nuestra legislación, en ese sentido la norma es congruente, por lo que legalmente resulta ser viable, es concordante con la Constitución Política del Perú y guarda relación directa con el artículo 7, en cuanto señala "Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa", el artículo 22 "El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona" y el artículo 23, que también refiere que "El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado... [...]" Se logrará un efecto positivo, ya que se tendrá el número real de cuantos mototaxistas formales existen el país.

Así también, si el Estado considera a este sector laboral dentro de sus políticas, podrán ser acreedores a un bono del estado como apoyo económico. Se fomentará la formalidad, ya que, al estar registrados y al contar con toda la información eso desalentará a cometer hechos ilícitos, mejorando así la seguridad ciudadana. Con esta ley, los mototaxistas formales, se encontrarán inscritos en el Registro Nacional del Mototaxista y todos contarán con el Seguro Integral de Salud – SIS.

Finalmente, se puede indicar que el presente proyecto de ley, se ampara en Ley N° 27189- Ley de Tránsito Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, ya que esta es la ley que otorga reconocimiento a los mototaxistas, para que se les conozca como tal y especifica el servicio que realizan que es el servicio público.

III. ANÁLISIS DE COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley, no genera gasto al Estado, sino por el contrario tiene un aporte que va orientado a un sector laboral que es el mototaxista, ya que todos podrán contar con un Seguro Integral de Salud-SIS, mediante su registro se podrá contar con una estadística que es de suma importancia para poder conocer cuántos mototaxistas formales existen en el Perú. se va incentivar la formalización ya que los informales al tener conocimiento de la presente ley, querrán formalizarse, por lo beneficios que esta otorgara, al existir formalización se va contribuir a bajar los índices de hechos delictivos que son ocasionados en vehículos mototaxis informales, contribuyendo así a la seguridad ciudadana.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa guarda relación directa con las Políticas de estado concertadas en el acuerdo nacional, Décimo Tercera, Acceso universal a los servicios de salud y a la seguridad social, Décimo Cuarto: Acceso al empleo pleno, digno y productivo, décimo octavo: Reducir la informalidad.