



GUIDO BELLIDO UGARTE

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Proyecto de Ley N° **2625/2021-CR**



**PROYECTO DE LEY QUE AUTORIZA
DE MANERA EXCEPCIONAL LA
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON
CARACTERÍSTICAS MENORES
DESTINADOS AL SERVICIO DE TAXI.**

Los Congresistas que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Perú Libre, a iniciativa del congresista **Guido Bellido Ugarte**, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, proponen el siguiente proyecto de ley.

FÓRMULA LEGAL

**El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:**

LEY QUE AUTORIZA DE MANERA EXCEPCIONAL LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON CARACTERÍSTICAS MENORES DESTINADOS AL SERVICIO DE TAXI

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto autorizar de manera excepcional la circulación de vehículos destinados al servicio de taxi cuyas características sean menores a 1000 kg de peso y 1250 centímetros cúbicos de cilindrada, en zonas urbanas cuyas calles sean de acceso limitado.

Artículo 2. Unidades autorizadas de manera excepcional

Las unidades vehiculares autorizadas de manera excepcional a brindar el servicio de taxi son los de la clasificación vehicular M1 con carrocerías sedan, station wagon y hatchback; conforme lo establecido por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.

Las unidades vehiculares a las que se hace referencia en el párrafo precedente, deben contar un motor de cilindrada mínima de 790 centímetros cúbicos y un peso mínimo de 900 kg.

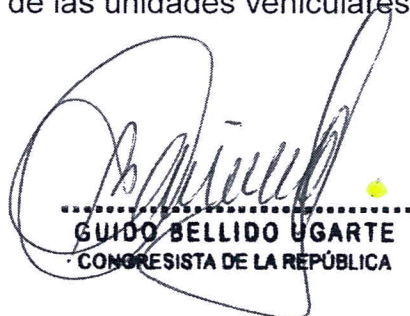
La autorización es de carácter excepcional y por el periodo máximo de tres años.

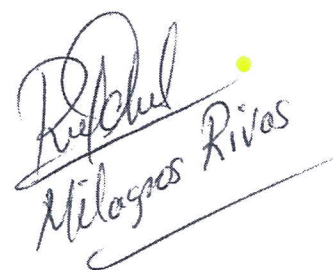
Artículo 3. Zonas urbanas en las que se autoriza excepcionalmente su circulación

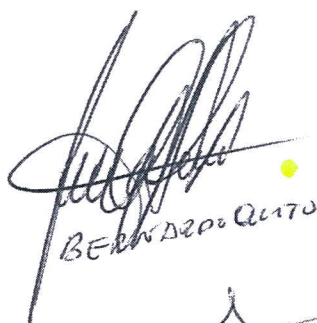
Las municipalidades provinciales brindan la autorización, para el servicio de taxi, a los vehículos con las características antes mencionadas, debiendo considerarse también los siguientes criterios:

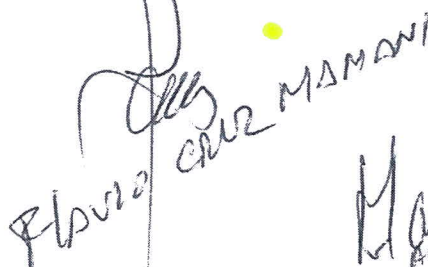
- a. La conservación del casco monumental de la ciudad.
- b. El limitado acceso en determinadas zonas por las características geográficas propias de las calles.
- c. La cantidad de oferta que pueda ser brindada por dichas unidades vehiculares.
- d. La reducción de la informalidad en el servicio de taxi.
- e. La antigüedad de las unidades vehiculares.

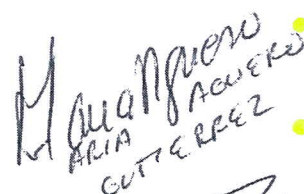
Lima, 08 de julio del 2022

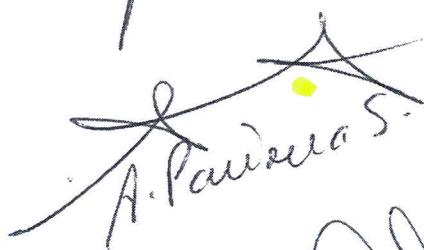

GUIDO BELLIDO UGARTE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

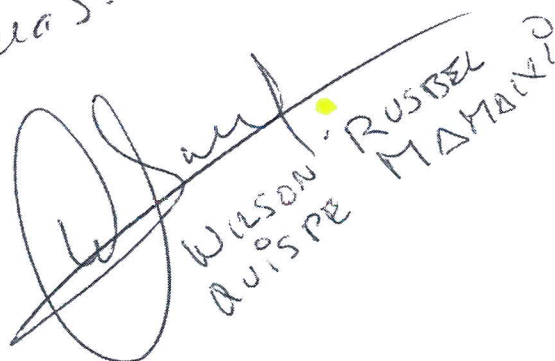

Milagros Rivas

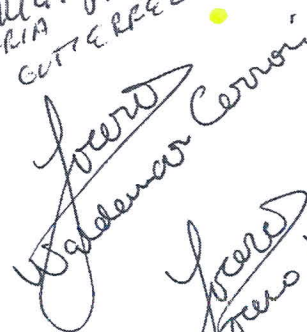

BERNARDO QUIRO

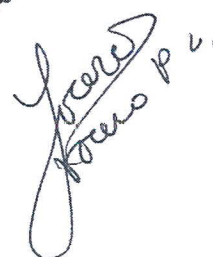

FLORIO CRUZ MAMANI


JUAN ANTONIO AGUERO
GUTIERREZ


A. Paredes S.


WILSON RUSBEL
QUISPE MAMANI


Waldemar Corroin


Juan P. V.



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **julio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2625-2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

a. ANTECEDENTES

En el 2003, a través del Decreto Supremo N° 058-2003-MTC se establecieron los requisitos técnicos de los vehículos destinados al servicio de taxi, entre ellos se reguló un peso neto mínimo de 1000 kg y cilindrada mínima de 1450 cm³; posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 033-2011-MTC, publicado el 16 julio 2011, se establece que el peso neto mínimo sea de 1000 kg y cilindrada mínima de 1250 cm³, dicha modificación fue realizada en atención a que diversas unidades vehiculares del parque automotor que brindaban servicio de taxi, no lograban reunir las condiciones exigidas, y el costo de vehículos con esas condiciones superaban el presupuesto de quienes brindaban dicho servicio.

A pesar de ello, esta última medida no tuvo una repercusión uniforme a nivel nacional, pues si bien en las grandes urbes la medida adoptada fue idónea, en algunas regiones, la problemática primigenia se ha mantenido, pues por las características propias de estas regiones, el parque automotor, en su mayoría, era cubierta por unidades vehiculares cuyo peso era menor a los 1000 kg y 1250 cm³ de cilindrada, características por debajo de las mínimas reguladas por norma; ello tuvo lugar a razón principalmente, de las condiciones geográficas y los accesos vehiculares estrechos de alguna ciudades (sin posibilidad de ampliar por temas histórico culturales); condiciones que hicieron priorizar a los ciudadanos el uso de este tipo de unidades vehiculares en el servicio de taxi.

b. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA Y PROPUESTA DE SOLUCIÓN

El servicio de taxi en nuestro país, constituye una de las actividades económicas más habituales y de fácil acceso para quienes no cuentan con un trabajo estable que les permita tener un ingreso fijo mensual, generando así la masificación de la informalidad en el país; la facilidad con que uno puede integrarse a una red de prestadores del servicio, incrementa la facilidad con la que puede brindarse servicio sin calidad y hasta incluso, generar espacios para la comisión

de ilícitos penales.

La complejidad de la problemática del servicio de taxi a nivel nacional se resume de manera general a los siguientes aspectos:

- Congestionamiento vehicular, por la sobreoferta de taxis donde los conductores ofrecen sus servicios en una competencia sin límites.
- Incremento de la comisión de ilícitos penales (asaltos, robos, violaciones, homicidios, etc.) en la prestación del servicio de taxi.
- Informalidad en el servicio de taxi lo que deviene en la abundancia de taxistas ocasionales que no brindan garantía de un buen servicio.
- Carencia de identificación vehicular de los prestadores del servicio de taxi.
- Falta de retiro de circulación de vehículos obsoletos, situación que no aporta a las políticas de gobierno para hacer frente a la contaminando ambiental.
- Incumplimiento de la normatividad vigente.

Sin embargo, de manera específica, podemos advertir que, sobre todo en regiones como Cusco, Cajamarca, Ayacucho, Ica y otros, la mayoría de trabajadores denominados taxistas independientes vienen prestando el servicio de taxi en vehículos que no cumplen con los requisitos exigidos en el inciso 4 del artículo 25 del Decreto supremo N° 058-2003-MTC-Reglamento Nacional de Vehículos, es decir, conducen vehículos cuyo peso neto mínimo se encuentra por debajo de los 1000 kg y por debajo de la cilindrada mínima de 1250 cm³, ello se debe principalmente a las características geográficas propias de la ciudad, el crecimiento poblacional, el incremento del parque automotor, lo cuales a la fecha deben ser regulados de manera adecuada, para combatir la informalidad, la inseguridad y el desorden al momento de brindar el servicio de taxi.

En efecto, la facilidad de acceso que tienen las unidades vehiculares menores, permite darle solución al tráfico de vehículos, más cuando hay urbes que tiene las calles totalmente estrechas que no permiten una adecuada maniobra de las unidades comunes para este servicio, espacios en los que bien podría desenvolverse las unidades que se pretende autorizar de manera excepcional.

Así mismo, se debe considerar la cantidad de vehículos que tienen estas características, puesto que si en el parque automotor de una determinada zona existe una cantidad considerable de estos vehículos, negarles la circulación para brindar servicio de taxi cuando

fueron adquiridos con dicho fin, generará que la informalidad crezca de manera exponencial, lo cual no permitirá un control adecuado de dicho servicio y podría traer consigo acciones negativas con consecuencias administrativas, civiles y hasta penales con la comisión de ilícitos mediante el uso de dichos vehículos.

Por ejemplo, podemos advertir que en el 2020 en la región de Cusco, de un aproximado de 20,000 unidades que circulan en la red vial urbana de Cusco prestando el servicio de taxi, 13,500 trabajadores denominados taxistas independientes vienen prestando el servicio de taxi sin autorización provisional y únicamente 4,000 taxistas con autorización provisional, cuyo vencimiento fue el 31 de diciembre del 2021, conforme a las Ordenanza Municipal N° 035-2017 otorgada por la Municipalidad Provincial de Cusco.

Lo expuesto necesita una atención urgente pero temporal, si bien las unidades vehiculares que transportan personas como pasajeros deben reunir ciertas características con el fin de garantizar la seguridad, también se debe atender la necesidad de trabajo de personas y evitar el crecimiento de la informalidad, sin que ello implique necesariamente afectar las condiciones de seguridad, por lo que corresponde, de manera temporal y excepcional autorizar la circulación de dichas unidades vehiculares únicamente en zonas que encuentren justificación en los supuestos que la fórmula legal propone.

c. MARCO NORMATIVO

- **Constitución Política del Perú.** El inciso 15 del artículo 2° textualmente señala el derecho a trabajar libremente con sujeción a la Ley es un derecho fundamental de la persona; así mismo, el artículo 22° precisa que el trabajo es un deber y un derecho, que es base del bienestar social y un medio de realización de la persona.
- **Ley N° 27181- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.** En su artículo 3° establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.
- **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte.** El citado reglamento se aprobó

con la finalidad de regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo entre otros, las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad a los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.

- **Decreto Supremo N° 058-2003-MTC- Reglamento Nacional de Vehículos.** El inciso 4 del artículo 25 señala dentro de los requisitos técnicos para los vehículos destinados al Servicio de Taxi, son que los vehículos que presten el Servicio de Taxi deben cumplir con las características y/o contar con un peso neto mínimo de 1000 kg y una cilindrada mínima de 1450 cm³, entre otros.
- **Decreto Supremo N° 033-2011-MTC; incorpora Disposiciones al Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por D.S. N° 058- 2003/MTC.** El Artículo 5 modifica el Reglamento Nacional de Vehículos. Modifíquese en los términos siguientes: “*artículo 25.- Requisitos Técnicos para los vehículos destinados al Servicio de Taxi. (...)4.- Peso Neto Mínimo de 1000kg y cilindrada de 1250 cm³ ...*”
- **Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades.** En su artículo 81 hace referencia que “*(...) las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:*
 - 1.- *Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: (...)*
 - 1.4.- *Nombrar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto.*
(...)
 - 1.6.- *Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.*
(...)

1.9.- Supervisar el servicio público de transporte urbano de su jurisdicción, mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de ellas por incumplimiento de las normas o disposiciones que regulen dicho servicio, con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control de tránsito.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa busca evitar la informalidad en el servicio de taxi, incorporando temporal y excepcionalmente unidades vehiculares de menores características únicamente en vías de geográfica compleja por características propias de la zona.

En base a lo expuesto precedentemente, esta norma no colisiona con la Constitución Política del Estado ni con otras normas, únicamente amplía de manera temporal y excepcional los alcances del Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y las modificaciones incorporadas con el Decreto Supremo N° 033-2011-MTC.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Conforme a lo expuesto, resulta de mucha importancia autorizar la circulación de unidades vehiculares con menores características y evitar que estos desarrollen la misma actividad, pero desde la informalidad, lo cual podría facilitar la comisión de ilícitos penales; con lo que se fortalece la inseguridad ciudadana en beneficio de la sociedad.

En consecuencia, esta propuesta legislativa no supondrá gastos al erario nacional, por el contrario, incorporará a la formalidad a miles de taxistas en determinadas zonas del país y permitirá fortalecer la seguridad ciudadana, ello permitirá un mayor flujo económico, mayor recaudación de tributos, a la vez que permitirá hacer frente a la problemática de tráfico vehicular que se generen por especial dificultad de acceso a vías por ciertas características geográficas.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y POLÍTICAS DE ESTADO

Conforme Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2021-2022-CR por la que se aprueba la agenda legislativa para el período anual de sesiones 2021-2022, el presente proyecto de ley se encuadra en el de BÚSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y



FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA a través de leyes para promover la formalización de la actividad empresarial; por tanto, el presente proyecto de ley es de contenido prioritario en función a la agenda legislativa vigente.