



PROYECTO DE LEY QUE
AUTORIZA A LOS
CONDUCTORES CON LICENCIA
DE CLASE A CATEGORÍA I (UNO)
A PRESTAR SERVICIO DE TAXI
EN TODO EL TERRITORIO
NACIONAL.

Los Congresistas de la República integrante del **Grupo Parlamentario Podemos Perú**, a iniciativa del congresista, Nivardo Edgar Tello Montes, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que le confiere los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú en concordancia con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

LEY QUE AUTORIZA A LOS CONDUCTORES CON LICENCIA DE CLASE A CATEGORÍA I (UNO) A PRESTAR SERVICIO DE TAXI EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL.

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto autorizar a los titulares de licencia de conducir de clase A categoría I (A-I) a prestar servicio de transporte público especial de personas en la modalidad de taxi, en el ámbito nacional.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

Contribuir a la generación de oportunidades laborales y a la formalización del servicio de taxi, flexibilizando los requisitos administrativos sin afectar la seguridad vial ni la calidad del servicio.

Artículo 3. Requisitos habilitantes

Los conductores con licencia de conducir clase A categoría I (A-I) podrán brindar el servicio de taxi siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- a) No registrar infracciones graves ni muy graves en el último año.
- b) Contar con autorización municipal vigente para brindar el servicio de taxi.
- c) Aprobar un curso básico de seguridad vial y atención al usuario acreditado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o entidad competente.
- d) Contar con vehículo inscrito en el Registro de Servicio de Taxi y con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente.
- e) Aprobar la inspección técnica vehicular correspondiente.

Artículo 4. Carácter permanente de la autorización

La habilitación establecida en la presente ley tiene carácter permanente, sin perjuicio de las evaluaciones periódicas que correspondan a cargo de la autoridad competente.

Artículo 5. Evaluación y seguimiento

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con los gobiernos locales, efectuará un monitoreo anual de los resultados de la aplicación de la presente ley, y podrá proponer mejoras normativas en función del análisis de su impacto.

Artículo 6. Reglamentación.

El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo, aprobará el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados desde su entrada en vigencia.

Disposición Complementaria Final

Única. Las municipalidades provinciales adecuarán sus ordenanzas y procedimientos al marco de la presente ley, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte público especial de personas.



Firmado digitalmente por:
JUAREZ CALLE Heidy
Lisbeth FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 16:48:54-0500



Firmado digitalmente por:
LUNA GALVEZ Jose Leon FAU
20161740126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 15:21:52-0500



Firmado digitalmente por:
LUNA GALVEZ Jose Leon FAU
20161740126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 15:22:08-0500



Firmado digitalmente por:
CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU
20161740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 03/07/2025 16:24:12-0500



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 14:16:14-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/07/2025 10:13:49-0500



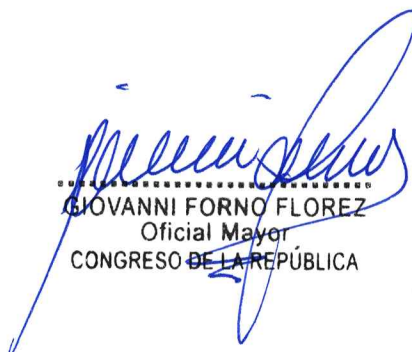
Firmado digitalmente por:
ALCARRAZ AGUERO Yorel
Kira FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2025 16:06:50-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **07** de **julio** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 11850/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.


.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES.

El marco jurídico vigente establece que, para prestar el servicio de taxi, el conductor debe contar como mínimo con una licencia de clase A categoría II-A, conforme a lo dispuesto en el artículo 32 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC y modificado por el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC.

Dicha exigencia, sin embargo, no encuentra una base normativa explícita que prohíba de manera expresa el ejercicio del servicio de transporte público especial de personas a conductores con licencia de clase A categoría I (uno).

Asimismo, el artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración del Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, establece que los gobiernos locales provinciales tienen competencia para normar y administrar el servicio de transporte en la modalidad de taxi dentro de su jurisdicción, en concordancia con el artículo 195, inciso 5 de la Constitución Política del Perú y con el artículo 82, de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972.

En atención a esta competencia, algunas municipalidades han evaluado iniciativas normativas orientadas a autorizar a los conductores con licencia A-I a prestar el servicio de taxi, en tanto el tipo de vehículo (categoría M1) y la naturaleza del servicio no difieren sustancialmente del uso particular. Sin embargo, la normativa nacional ha sido interpretada restrictivamente, limitando el desarrollo de este tipo de medidas locales, a pesar de su utilidad social, especialmente en contextos de alto desempleo e informalidad.

La presente propuesta legislativa busca subsanar dicha brecha normativa, incorporando una habilitación expresa que reconozca la viabilidad técnica y legal de autorizar el uso de licencias de clase A categoría I para el servicio de taxi, bajo condiciones mínimas de seguridad y control.

De este modo, se garantiza la seguridad jurídica de los conductores, se promueve el autoempleo formal y se fortalece la descentralización operativa del servicio de transporte público especial de personas.

II. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

La proliferación de plataformas digitales de transporte ha evidenciado además que una gran cantidad de conductores ya opera en condiciones equivalentes al servicio de taxi, sin mayores distinciones funcionales entre vehículos conducidos con licencia A-I y A-II-A.

La propuesta se sustenta en los principios y derechos consagrados en la Constitución Política del Perú:

- Artículo 2, inciso 15: A trabajar libremente, con sujeción a ley.
- Artículo 59: El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa.
- Artículo 195 inciso 5: competencia de los gobiernos locales para organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su responsabilidad.

- Artículo 82 de la Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades: reconoce a las municipalidades provinciales la competencia exclusiva para planificar y gestionar el transporte público en su jurisdicción.

Asimismo, la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, Ley N° 27658, en su artículo 6, establece la necesidad de racionalizar la actuación administrativa eliminando requisitos innecesarios o desproporcionados como:

- a. Las funciones y actividades que realice la Administración Pública, a través de sus dependencias, entidades y organismos, debe estar plenamente justificada y amparada en sus normas.

Según la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), al 26 de junio de 2025 existen 82 583 vehículos habilitados para prestar servicio de taxi, distribuidos en:

- 51 953 taxis independientes
- 30 630 taxis de empresa

Así mismo, se cuenta con 201 paraderos autorizados en Lima y Callao.

Población de Lima y Callao:

Según el INEI, en 2025 Lima Metropolitana tendrá aproximadamente 10 432 133 habitantes, lo que representa el 30,4 % de la población total del país (34,350,244 personas). El área metropolitana, sumando Callao, alcanza los 11 445 928 habitantes al 2024.

En su Informe de Evaluación Institucional 2024, la ATU registró aproximadamente 9 millones de viajes diarios en el sistema de transporte público de Lima y Callao.

Estudios de Protransporte indican que distritos y zonas de Lima y Callao generan entre 160,000 y 64,000 viajes diarios cada uno, evidenciando una demanda masiva distribuida en todo el territorio

La cifra de 9 millones de viajes diarios, confirma la magnitud de la demanda urbana, reforzando la necesidad de infraestructura y regulación adecuada (paraderos, flota, cobertura, seguridad).

La sanción por usar licencia inadecuada en servicio de taxi

Código de infracción M05 (RNT):

- Conducir un vehículo con una licencia cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que conduce.
- Clasificada como Infracción Muy Grave.
- Multa de S/ 2 675 (equivalente a 0,5 UIT).
- Suspensión de la licencia por 1 año, además de retención del vehículo y de la licencia.

Multas específicas para taxis según ATU

En el caso de prestar el servicio de taxi sin contar con la autorización correspondiente (sin licencia válida o requerida):

- Propietario del vehículo: multa de 2 UIT, es decir, aproximadamente S/ 10 700.
- Conductor: multa de 1 UIT, es decir, S/ 5 350.

Además, si ocurre un accidente de tránsito, se podrían aplicar multas de hasta 4 UIT para el propietario y 2 UIT para el conductor, con cancelación e inhabilitación de la licencia

Impacto económico y laboral

Aumento de ingresos familiares:

- Miles de personas que hoy no pueden acceder a empleo formal podrían generar un autoempleo legalizado. El servicio de taxi formal e informal, facilita el acceso a zonas donde no llegan buses ni corredores.
- Con ingresos promedio de S/ 1 500 a S/ 2 000 mensuales (taxi por aplicativo), se estima que una regularización masiva generaría una inyección económica superior a S/ 3 600 millones anuales si 200 000 conductores se formalizan.
- Eliminar esta barrera legal permitiría igualdad de oportunidades laborales, especialmente a jóvenes, migrantes del interior de nuestro país y personas mayores de 40 años.
- Conductores que se formalicen pagarían impuestos, derechos administrativos y tributos indirectos.
- Se estima una potencial recaudación tributaria adicional superior a S/ 250 millones anuales (si se formaliza un 30 % de la flota informal).
- Legalizar el uso de licencia A-I permitiría que la ATU, las municipalidades y SUNAFIL puedan regular, fiscalizar y promover programas de seguridad vial y servicio al cliente en taxis.

como antecedente estadístico histórico, reflejando la magnitud de la informalidad en transporte.

En el 2017, según la Encuesta Nacional de Hogares del INEI, el sector transportes empleó a más de 1,2 millones de personas, de las cuales más de un millón fueron empleadas en el sector informal.

El trabajo informal alcanzó al 83% del total de trabajadores del sector y registró la cuarta mayor tasa, solo por debajo de las actividades agropecuaria (96%), trabajadores del hogar (92%) y alojamiento (84%). Además, en los últimos cinco años, el número de trabajadores informales en el sector transportes aumentó a un ritmo anual de 3,7%, mientras que el crecimiento promedio del empleo informal total fue de 1%, la alta informalidad tiene un serio impacto negativo sobre la productividad del trabajador.

Del total de la población ocupada del área urbana, el 65,6 % tiene empleo informal, es decir, sin relación de dependencia sujeta a legislación nacional ni protección de beneficios sociales

Delitos penales (Código Penal Peruano)

Delitos como homicidio culposo, lesiones graves, exposición al peligro, conducción en estado de ebriedad o abandono de persona en peligro, se tipifican igual para todos los conductores, independientemente, así tengan licencia A-I, A-II-A, A-III.

Un conductor de taxi con licencia A-I o A-II-A, que atropella y mata a un peatón puede ser procesado por homicidio culposo (art. 111 del Código Penal).

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

La norma proyectada se enmarca dentro del artículo 22 de la Constitución Política del Perú, que reconoce al trabajo como un deber y derecho, fundamento del bienestar social y medio de realización de la persona, y del artículo 59, que impone al Estado el deber de promover el acceso a la actividad económica.

Asimismo, se alinea con lo dispuesto en el artículo 195, inciso 6, sobre competencias de los gobiernos locales, para planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo la zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial.

Con ello, se fortalece el principio constitucional de igualdad ante la ley, artículo 2, inciso 2, eliminando barreras innecesarias que impiden a trabajadores con experiencia e idoneidad acceder a un empleo formal, pese a carecer de licencia A-II, por razones económicas o burocráticas.

De acuerdo al artículo 51 de la Constitución Política del Perú, la ley prevalece sobre normas reglamentarias y de menor jerarquía. En ese sentido, la presente norma incide directamente sobre:

- El Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo N.º 007-2016-MTC, cuya tabla de equivalencias y habilitaciones deberá ser modificada para incluir expresamente a la licencia A-I como válida para la prestación del servicio de taxi.
- El Reglamento Nacional de Administración del Transporte (RNAT), aprobado por D.S. N.º 017-2009-MTC, en lo referido a las exigencias para operar el servicio de transporte especial, debiendo armonizarse con lo dispuesto por la ley.

VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La implementación de la presente propuesta legislativa generará un conjunto de beneficios económicos, sociales y administrativos de alto impacto, ampliamente superiores a los costos de adecuación normativa y supervisión institucional, conforme al análisis siguiente:

Costos:

Tipos de costos	Descripción
Adecuación normativa	Modificación de reglamentos como el D.S. N.º 007-2016-MTC (licencias) y D.S. N.º 017-2009-MTC (transporte).
Supervisión y fiscalización	Necesidad de actualizar protocolos de fiscalización y emisión de credenciales para conductores A-I.
Inversión en campañas	Campañas de orientación y formalización a nivel nacional para nuevos taxistas habilitados.
Impacto sobre oferta existente	Percepción de competencia entre taxistas con licencias A-II-A ya formales.

Beneficios:

Tipo de beneficio	Descripción
Formalización masiva	Inclusión de miles de conductores actualmente informales al circuito legal.
Incremento del ingreso familiar	Acceso a empleo autónomo legal para personas sin otra fuente de ingreso formal.
Recaudación fiscal potencial	Aumento de recaudación por emisión de licencias, pagos municipales y tributos indirectos.
Reducción de sanciones arbitrarias	Disminución de multas a conductores con A-I que ya trabajan como taxistas.
Mayor cobertura territorial	Mejora del servicio en zonas donde no llegan los taxis formales ni el transporte público.

Estimación del impacto económico, supuestos:

- Se estima que 200 000 conductores con licencia A-I operan en el país como taxistas sin formalización.
- Ingreso promedio mensual por conductor (referencial) en taxi Bajo: S/ 1 500 y Alto: S/ 2 500 aproximadamente.

Ingreso anual promedio por conductor:
Bajo: S/ 18 000 y Alto: S/ 30 000.
- El reconocimiento legal del servicio de taxi para conductores con licencia A-I no solo implica regularizar una realidad ya existente, sino que permitiría al Estado supervisar y formalizar una actividad que genera entre S/ 3 600 millones y S/ 6 000 millones anuales, con alto impacto en ingresos familiares, recaudación fiscal y reducción de informalidad estructural.
- Si el 30 % se formaliza y paga tributos municipales, licencias y contribuciones básicas, la recaudación estimada sería de más de S/ 250 millones por año.

La medida proyectada tiene un elevado retorno social y económico, con costos administrativos y normativos menores en comparación con los beneficios económicos agregados, la

reducción de la informalidad estructural, el acceso al empleo legal y la expansión ordenada del transporte urbano.

Esta relación positiva entre costo y beneficio respalda plenamente la viabilidad, pertinencia y conveniencia de la propuesta normativa.

V. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL.

El presente proyecto de ley se vincula con las prioridades legislativas en materia de:

- Reactivación económica y generación de empleo, al promover el acceso al autoempleo formal en el sector transporte para miles de ciudadanos con licencia A-I.
- Formalización e inclusión social, al incorporar al circuito legal a trabajadores históricamente excluidos por barreras normativas excesivas.
- Transporte y ordenamiento urbano, al permitir una mejor regulación del servicio de taxi a través de mecanismos más flexibles y realistas, en todo el territorio nacional.

La propuesta guarda coherencia con los siguientes Objetivos y Políticas del Acuerdo Nacional:

Política de Estado N.º 1: Democracia y Estado de derecho:

- Promueve el respeto a la igualdad de oportunidades, al eliminar barreras innecesarias para el ejercicio de una actividad económica lícita.
- Contribuye al fortalecimiento del principio de legalidad y previsibilidad normativa.

Política de Estado N.º 12: Acceso universal a servicios públicos:

- Mejora la cobertura del servicio de transporte público especial (taxi), especialmente en sectores rurales y periurbanos.

Política de Estado N.º 13: Promoción de la igualdad de oportunidades:

- Permite la participación de personas con menores recursos o sin acceso a capacitación formal en transporte, dándoles una vía de formalización.

Política de Estado N.º 22: Desarrollo sostenible y gestión ambiental:

- Posibilita un mejor ordenamiento del transporte, facilitando el control del parque vehicular y el desarrollo de políticas de renovación y uso eficiente.

Política de Estado N.º 28: Erradicación de la pobreza:

- Promueve el autoempleo legal y sostenible, elevando los ingresos familiares y disminuyendo la dependencia de subsidios o economía informal.

La propuesta legislativa no solo responde a una necesidad práctica del sector transporte y a la realidad socioeconómica de miles de peruanos, sino que se enmarca en los compromisos institucionales de desarrollo inclusivo, formalización laboral y acceso a servicios, reafirmando el rol del Congreso como garante de políticas públicas con enfoque territorial y derechos ciudadanos.