Proyecto de Ley N°.3533/2022-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Congresista de la República

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

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
11 NOV. 2022
RECIBIDO
Firma ..... Hora 5:32 p

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27189 LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES

Los Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR** que suscriben; a iniciativa del señor Congresista **LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

"LEY QUE MODIFICA LA LEY 27189 LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES"

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1. Objeto de la ley.
El objeto de la presente iniciativa es modificar la Ley 27189 Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con el propósito de mejorar el marco normativo actual y promover el desarrollo económico y social de este servicio.

Artículo 2. Modificación de los artículos 3 y 4 de la Ley 27189 Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.
Modifíquese los artículos 3 y 4 de la Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, de acuerdo al siguiente texto:

> ***Artículo 3. De la autorización***
> ***El servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, sólo es prestado por la persona jurídica que cuente con Autorización de Operación otorgada por la Municipalidad de la jurisdicción en que se presta el servicio, y de acuerdo al Plan Regulador.***

Artículo 4. De la Licencia de Conducir
La categoría de los vehículos menores destinados a prestar el servicio especial es L5, por lo cual la Municipalidad correspondiente otorgara al conductor licencia de conducir clase B categoría II-C, de manera directa sin necesidad de que pase por las demás categorías de la clase B, siempre y cuando estén aptos en la prueba de reglas de tránsito y prueba de manejo, además deberán acreditar la capacitación en materia educación y seguridad vial; la licencia tendrá validez a nivel nacional.

Artículo 3. Incorporación de los Artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

Artículo 5. Del plan regulador
El Plan Regulador constituye una herramienta técnica y de gestión para la municipalidad, que determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de transporte público en vehículos menores; identifica y determina las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito para los vehículos menores, la oferta y demanda del servicio, así como incluye acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del conductor.

El plan es aprobado por Ordenanza Municipal. No puede incrementarse el numero de autorizaciones de servicio sin contar con los estudios que modifiquen el plan regulador aprobado vigente.

Artículo 6. Del registro único de personas jurídicas autorizadas
Todas las municipalidades son responsables de llevar un Registro Único de Personas Jurídicas autorizadas para la prestación del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores dentro de su jurisdicción, el cual debe contener los siguientes datos:

a) *Denominación de la persona jurídica,*
b) *Nómina de vehículos habilitados para prestar el servicio que incluya el número de placa y características del vehículo,*
c) *Nómina de los conductores registrados que incluya el número de licencia, categoría y la vigencia de la misma*
d) *Otros que crea conveniente la municipalidad.*

Este registro es supervisado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de manera continua y permanente.

Artículo 7. De la comisión técnica mixta de transporte
En cada municipalidad donde existe el servicio de transporte público en vehículos menores, debe conformar e instalar una Comisión Técnica Mixta, la cual es autónoma y se encuentra integrada por:

a) Un regidor de la Comisión de Transporte o por la Comisión que haga sus funciones.
b) Un representante acreditado de la P.N.P. de la jurisdicción y
c) Un representante de las Organizaciones de Transportadores del Servicio Especial.

Artículo 8. De las funciones de la Comisión Técnica Mixta
Son funciones de la Comisión Técnica Mixta las siguientes:

a) Participar en la formulación y aprobación del Plan Regulador del servicio de transporte público en vehículos menores.
b) Participar en la formulación de proyectos de normas municipales y modificaciones normativas relacionadas a este servicio.
c) Participar en la formulación y ejecución del Programa de Educación y Seguridad Vial de este servicio
d) Participar en la formulación e implementación del Plan de Promoción y Desarrollo del servicio de transporte público en vehículos menores
e) Promover y difundir los acuerdos destinados a mejorar la imagen y calidad del Servicio Especial.

Artículo 9. Del control, fiscalización y sanción
Las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público en vehículos menores tipifican, califican y sancionan las infracciones en que puedan incurrido los operadores y conductores autorizados.

Las sanciones a imponerse pueden ser de:
a) Amonestación,
b) Multa no mayor del 5% de la UIT vigente al momento del pago,
c) Suspensión de hasta quince (l5) días calendario para la prestación del Servicio Especial o
d) Cancelación del Permiso de Operación, según la escala que determine dicha autoridad administrativa.

Asimismo, las infracciones a considerarse deben estar referidas a:
a) Infracciones del operador del servicio
b) Infracciones del conductor y propietario del vehículo.
c) Infracciones para los operadores y conductores no autorizados.

Cada municipalidad de manera obligatoria debe implementar un cuerpo de inspectores de transporte, así como un depósito municipal.

Artículo 10. De la capacitación al conductor
Las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, brindan en forma anual capacitaciones al conductor, sobre sensibilización y educación vial, así como sobre las normas y procedimientos que se aprueben para su jurisdicción en torno al servicio.

Artículo 11.- De la seguridad ciudadana
Es responsabilidad de cada municipalidad donde se presta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, promover la participación activa de los operadores de este servicio en la seguridad ciudadana de su jurisdicción, colaborando con la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos; así como en la prevención de la comisión de delitos y faltas.

A tal efecto se debe incorporar a un representante de las organizaciones de transportadores al Comité Distrital de Seguridad Ciudadana y a la Oficina de Participación Ciudadana de las comisarías de la PNP para participar en la vigilancia de la seguridad ciudadana.

Artículo 12. De la seguridad vial
Las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del servicio.

Artículo 13. Del acceso a la seguridad social
Los trabajadores del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, tienen derecho a gozar de prestaciones de salud y a una pensión de jubilación, para lo cual ESSALUD, establece los aportes para las prestaciones de salud; lo aportes pensionarios son determinados conforme al Decreto Ley 19990 Sistema Nacional de Pensiones de la Seguridad Social.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Primera. De la Conformación de un Comité Especial
Crease un comité especial liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones e integrado por el Ministerio de Economía y Finanzas y representantes de las Municipalidades Provincial y Distritales, con el objetivo de realizar las acciones necesarias para incorporar a los transportadores autorizados a brindar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, al Sistema Nacional de Pensiones y al Seguro Social de Salud del Perú - EsSalud.

Segunda. De la adecuación del Reglamento
Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que, en un plazo no mayor de 60 días hábiles a partir de la vigencia de la presente ley, la adecuación del

Decreto Supremo Nº 055-2010-MTC Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados.

Tercera. De la adecuación de las disposiciones municipales
Encárguese a las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores para que, en un plazo no mayor de 60 días hábiles a partir de la aprobación de la actualización del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, la adecuación de las disposiciones municipales referidas al servicio.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 08/11/2022 17:45:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2022 10:36:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 08/11/2022 12:06:44-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/11/2022 17:17:24-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 09/11/2022 09:40:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MORI CELIS Juan Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 09/11/2022 12:01:52-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/11/2022 17:16:45-0500

I. EXPOSICION DE MOTIVOS

La presente iniciativa recoge algunos aspectos que fueron considerados en el Proyecto de Ley 4376/2018-CR Proyecto de Ley del transporte público de pasajeros en vehículos menores en el marco del sistema integrado de transporte, presentado por el ex congresista Manuel Dammert Ego Aguirre y el Proyecto de Ley 6210/2020-CR Ley de modifica la Ley 27189 Ley de Transporte Público Especial de pasajeros en vehículos menores y la Ley 29237 Ley que crea el Sistema Nacional de inspecciones técnicas vehiculares, presentado por el ex congresista Luis Felipe Castillo Oliva. Así como lo expuesto en el Dictamen recaído en los proyectos de ley 999/2016-CR, 1903/2017-CR, 2021/2017-CR, 2046/2017-CR, 2171/2017-CR, 2191-2017- CR, 2577/2017-CR, 2724/2017-CR, 2782/2017-CR, 3529-2018-CR, 4600/2018-CR, 6293-2020-CR, 6707/2020-CR Y 7138/2020-CR que, con un texto sustitutorio, propuso la ley que declara de interés público la incorporación al sistema pensionario y al seguro social de salud - ESSALUD a los pequeños transportistas. Cabe señalar que respecto a este último documento, extraeremos información que será transcrita a continuación a efecto de que sirva como sustento de la iniciativa que se presenta.

En relación a la normativa vigente que regula la actividad que es materia de la presente iniciativa legislativa, se tiene que a través de Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, se reconoce y regula el carácter y la naturaleza del servicio de transporte publico especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, de aquellas unidades de 3 (tres) ruedas, motorizadas y no motorizadas, acondicionadas para el transporte de personas o carga, servicio que debe ser autorizado por la Municipalidad correspondiente, quien también le otorga la licencia de conducir, condiciones inherentes para realizar estas prestaciones personales de servicios al público.

Mediante Ley N° 30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y dentro de su función se encuentra regular la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio, conformado específicamente por la Provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao.

Asimismo, la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley 27972, en su Art. 81 establece que las municipalidades provinciales, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las funciones específicas exclusivas de normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.

El Colegio de Enfermeros del Perú en un estudio sobre las condiciones laborales y calidad de vida de los mototaxistas de un Distrito de Lima - Perú, de 1980[1], precisa que el Perú *fue el país pionero en acoger mototaxis en todo América Latina. Los mototaxistas satisfacen sus necesidades básicas, propias y familiares de alimento, vestimenta, educación y vivienda mediante este trabajo. Trabajan transportando pasajeros en una moto lineal cubierta y adaptada con asientos, masificación entendida como posición de cultura y parte del sistema de valores que vive la población. Esta actividad permite al usuario movilizarse en distancias cortas, ya sea de manera formal como informal, y a precio relativamente cómodos.*

Conforme se señala en el estudio antes citado, se tiene que *el mototaxismo en muchos países del mundo como Japón, España, Bolivia, Holanda, India, México, Cuba, Perú, Francia, China, Italia, Nicaragua y Alemania, es utilizado como medio a veces de movilidad; además para el turismo. Esta actividad cotidiana, permite trasladar al usuario a distancias cortas en una motocicleta de tres ruedas y con techo, sea de manera formal e informal. A nuestro país llega en los años 80, extendiéndose sobre todo en la selva peruana y en Lima en los años 90.*

Según la fuente de El Correo[2], "*en el Perú tenemos 350,000 taxistas y probablemente 200,000 mototaxistas. Es una gran fuerza laboral que se gana la vida en una actividad riesgosa y poco remunerada. La gran mayoría de estos conductores no tienen seguro de EsSalud ni tampoco una posible pensión de jubilación. Miles de ellos son jóvenes que ingresan a esta actividad por falta de otras alternativas laborales, e invierten el escaso capital que tienen para adquirir una herramienta de transporte menor para ganarse la vida de esa manera, transportando a personas o bienes*".

Asimismo, según publicación del Diario el Comercio[3] se señala que "*Durante el primer trimestre de este año (2022), un total de 1.690 conductores de mototaxis fueron multados por la incumplir la norma municipal, informó la Municipalidad de Lima.*
De acuerdo a la comuna, solo en marzo 686 unidades fueron sancionadas por no contar con la autorización respectiva para circular, presentar deficiencia en las condiciones técnicas, no tener Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) ni certificado de inspección vehicular, entre otras faltas."

---

[1] https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/22988

[2] Una Propuesta para los taxistas y mototaxistas - El Correo (2011). Recuperado de: https://diariocorreo.pe/opinion/unaropuesta-para-los-taxistas-y-mototaxistas-416350/

[3]https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:BzeMn354L8sJ:https://elcomercio.pe/lima/transporte/cercado-de-lima-mas-de-mil-mototaxistas-informales-fueron-multados-entre-enero-y-marzo-municipalidad-de-lima-transporte-informal-mml-rmmn-noticia/&cd=10&hl=es&ct=clnk&gl=pe

Conforme se tiene expuesto, la formalización con beneficios sociales es difícil lograr en el país por el volumen de informales, por lo que los mototaxistas no tienen acceso al seguro médico que proporciona EsSalud y al sistema de pensiones, lo cual lleva a que dejen de tener protección en los años más difíciles de su proyecto de vida, como es la vejez.

Al respecto, los artículos 10° y 11° de la Constitución Política del Perú señala, que el Estado reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social para su protección frente a las contingencias que precise la ley, y para la elevación de su calidad de vida.

Por ello una de las propuesta que recoge esta iniciativa está referida a la importancia para que sean incorporados estos trabajadores a un sistema de pensiones es trascendental para su actividad laboral y personal, debido a que representa un mecanismo de protección social para las personas que en un momento dado ven truncado su vínculo laboral o por los años transcurridos decide la persona salir del mercado del trabajo para gozar de una jubilación, que además tiene la particularidad de sostener la parte asistencial del pensionista, así como el de sus causahabientes.

Asimismo, se propone modificar los artículos 3 y 4 de la Ley 27189 Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con el propósito de que en el caso del artículo 3 de que precisar que este tipo de servicio es realizado por persona jurídica que cuente con Permiso de Operación otorgada por la Municipalidad de la jurisdicción en que se presta el servicio, y de acuerdo al Plan Regulador; con estas modificación se busca precisar en forma clara quienes se encuentran autorizados para realizar esta actividad, así como la necesidad de establece el Plan Regular por parte de las municipalidades.

Otro aspecto que se busca modificar es el referido a precisar que la categoría de los vehículos menores es L5, por lo que la Municipalidad correspondiente otorga al transportador autorizado licencia de conducir clase B categoría II-c, de manera directa sin necesidad de que pase por las demás categorías de la clase B, licencia que tiene validez a nivel nacional; con lo cual se establece en forma clara el tipo de licencia que debe ser otorgada al que presta el servicio.

Dentro de las incorporaciones propuestas se tiene la de los Artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

El artículo 5, establece la finalidad que cumple el Plan Regulador el cual constituye una herramienta técnica y de gestión para la municipalidad, que determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de transporte público en vehículos menores; identifica y determina las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito para los vehículos menores, la oferta y demanda del servicio,

así como incluye acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del conductor. A través de precisar la obligatoriedad de este Plan Regulador, se busca establecer un ordenamiento en la prestación del servicio.

Mediante el Artículo 6, se busca establecer en forma obligatoria la implementación del registro único de personas jurídicas autorizadas, para la prestación del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores dentro de su jurisdicción, el cual permitirá adoptar políticas públicas en favor de este sector conociendo de primera fuente el universo de la población que se dedica a esta importante actividad.

A través de los Artículos 7 y 8, se regula lo referente a la labor que cumple la Comisión Técnica Mixta, la cual es autónoma y dentro de sus funciones se encontrará la de participar en la formulación y aprobación del Plan Regulador del servicio de transporte público en vehículos menores, así como la formulación de proyectos de normas municipales y modificaciones normativas relacionadas a este servicio; entre otros; con lo que se busca otorgarle un rol más activo a esta comisión.

El artículo 9 está referido al control, fiscalización y sanción que deben realizar las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público en vehículos menores, estableciéndose la tipificación, calificación y sanciones a imponerse; con lo cual se busca uniformizar las normas municipales que se expiden a efecto de regular esta actividad.

A través de los artículos 10 y 11 se busca establecer lo referente a la capacitación que debe otorgarse a los conductores, por parte de las municipalidades sobre sensibilización y educación vial, así como sobre las normas y procedimientos que se aprueben para su jurisdicción en torno al servicio. Asimismo, se regula lo referente a la posibilidad de que este servicio pueda contribuir con la labor de seguridad ciudadana dentro de la jurisdicción.

Mediante artículo 13, se regula lo referente a la necesidad de que este sector de la población pueda gozar de prestaciones de salud y a una pensión de jubilación, para lo cual se establece que ESSALUD es quien define los aportes para las prestaciones de salud; lo aportes pensionarios son determinados conforme al Decreto Ley 19990 Sistema Nacional de Pensiones de la Seguridad Social.

A través de está iniciativa se busca la actualización de la normativa vigente referente a la prestación del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN NUESTRA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta legislativa, propone modificar la Ley 27189 Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con el propósito de mejorar el marco normativo actual y promover el desarrollo económico y social de este servicio.

A continuación, se detalla el cuadro de modificaciones propuestas a la Ley 27189 Ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, conforme al siguiente detalle:

TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
Artículo 3.- De la autorización El servicio sólo podrá ser prestado luego de obtener la respectiva autorización otorgada por la Municipalidad correspondiente, donde prestan dicho servicio.	***Artículo 3. De la autorización*** **El servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, sólo es prestado por la persona jurídica que cuente con Autorización de Operación otorgada por la Municipalidad de la jurisdicción en que se presta el servicio, y de acuerdo al Plan Regulador.**
Artículo 4.- De la licencia de conducir La licencia de conducir de vehículos menores, otorgada por la Municipalidad correspondiente, tendrá validez a nivel nacional	***Artículo 4. De la Licencia de Conducir*** **La categoría de los vehículos menores destinados a prestar el servicio especial es L5, por lo cual la Municipalidad correspondiente otorgara al conductor licencia de conducir clase B categoría II-C, de manera directa sin necesidad de que pase por las demás categorías de la clase B, siempre y cuando estén aptos en la prueba de reglas de tránsito y prueba de manejo, además deberán acreditar la capacitación en materia educación y seguridad vial; la licencia tendrá validez a nivel nacional.**

III. ANALISIS COSTO - BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no generará ningún gasto para su implementación al Estado, muy por el contrario se busca mejorar el marco normativo actual, y permitir la incorporación al Seguro Social de Salud y a la Oficina de Normalización Previsional de este sector de la población, con el aporte que definirá la Comisión Multisectorial creada para tal fin, sin demandar recursos adicionales del tesoro público, muy por el contrario se busca proteger a estos trabajadores, a efecto de que se dé cumplimiento a un derecho universal y progresivo de toda persona como es el de la seguridad social para su protección frente a las contingencias y para la elevación de su calidad de vida.

A través de esta iniciativa, se busca la actualización de la normativa vigente referente a la prestación del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

IV. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

La presente iniciativa legislativa tiene como antecedentes las iniciativas legislativas siguientes:

- Proyecto de Ley 4376/2018-CR Proyecto de Ley del transporte público de pasajeros en vehículos menores en el marco del sistema integrado de transporte, presentado por el ex congresista Manuel Dammert Ego Aguirre.
- Proyecto de Ley 6210/2020-CR Ley de modifica la Ley 27189 Ley de Transporte Público Especial de pasajeros en vehículos menores y la Ley 29237 Ley que crea el Sistema Nacional de inspecciones técnicas vehiculares, presentado por el ex congresista Luis Felipe Castillo Oliva.

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

El presente proyecto se encuentra enmarcado en el Acuerdo Nacional 2002-2021 con la Política de Estado II. Equidad y Justicia Social, objetivo 14. Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo.

El presente proyecto se encuentra enmarcado en los siguientes objetivos

- II Equidad y Justicia Social, política de estado 13. Acceso universal a los servicios de salud y a la seguridad social y
- III Competitividad del país, política de estado 18. búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica