CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROYECTO DE LEY N°
00010-2026-2031-CD
RU 2165-CD
10 AGOSTO 2026 11:24 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

ANGEL RENATO MENESES CRISPIN
Diputado de la República

"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

LEY QUE PROTEGE EL VEHÍCULO DEL TAXISTA INDEPENDIENTE COMO ÚNICA HERRAMIENTA DE TRABAJO Y REGULA LA PROPORCIONALIDAD DEL INTERNAMIENTO VEHICULAR

El Diputado de la República que suscribe, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa reconocido por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme al Reglamento del Congreso de la República del Perú, aprobado por Resolución Legislativa del Congreso N° 004-2025-2026-CR, y al Reglamento de la Cámara de Diputados, aprobado por Resolución Legislativa del Congreso N° 005-2025-2026-CR, propone el siguiente Proyecto de Ley:

I. FÓRMULA LEGAL

LEY QUE PROTEGE EL VEHÍCULO DEL TAXISTA INDEPENDIENTE COMO ÚNICA HERRAMIENTA DE TRABAJO Y REGULA LA PROPORCIONALIDAD DEL INTERNAMIENTO VEHICULAR

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto proteger el vehículo automotor del taxista independiente como persona natural, cuando constituya su única herramienta directa de trabajo, estableciendo límites frente al embargo, ejecución coactiva, internamiento vehicular, depósito administrativo o medida equivalente que pueda afectar de manera desproporcionada su derecho al trabajo y medios de subsistencia.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad:

a) Proteger el derecho al trabajo de los taxistas independientes que utilizan su vehículo como único medio directo de subsistencia.

b) Evitar que las medidas administrativas, cautelares o de ejecución coactiva se conviertan en mecanismos desproporcionados que priven al conductor de su única herramienta de trabajo.

c) Garantizar que las sanciones de tránsito y transporte respeten los principios de razonabilidad, proporcionalidad, debido procedimiento y mínima afectación de derechos.

d) Promover el cumplimiento de las obligaciones de tránsito y transporte mediante medidas alternativas al internamiento vehicular, cuando la infracción sea formal, subsanable o no represente peligro grave e inmediato para la seguridad vial.

Artículo 3. Principios rectores de la fiscalización aplicable al taxista independiente

Las actuaciones de fiscalización, sanción, internamiento vehicular, depósito, retención, cobranza coactiva o cualquier otra medida administrativa que recaiga sobre el vehículo utilizado como única herramienta de trabajo por el taxista independiente se rigen por los principios de legalidad, debido procedimiento, razonabilidad, proporcionalidad, verdad material, informalismo, predictibilidad, seguridad vial y mínima afectación del derecho al trabajo.

La autoridad competente debe motivar expresamente la necesidad de la medida adoptada, justificando que esta resulta idónea, necesaria y proporcional respecto de la infracción detectada y del riesgo real generado para la vida, integridad, seguridad vial, orden público o interés general.

No procede el internamiento vehicular automático cuando la infracción sea formal, documental o subsanable, salvo que exista peligro grave e inmediato para los usuarios, terceros o cuando la ley lo establezca expresamente para supuestos vinculados a la seguridad vial.

Artículo 4. Ámbito de aplicación

La presente ley se aplica a favor de los conductores taxistas independientes que cumplan conjuntamente con las siguientes condiciones:

a) Ser persona natural.

b) Prestar el servicio de taxi de manera independiente, directa y personal, sin perjuicio de que estos formen parte de asociaciones y/o gremios que se constituyan para brindar dicho servicio.

c) Utilizar el vehículo automotor como herramienta principal y directa de trabajo.

d) Acreditar que el vehículo constituye su único bien vehicular destinado a la generación de ingresos.

e) No actuar bajo condición de arrendador vehicular o intermediario comercial.

f) No utilizar el vehículo para la comisión de delitos, conducción en estado de ebriedad, fuga de accidente, alteración de placa, falsificación documental, prestación del servicio en condiciones que generen peligro grave para los usuarios o terceros, u otra conducta que afecte la seguridad vial o el orden público.

Para efectos de la presente ley, el vehículo que cumpla con las condiciones señaladas en el presente artículo se denomina "vehículo protegido".

Artículo 5. Incorporación del numeral 4-A al artículo 648 del Código Procesal Civil

Incorpórese el numeral 4-A al artículo 648 del Código Procesal Civil, en los siguientes términos:

"Artículo 648. Bienes inembargables

Son inembargables:

(...)

4-A. El vehículo automotor de propiedad del conductor taxista independiente, persona natural, cuando constituya su única herramienta directa de trabajo y su único bien vehicular destinado a la generación de ingresos propios y familiares.

La inembargabilidad prevista en el presente numeral comprende los procedimientos judiciales, administrativos, tributarios municipales, coactivos y cualquier otra forma de ejecución patrimonial, siempre que el titular acredite la condición señalada.

Esta protección no alcanza:

a) A las obligaciones alimentarias.

b) A la reparación civil derivada de delito o accidente de tránsito con daño personal.

c) A las deudas originadas en la adquisición, financiamiento, garantía mobiliaria o arrendamiento financiero del propio vehículo.

d) A los casos en que el vehículo haya sido utilizado como instrumento para la comisión de delito.

e) A los supuestos de pluralidad de vehículos destinados a explotación económica o empresarial."

Artículo 6. Modificación de la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva

Incorpórese una disposición complementaria final a la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, en los siguientes términos:

"Disposición Complementaria Final. Protección del vehículo utilizado como única herramienta de trabajo del taxista independiente

No procede embargo, secuestro conservativo, captura, inscripción registral de afectación o medida coactiva equivalente sobre el vehículo automotor de propiedad del taxista independiente como persona natural, cuando dicho vehículo constituya su única herramienta directa de trabajo y su único bien vehicular destinado a la generación de ingresos.

En caso de haberse dictado medida cautelar o coactiva sobre dicho vehículo, el ejecutor coactivo debe levantarla de oficio o a pedido de parte, previa acreditación de la condición protegida por la presente ley.

La protección prevista en la presente disposición no alcanza a las obligaciones alimentarias, reparación civil derivada de delito o accidente de tránsito con daño personal, deudas originadas en la adquisición, financiamiento, garantía mobiliaria o arrendamiento financiero del propio vehículo, uso del vehículo para la comisión de delito, placa adulterada, orden judicial o fiscal de inmovilización, ni a los supuestos de reincidencia grave debidamente acreditada."

Artículo 7. Incorporación del artículo 30-A a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Incorpórese el artículo 30-A a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:

"Artículo 30-A. Protección del vehículo utilizado como única herramienta de trabajo del taxista independiente

Las autoridades competentes en materia de tránsito y transporte terrestre, incluidas las municipalidades provinciales, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN y demás entidades competentes, deben observar el principio de proporcionalidad reforzada antes de disponer el internamiento vehicular, depósito, retención, inmovilización o medida administrativa equivalente sobre el vehículo utilizado como única herramienta de trabajo por un taxista independiente.

Cuando la infracción sea de carácter formal, subsanable o no genere peligro grave e inmediato para la vida, la integridad de las personas o la seguridad vial, no procede el internamiento vehicular automático, debiendo la autoridad preferir medidas alternativas al internamiento vehicular, tales como:

a) Papeleta o acta de control.

b) Orden de subsanación.

c) Retención temporal de documentos, cuando corresponda legalmente.

d) Compromiso de regularización.

e) Citación administrativa.

f) Fiscalización posterior.

g) Suspensión temporal de la autorización, cuando corresponda y siempre que no implique privación material del vehículo.

El internamiento vehicular solo procede cuando sea estrictamente necesario, idóneo y proporcional para impedir un peligro actual, grave e inmediato, o cuando la ley lo establezca expresamente para supuestos vinculados a seguridad vial, delito, reincidencia grave o imposibilidad de identificación del conductor o vehículo."

Artículo 8. Clasificación de infracciones y procedencia del internamiento vehicular

Para efectos de la presente ley, las infracciones vinculadas al servicio de taxi independiente se clasifican de la siguiente manera:

a) **Infracciones formales o documentales:** son aquellas referidas a la falta de presentación física de documentos, distintivos, señalética, color, identificación externa, constancias, registros o requisitos administrativos que puedan ser verificados por medios digitales o subsanados dentro de un plazo razonable. En dichos supuestos no procede el internamiento vehicular automático, sin perjuicio de la sanción que corresponda conforme a ley.

b) **Infracciones administrativas subsanables:** son aquellas que, sin generar peligro grave e inmediato para la seguridad vial, pueden ser corregidas mediante regularización, actualización de datos, obtención de autorización, renovación documental o cumplimiento posterior de requisitos administrativos. En estos casos corresponde otorgar un plazo de subsanación no menor de cinco días hábiles, salvo que la normativa especial establezca un plazo mayor o más favorable al administrado.

c) **Infracciones de seguridad vial:** son aquellas que comprometen las condiciones técnicas del vehículo, la seguridad del usuario, la integridad de terceros o la circulación segura en la vía pública. En tales casos, el internamiento vehicular solo procede cuando sea necesario, proporcional y debidamente motivado.

d) **Infracciones graves, delictivas o fraudulentas:** son aquellas vinculadas a conducción en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas, placa adulterada, clonada u ocultada, uso del vehículo para la comisión de delito, fuga de accidente, falsificación documental, orden judicial o fiscal de inmovilización, reincidencia grave o cualquier conducta que genere peligro grave e inmediato para la vida, la integridad de las personas, la seguridad vial o el orden público. En estos supuestos, la protección prevista en la presente ley no impide el internamiento, retención o inmovilización del vehículo conforme a ley.

Artículo 9. Procedimiento de acreditación del vehículo protegido

El taxista independiente puede acreditar la condición de vehículo protegido mediante cualquiera de los siguientes documentos:

a) Tarjeta de identificación vehicular.

b) Licencia de conducir vigente.

c) Autorización, habilitación, registro o constancia para prestar servicio de taxi, cuando corresponda.

d) Declaración jurada de no contar con otro vehículo destinado a la prestación del servicio.

e) Consulta registral vehicular.

f) Recibos, registros de actividad económica, RUC, recibos por honorarios, constancia de inscripción o cualquier otro medio idóneo que acredite el uso laboral del vehículo.

La autoridad no puede rechazar la acreditación por defectos meramente formales cuando pueda verificar la información en sus propios registros o en plataformas interoperables del Estado.

Artículo 10. Liberación preferente del vehículo internado

Cuando, pese a lo dispuesto en la presente ley, se haya internado el vehículo protegido, la autoridad debe resolver la solicitud de liberación en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas, siempre que:

a) Se haya identificado al conductor y al vehículo.

b) Se haya cesado la situación de riesgo que motivó el internamiento.

c) Se haya presentado la documentación mínima que permita acreditar la condición de vehículo protegido.

d) No exista mandato judicial, fiscal o policial que disponga la inmovilización del vehículo por investigación penal.

La devolución del vehículo no puede condicionarse al pago total de la multa administrativa ni al pago por depósito vehicular cuando haya cesado la causa que motivó el internamiento y se haya acreditado la condición protegida por la presente ley, sin perjuicio del cobro posterior, fraccionamiento o exigencia de los conceptos administrativos que correspondan conforme a ley.

Artículo 11. Responsabilidad por internamiento indebido del vehículo protegido

La autoridad, funcionario, servidor público, inspector, fiscalizador, ejecutor coactivo o personal interviniente que disponga, ejecute o mantenga el internamiento vehicular, depósito, retención, captura, inmovilización, embargo o medida equivalente sobre el vehículo protegido, contraviniendo lo dispuesto en la presente ley, incurre en responsabilidad administrativa disciplinaria o funcional, según corresponda, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que hubiera lugar.

Cuando se determine que el internamiento vehicular, depósito, retención, captura, inmovilización, embargo o medida equivalente fue dispuesto, ejecutado o mantenido en contravención de lo establecido en la presente ley, pese a haberse acreditado la condición de vehículo protegido o cuando resulte manifiestamente improcedente la medida, la entidad competente debe disponer la liberación inmediata del vehículo, dentro del plazo máximo de veinticuatro horas, contado desde la verificación de dicha circunstancia.

En tales supuestos, no puede exigirse al administrado el pago de conceptos de depósito, guardianía, permanencia o similares generados como consecuencia de la medida indebidamente impuesta, sin perjuicio del cobro de las multas válidamente impuestas y de las acciones de responsabilidad que correspondan contra quienes hubieran intervenido en la medida irregular.

La entidad competente debe poner los hechos en conocimiento del órgano de control institucional, de la secretaría técnica del procedimiento administrativo disciplinario o del órgano que haga sus veces, para la determinación de las responsabilidades correspondientes.

Artículo 12. Medidas alternativas para asegurar el pago de multas

La protección establecida en la presente ley no exonera al taxista independiente del pago de multas válidamente impuestas ni impide la fiscalización del servicio.

La autoridad competente puede aplicar medidas alternativas menos gravosas, tales como:

a) Fraccionamiento de la multa.

b) Descuento por pronto pago.

c) Compromiso de regularización.

d) Retención de devolución tributaria o administrativa, cuando corresponda conforme a ley.

e) Inscripción de deuda administrativa sin afectación del vehículo protegido.

f) Suspensión temporal del permiso o autorización, cuando corresponda y siempre que sea proporcional.

g) Cursos obligatorios de seguridad vial o formalización, cuando la normativa lo permita.

Artículo 13. Programa de formalización y regularización del taxista independiente

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, la SUTRAN y las municipalidades provinciales, dentro del ámbito de sus competencias, implementan programas de formalización y regularización dirigidos a los taxistas independientes comprendidos en la presente ley.

Dichos programas comprenden, como mínimo, las siguientes acciones:

a) Orientación administrativa para la obtención, renovación o actualización de autorizaciones, habilitaciones, registros y demás documentos exigidos para la prestación del servicio de taxi.

b) Implementación de mecanismos de verificación digital e interoperabilidad, a fin de evitar sanciones por la sola falta de presentación física de documentos que puedan ser consultados por la autoridad competente.

c) Otorgamiento de plazos razonables de subsanación para infracciones formales, documentales o administrativas que no generen peligro grave e inmediato para la seguridad vial.

d) Facilidades de pago, fraccionamiento o regularización de multas administrativas, conforme a la normativa vigente y sin afectar la potestad sancionadora del Estado.

e) Capacitación obligatoria o voluntaria en seguridad vial, atención al usuario, normas de tránsito, formalización del servicio y prevención de infracciones.

f) Campañas de información sobre derechos, obligaciones, requisitos de formalización y consecuencias de la reincidencia en infracciones graves.

La implementación de estos programas no exonera al taxista independiente del cumplimiento de sus obligaciones legales, técnicas y administrativas, ni impide la fiscalización, sanción o internamiento vehicular en los supuestos graves previstos por la presente ley.

Artículo 14. Adecuación normativa y aplicación preferente

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, la SUTRAN y las municipalidades provinciales adecuan sus reglamentos, tablas de infracciones, directivas y protocolos de fiscalización a lo dispuesto en la

presente ley, en un plazo no mayor de noventa días calendario, contados desde su entrada en vigencia.

Las disposiciones de la presente ley son de aplicación preferente frente a normas reglamentarias, ordenanzas, directivas, protocolos, tablas de infracciones o disposiciones administrativas que establezcan el internamiento vehicular, depósito, retención, captura, embargo o medida equivalente sobre el vehículo protegido por la presente ley por infracciones formales, documentales o subsanables.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba las disposiciones reglamentarias necesarias para la aplicación de la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendario.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Aplicación a procedimientos en trámite

La presente ley se aplica a los procedimientos administrativos sancionadores, procedimientos de ejecución coactiva y solicitudes de liberación vehicular que se encuentren en trámite a la fecha de su entrada en vigencia, siempre que no exista resolución firme, mandato judicial o investigación penal que disponga lo contrario.

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. Situación problemática

En el Perú, miles de personas naturales se dedican al servicio de taxi como actividad económica principal. Para este grupo de trabajadores independientes, el vehículo no es un bien suntuario ni una inversión empresarial de flota, sino su herramienta directa de trabajo, de la cual dependen sus ingresos diarios, la alimentación de su familia, el pago de vivienda, educación, salud y demás necesidades básicas.

No obstante, en la práctica administrativa, diversas autoridades de tránsito y transporte aplican medidas como internamiento vehicular, depósito, retención, captura o ejecución coactiva del vehículo frente a infracciones que, en muchos casos, son formales o subsanables. Entre ellas se encuentran la falta de distintivo, color, placa vinculada al servicio, habilitación, presentación de documento físico o requisitos administrativos que podrían verificarse por medios electrónicos o corregirse dentro de un plazo razonable.

El problema se agrava porque el internamiento del vehículo genera una cadena de afectaciones económicas: el conductor deja de trabajar, se acumulan pagos por depósito, remolque, guardianía y multa, y en muchos casos el costo total supera la capacidad

económica del taxista. Como consecuencia, el vehículo permanece internado por largos periodos y el trabajador termina perdiendo su herramienta de trabajo.

Esta situación produce un efecto desproporcionado: la sanción administrativa deja de cumplir una finalidad correctiva o preventiva y se convierte en una afectación directa del derecho al trabajo, la subsistencia familiar y el patrimonio mínimo del trabajador independiente.

El ordenamiento jurídico peruano ya reconoce que los vehículos, máquinas, utensilios y herramientas indispensables para el ejercicio directo de una profesión u oficio son inembargables. Pese a ello, dicha protección no se encuentra suficientemente desarrollada para el caso específico del taxista independiente frente a medidas administrativas de tránsito, transporte y ejecución coactiva.

Frente a esta situación, resulta necesaria una norma especial que garantice que el vehículo usado como taxi, cuando sea el único medio de trabajo de una persona natural, no pueda ser embargado ni internado de manera automática por infracciones formales o subsanables, sin perjuicio de mantener las sanciones que correspondan y de permitir el internamiento cuando exista riesgo real para la seguridad vial.

2.2. Fundamentos y objetivos de la propuesta

La propuesta se fundamenta en el derecho constitucional al trabajo, la protección de la propiedad, la libertad de trabajo, el principio de razonabilidad y el debido procedimiento administrativo.

El trabajo no solo comprende el empleo dependiente, sino también el trabajo independiente, autónomo o por cuenta propia. En el caso del taxista independiente, el vehículo cumple la misma función que las herramientas de un carpintero, la máquina de coser de una costurera, los instrumentos de un técnico o las herramientas de un mecánico. Sin dicho bien, la persona no puede ejercer su oficio ni generar ingresos.

El artículo 648 del Código Procesal Civil ya recoge una regla general de inembargabilidad respecto de vehículos, máquinas, utensilios y herramientas indispensables para el ejercicio directo de una profesión u oficio. La presente ley no crea un privilegio injustificado, sino que desarrolla y precisa dicha protección para una realidad laboral concreta: el taxista independiente cuyo único vehículo constituye su herramienta de trabajo.

La norma también reconoce que el Estado tiene competencia para fiscalizar, sancionar y proteger la seguridad vial. Por ello, el presente proyecto no elimina multas, no impide la fiscalización y no protege conductas graves. Se mantienen expresamente las excepciones en casos de conducción en estado de ebriedad, delitos, accidentes con daños personales, placas adulteradas, falta de condiciones técnicas de seguridad, órdenes judiciales o reincidencia grave.

Lo que se busca es evitar que una infracción formal o subsanable ocasione la pérdida material de la herramienta de trabajo del conductor, debiendo la autoridad preferir medidas menos gravosas, como acta de control, papeleta, orden de subsanación, fiscalización posterior, fraccionamiento o suspensión proporcional de la autorización.

Asimismo, la propuesta incorpora una regla de responsabilidad frente al internamiento, depósito, retención, captura, inmovilización, embargo o medida equivalente dispuesta en contravención de la presente ley. Esta previsión busca evitar actuaciones arbitrarias o desproporcionadas, garantizar la liberación oportuna del vehículo protegido y asegurar que los hechos sean puestos en conocimiento de los órganos competentes para determinar las responsabilidades administrativas, funcionales, civiles o penales que correspondan.

Desde el derecho internacional de los derechos humanos, la propuesta se sustenta en la protección del derecho al trabajo, los medios de subsistencia y el uso legítimo de los bienes necesarios para el desarrollo de una actividad lícita. En tal sentido, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el Protocolo de San Salvador, la Declaración Universal de Derechos Humanos y la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconocen la importancia del trabajo, la propiedad y la vida digna, lo que exige que las restricciones estatales sean razonables, proporcionales y no priven injustificadamente a una persona de su único medio de generación de ingresos.

La presente iniciativa legislativa tiene como objetivo general proteger el vehículo del taxista independiente cuando constituya su única herramienta directa de trabajo, evitando que medidas de embargo, ejecución coactiva, internamiento vehicular, depósito, retención o captura se apliquen de manera automática o desproporcionada frente a infracciones formales o subsanables.

Como objetivos específicos, la propuesta busca:

I. Garantizar la aplicación del principio de proporcionalidad en la fiscalización de tránsito y transporte.

II. Establecer medidas alternativas al internamiento vehicular cuando no exista peligro grave e inmediato para la seguridad vial.

III. Regular un procedimiento de acreditación del vehículo protegido.

IV. Asegurar la liberación preferente del vehículo internado.

V. Establecer responsabilidad frente al internamiento indebido o contrario a la presente ley.

2.3. Antecedentes legislativos y normativos

La propuesta se vincula con las siguientes normas:

1) Constitución Política del Perú, artículos 22, 23, 59 y 70.

2) Código Procesal Civil, artículo 648, sobre bienes inembargables.

3) Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

4) Reglamento Nacional de Tránsito.

5) Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

6) Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva.

7) Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

8) Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

9) Ley N° 29380, Ley de creación de la SUTRAN.

10) Reglamento que regula la prestación del servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi en Lima y Callao.

11) Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

12) Protocolo de San Salvador.

13) Declaración Universal de Derechos Humanos.

14) Convención Americana sobre Derechos Humanos.

2.4. Efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

La presente ley modifica el artículo 648 del Código Procesal Civil, incorporando una regla expresa de protección del vehículo automotor utilizado como única herramienta de trabajo por el taxista independiente.

Del mismo modo, incorpora un artículo 30-A a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para establecer la proporcionalidad reforzada en el internamiento vehicular respecto de taxistas independientes.

La norma obligará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ATU, SUTRAN y municipalidades provinciales a adecuar sus reglamentos, tablas de infracciones, protocolos y directivas de fiscalización, a fin de evitar que medidas administrativas de depósito o internamiento se apliquen de manera automática en infracciones formales o subsanables.

La propuesta no deroga el régimen sancionador de tránsito ni transporte. Tampoco elimina multas. Solo establece límites de proporcionalidad cuando la medida afecta el único instrumento de trabajo del conductor independiente.

A su vez, la presente ley incorpora una disposición complementaria final a la Ley N° 26979, Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, a fin de impedir que se trabe embargo, secuestro conservativo, captura, inscripción registral de afectación o medida coactiva equivalente sobre el vehículo protegido por la presente ley, salvo en los supuestos de excepción expresamente previstos.

De igual manera, la presente ley establece un supuesto expreso de responsabilidad administrativa, funcional, civil o penal, según corresponda, frente al internamiento, depósito, retención, captura, inmovilización, embargo o medida equivalente dispuesta en contravención de la protección reconocida al vehículo protegido.

2.5. Análisis costo-beneficio

La presente iniciativa legislativa no genera gasto público adicional significativo, toda vez que no crea nuevas entidades, órganos administrativos, programas presupuestales ni beneficios económicos directos financiados con recursos del Estado. Su implementación se realizará mediante la adecuación normativa, la aplicación de criterios de proporcionalidad administrativa y el fortalecimiento de mecanismos de orientación, regularización y fiscalización ya existentes dentro de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, la SUTRAN y las municipalidades provinciales.

a) Sectores beneficiados

Se benefician directamente los taxistas independientes, personas naturales, cuyo vehículo constituye su única herramienta de trabajo y medio de generación de ingresos. La protección propuesta evita que el internamiento vehicular, el depósito administrativo o la ejecución coactiva desproporcionada afecten de manera irrazonable su derecho al trabajo y su subsistencia económica.

También se benefician las familias que dependen del ingreso diario generado por el servicio de taxi, pues se reduce el riesgo de pérdida del principal medio de sustento familiar como consecuencia de infracciones formales, documentales o subsanables.

Del mismo modo, se beneficia la ciudadanía usuaria del servicio de taxi, en la medida que la propuesta promueve la formalización, la capacitación en seguridad vial, la regularización documentaria y la mejora progresiva de las condiciones de prestación del servicio.

A su vez, se beneficia la Administración Pública, al establecer reglas más claras para la fiscalización, reducir conflictos entre fiscalizadores y conductores,

promover medidas menos gravosas y fortalecer la predictibilidad en la actuación administrativa.

b) Costos de implementación

La propuesta no irroga gasto público adicional relevante, debido a que las entidades competentes ya cuentan con funciones de fiscalización, sanción, orientación, registro y control en materia de tránsito y transporte terrestre.

Los costos administrativos derivados de la adecuación de reglamentos, directivas, protocolos, tablas de infracciones, mecanismos de verificación digital y programas de regularización pueden ser asumidos dentro de las competencias ordinarias de las entidades responsables, sin requerir la creación de nuevas unidades orgánicas ni la asignación de recursos extraordinarios.

c) Beneficios sociales y económicos

La norma reduce la afectación económica desproporcionada sobre trabajadores independientes que dependen diariamente de su vehículo para generar ingresos.

Asimismo, evita que el internamiento vehicular o el depósito administrativo se conviertan, en la práctica, en una sanción material más gravosa que la multa impuesta, especialmente cuando se acumulan costos por remolque, guardianía, permanencia en depósito y paralización de la actividad laboral.

La propuesta también contribuye a la formalización del servicio de taxi, al priorizar medidas de subsanación, regularización documentaria, orientación administrativa, fraccionamiento de multas y capacitación en seguridad vial.

d) Efectos no monetarios

La iniciativa genera efectos positivos no monetarios, tales como el fortalecimiento del derecho al trabajo, la protección de los medios de subsistencia, la reducción de conflictos entre administrados y autoridades, la mejora de la seguridad jurídica y el fortalecimiento del principio de razonabilidad en la actuación administrativa.

Además, promueve una fiscalización más equilibrada, sin debilitar la potestad sancionadora del Estado ni impedir el internamiento vehicular cuando existan supuestos graves, delictivos, fraudulentos o de peligro real para la seguridad vial.

También contribuye a prevenir actuaciones arbitrarias o desproporcionadas por parte de la autoridad, al establecer consecuencias frente al incumplimiento de la protección reconocida al vehículo protegido.

e) Sectores eventualmente afectados

Podrían verse eventualmente afectados los depósitos vehiculares o entidades que perciben ingresos por concepto de remolque, guardianía o permanencia vehicular. No obstante, dicho interés económico no puede prevalecer frente a la protección del derecho al trabajo, la subsistencia del trabajador independiente y la aplicación proporcional de las medidas administrativas.

Esta iniciativa no elimina el cobro de multas válidamente impuestas ni impide la fiscalización del servicio. Únicamente establece límites frente a medidas desproporcionadas cuando el vehículo constituye la única herramienta de trabajo del taxista independiente.

f) Impacto presupuestal

La presente ley no demanda recursos adicionales del Tesoro Público ni genera gasto presupuestal directo. Su aplicación se sustenta en la adecuación normativa, la interoperabilidad administrativa, la fiscalización proporcional y la utilización de mecanismos ya existentes en las entidades competentes.

g) Balance costo-beneficio

El balance de la propuesta resulta favorable, debido a que los beneficios sociales, económicos y administrativos superan ampliamente los eventuales costos de implementación. La norma protege el derecho al trabajo, promueve la formalización del servicio de taxi, fortalece la seguridad jurídica y mantiene intacta la potestad estatal de sancionar e internar vehículos en casos graves o de peligro para la seguridad vial.

2.6. Incidencia ambiental

La presente ley no genera impacto ambiental negativo. De manera complementaria, al mantener las excepciones por falta de condiciones técnicas mínimas de seguridad vehicular, permite que la autoridad continúe retirando de circulación vehículos que representen riesgo técnico, ambiental o de seguridad vial.

2.7. Conclusión

La presente iniciativa legislativa busca equilibrar dos intereses públicos: por un lado, la fiscalización del transporte y la seguridad vial; y, por otro, la protección del derecho al trabajo y la subsistencia de los taxistas independientes.

El Estado puede sancionar, fiscalizar y exigir formalización, pero no debe privar de manera desproporcionada a un trabajador independiente de su única herramienta de trabajo cuando la infracción sea formal, subsanable o no genere peligro grave.

Por ello, se propone reconocer expresamente la inembargabilidad del vehículo del taxista independiente y limitar el internamiento vehicular administrativo a supuestos estrictamente necesarios, proporcionales y vinculados a la seguridad vial o al orden público.

Angel Meneses Crispin
Indira Huilca.
Cesar A. Holguin Loaiza
Freshman Quintron Martinez
Jose Marcelo Salazar
Cesar A. Holguin Loaiza
Vocero
Bladimir Sonco U.
H. Cuellar N.