Proyecto de Ley N° 3816/2022-CR

YOREL KIRA ALCARRAZ AGUERO

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Proyecto de Ley N.º _____

La Congresista de la República que suscribe, **YOREL KIRA ALCARRAZ AGUERO**, integrante del **Grupo Parlamentario Integridad y Desarrollo**, en uso de las facultades de iniciativa legislativa prevista en los artículos 102 numeral 1), y 107 de la Constitución Política del Perú, y en los artículos 22 inciso c), 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, pone a consideración el siguiente:

PROYECTO DE LEY

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
20 DIC. 2022
RECIBIDO
Firma ..... Hora 3:01

El congreso de la República,
Ha dado la siguiente Ley:

NUEVA LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES DE TRES (3) RUEDAS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS

SECCIÓN PRIMERA
DISPOSICIONES GENERALES

TÍTULO I
OBJETO, ALCANCE Y DEFINICIONES

Artículo 1.- Objeto

La presente ley tiene por objeto regular el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados, así como a las autoridades competentes y a los conductores de dicho servicio.

Artículo 2.- Definiciones y abreviaturas

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) AFOCAT. - Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito

b) CAT.- Certificado contra Accidentes de Tránsito
c) CITV.- Certificado de Inspección Técnica Vehicular
d) PNP.- Policía Nacional del Perú
e) RNV.- Reglamento Nacional de Vehículos
f) SBS.- Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras de Fondos de Pensiones
g) SOAT.- Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito
h) SUNARP.- Superintendencia Nacional de los Registros Públicos
i) **Municipalidad Distrital Competente:** La Municipalidad Distrital de la jurisdicción donde se presta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, encargada de autorizar, controlar y supervisar dicho servicio, así como de aplicar las sanciones por infracción a la presente ley y su reglamento y a las disposiciones complementarias que dicte en ejercicio de su función reguladora del servicio especial.
j) **Organización de Transportadores:** Asociación conformada por transportadores autorizados del distrito respectivo debidamente inscrita en los Registros Públicos. Los representantes de las Organizaciones de Transportadores deberán acreditar ante la Comisión Técnica Mixta su representatividad conforme lo disponga la Municipalidad Distrital correspondiente; asimismo, el número de representantes y su forma de participación en la referida Comisión, será determinado por la respectiva Municipalidad Distrital.
k) **Permiso de Operación:** Autorización otorgada por la Municipalidad Distrital competente a un transportador para prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores dentro de su jurisdicción.
l) **Servicio Especial:** Es el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores prestado por un transportador autorizado en el ámbito de la Municipalidad Distrital Competente. Los usuarios del citado servicio pueden llevar consigo equipaje y/o carga.
m) **Transportador Autorizado:** Persona jurídica debidamente inscrita en los Registros Públicos y autorizada por la Municipalidad Distrital, para realizar Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

n) **Vehículo Menor:** Vehículo de tres (3) ruedas, motorizado y no motorizado, especialmente acondicionado para el transporte de personas y carga, cuya estructura y carrocería cuentan con elementos de protección al usuario.

o) **Comisión Técnica Mixta:** Cada Municipio Distrital cuenta con una Comisión Técnica Mixta, la cual es autónoma y está integrada por los regidores de la Comisión de Transporte, o por la Comisión que haga sus funciones, por representantes acreditados de la PNP y de las Organizaciones de Transportadores del Servicio Especial.

Dicha Comisión tiene las siguientes funciones:

- Participar en la formulación de proyectos y planes de desarrollo destinados a fomentar el orden del tránsito y el transporte público en su jurisdicción, para ponerlas a consideración de la autoridad competente.
- Formular propuestas y/o participar en el análisis de las iniciativas sobre el programa anual de educación y seguridad vial.
- Promover y difundir los acuerdos destinados a mejorar la imagen y calidad del Servicio Especial.
- Formular propuestas y/o participar en los proyectos de modificación de las normas complementarias la presente ley y su reglamento emitidas por la autoridad competente.

TÍTULO II
COMPETENCIAS

Artículo 3.- De la licencia de conducir

La licencia de conducir de vehículos menores, otorgada por la Municipalidad correspondiente, tendrá validez a nivel nacional.

Artículo 4.- Competencia de las Municipalidades Distritales

La competencia de las Municipalidades Distritales comprende las siguientes facultades:

a) Normativa: aprobar las normas complementarias necesarias para la gestión y fiscalización del Servicio Especial, dentro de su jurisdicción, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente y sin contravenir los Reglamentos Nacionales.

b) De gestión: otorgar los permisos de operación para la prestación del Servicio Especial dentro de su jurisdicción.
c) De fiscalización: realizar las acciones fiscalizadoras del Servicio Especial mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición y ejecución de sanciones por incumplimiento de las disposiciones que regulan dicho servicio dentro de su jurisdicción.

Artículo 5.- Policía Nacional del Perú
La PNP prestará el auxilio de la fuerza pública en las acciones de fiscalización que realice la autoridad competente del Servicio Especial.

Artículo 6.- Competencia en los casos de gestión común
En el caso de servicio de transporte común entre dos distritos contiguos, las Municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse dicho régimen, se podrá operar hasta un (5) kilómetro dentro de los distritos contiguos.

La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo anterior no faculta a la Municipalidad Distrital a otorgar permisos de operación en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.

SECCIÓN SEGUNDA
DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

TÍTULO I
CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA

Artículo 7.- Permiso de operación
Para prestar el Servicio Especial se requiere obtener el permiso de operación otorgado por la Municipalidad Distrital Competente.
El permiso será otorgado a personas jurídicas en los términos y condiciones establecidos en la presente ley y su reglamento y en las normas que sean expedidas por la Municipalidad Distrital Competente y demás normas complementarias.

Artículo 8.- Titularidad de los vehículos

El Transportador Autorizado podrá utilizar en el Servicio Especial, vehículos menores de su propiedad o de terceros. El Transportador Autorizado será responsable del cumplimiento de las disposiciones previstas en la presente ley y su reglamento y las normas complementarias que emita la Municipalidad correspondiente.

Artículo 9.- Objeto Social

El objeto social de las personas jurídicas que prestan el Servicio Especial, contenido en sus correspondientes actos constitutivos, debe indicar, como actividad la dedicación a dicho servicio.

Artículo 10.- Características de los vehículos

El vehículo menor debe ser de la categoría L5, estar equipado con los dispositivos e instrumentos de seguridad establecidos en el RNV, así mismo, debe cumplir con las demás características que determine la Municipalidad correspondiente sin contravenir los Reglamentos Nacionales.

Artículo 11.- Seguro Obligatorio

El Transportador Autorizado para realizar el Servicio Especial deberá mantener vigente por cada vehículo menor autorizado una póliza de SOAT o CAT, este último emitido por una AFOCAT con autorización vigente y debidamente inscrita en el respectivo registro a cargo de la SBS.

Artículo 12.- Certificado de Inspección Técnica Vehicular

Los vehículos que se destinen al Servicio Especial deberán encontrarse en óptimas condiciones técnicas y mecánicas, y cumplir con lo dispuesto en la presente norma, reglamentos específicos y/o normas complementarias, lo que se acreditará con el CITV.

Los vehículos habilitados para la prestación del Servicio Especial deberán ser sometidos anualmente a una inspección técnica vehicular de acuerdo a lo que dispone la normatividad de la materia.

TÍTULO II
AUTORIZACIONES

Artículo 13.- Vigencia del Permiso de Operación

La vigencia del permiso de operación será de 10 años contados a partir de la notificación del acto administrativo que lo otorga.

Artículo 14.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación

Las personas jurídicas que soliciten permiso de operación deberán presentar ante la Municipalidad Distrital Competente una solicitud bajo la forma de Declaración Jurada, indicando la Razón Social, Registro Único de Contribuyente (RUC), domicilio, nombre y firma del representante legal, a la cual se adjuntará obligatoriamente lo siguiente:

a) Copia simple de la escritura pública de constitución de la persona jurídica inscrita en Registros Públicos.
b) Copia literal vigente de la partida registral expedida por la oficina registral correspondiente, con una antigüedad no mayor de treinta (30) días calendario.
c) Certificado de Vigencia de Poder de la persona natural que representa a la persona jurídica solicitante expedido por la Oficina Registral correspondiente con una antigüedad no mayor de quince (15) días a la fecha de la presentación de la solicitud.
d) Copia simple del Documento Nacional de Identidad del representante legal.
e) Copia simple de la Tarjeta de Identificación Vehicular por cada vehículo ofertado, expedida por SUNARP.
f) Copia simple de certificado del SOAT o CAT vigente por cada vehículo ofertado.
g) Copia simple del CITV por cada vehículo ofertado, cuando corresponda.

Artículo 15.- Plazo para emitir el Permiso de Operación

La Municipalidad Distrital competente emitirá el permiso de operación correspondiente en el plazo máximo de treinta (30) días calendarios de presentada la solicitud, la cual se encuentra sujeta a evaluación previa con silencio administrativo negativo conforme a la normatividad que regula la materia.

Artículo 16.- Renovación del Permiso de Operación

El Transportador Autorizado que desee continuar prestando el Servicio Especial, deberá solicitar la renovación dentro de los sesenta (60) días anteriores al vencimiento de su permiso de operación de manera tal que exista continuidad entre el que vence y su renovación. Dicha renovación será automática y por períodos iguales, siempre que cumplan con las disposiciones dictadas por la Municipalidad Distrital Competente.

Artículo 17.- Conclusión del Permiso de Operación

Las causales de conclusión del Permiso de Operación serán establecidas por la Municipalidad Distrital Competente.

TÍTULO III
CONDICIONES DE OPERACIÓN

Artículo 18.- Disposiciones Generales

El Transportador Autorizado sólo podrá prestar el Servicio Especial en las vías alimentadoras de rutas consideradas en el plan Regulador de cada Municipalidad Provincial y en las vías urbanas que determine la Municipalidad Distrital competente, donde no exista o sea deficiente el servicio de transporte público urbano masivo.

La velocidad máxima de circulación de un vehículo menor empleado para el Servicio Especial no excederá los treinta (30) kilómetros por hora.

Artículo 19.- Obligaciones del Transportador Autorizado

Es obligación del transportador autorizado:

a) Prestar el Servicio Especial cumpliendo con lo establecido en la presente ley y su reglamento, el Permiso de Operación y disposiciones complementarias que dicte la Municipalidad Distrital Competente.
b) Utilizar en el Servicio Especial sólo vehículos habilitados en el permiso de operación.
c) Que los vehículos habilitados sean conducidos únicamente por conductores que cuenten con la licencia de conducir respectiva.
d) Que los conductores de los vehículos habilitados sean capacitados anualmente en materia de seguridad vial de acuerdo a lo dispuesto por la Municipalidad Distrital.

e) Mantener vigente la póliza de seguros SOAT o CAT por cada vehículo habilitado.
f) Mantener los vehículos menores destinados a la prestación del Servicio Especial, en buenas condiciones de seguridad, funcionamiento e higiene.
g) Mantener vigente el CITV por cada vehículo habilitado, cuando corresponda.
h) Presentar ante la Municipalidad Distrital Competente, copia legible del respectivo certificado del SOAT o CAT, así como del CITV, al vencimiento de los mismos.
i) Remitir la información y/o documentación que sea requerida por la Municipalidad Distrital competente, a efectos de mantener actualizado el Registro Municipal de Vehículos Menores del Servicio Especial referido en el artículo 23 de la presente ley.
j) Cumplir con el respectivo protocolo o los lineamientos sectoriales para la prevención del COVID-19 en la prestación del servicio de transporte terrestre.

Artículo 20.- En caso de Accidentes de Tránsito

De producirse un accidente de tránsito causando daños a las personas (lesiones y/o muerte), el Transportista Autorizado comunicará de inmediato a las autoridades competentes, efectuando las acciones necesarias para que la(s) víctima(s) reciba(n) una atención adecuada y oportuna.

Artículo 21.- Operatividad del Vehículo

El Transportador Autorizado sólo podrá realizar Servicio Especial con vehículos menores que cumplan con los estándares básicos de orden técnico establecidos en las normas técnicas correspondientes y que hayan aprobado la inspección técnica respectiva.

Artículo 22.- Características originales

El Transportador Autorizado está obligado a mantener las características originales de los vehículos habilitados con los que presta el Servicio Especial.

Artículo 23.- Registro Municipal de Vehículos Menores del Servicio Especial

La Municipalidad Distrital Competente establecerá un Registro Municipal de Vehículos Menores del Servicio Especial, en el cual deberán inscribirse todos los transportadores autorizados, conductores y vehículos menores que autorice de conformidad con la presente ley y su reglamento.

TÍTULO IV
CONTROL, SUPERVISIÓN Y SANCIÓN

Artículo 24.- Control del Servicio Especial

El control del Servicio Especial regulado por esta ley, es atribución exclusiva de la Municipalidad Distrital Competente, debiendo la Policía Nacional del Perú brindar el apoyo que resulte necesario.

La Municipalidad Distrital Competente controlará permanentemente el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la seguridad y calidad del Servicio Especial.

Artículo 25.- Infracciones y Sanciones

Constituye infracción a las normas del Servicio Especial toda acción u omisión, del Transportador Autorizado, a las disposiciones contenidas en la presente ley y su reglamento y a las disposiciones contenidas en las normas complementarias dictadas por la Municipalidad Distrital competente. Dichas infracciones se califican en leves, graves y muy graves.

La Municipalidad Distrital competente tipifica, califica y sanciona las infracciones al Servicio Especial con amonestación, multa no mayor de 5% de la UIT vigente al momento del pago, suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del Servicio Especial o cancelación del Permiso de Operación, según escala que determine dicha autoridad administrativa.

Las infracciones por incumplimiento del respectivo protocolo o los lineamientos sectoriales para la prevención del COVID-19 en la prestación del servicio de transporte terrestre, aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, son tipificadas, calificadas y sancionadas por la Municipalidad Distrital competente, en atención a la tipificación y gradualidad.

Artículo 26.- Reincidencia y habitualidad

La reincidencia y la habitualidad de las infracciones al Servicio Especial será determinada por la Municipalidad Distrital Competente.

Artículo 27.- Prestación del Servicio Especial sin contar con Permiso de Operación
En los casos que la Municipalidad Distrital Competente detecte la prestación del Servicio Especial sin contar con el Permiso de Operación respectivo, procederá a retener el vehículo menor e internarlo preventivamente en el Depósito Municipal correspondiente, para cuya acción podrá solicitar el apoyo de la PNP. El vehículo menor será liberado cuando se haya cancelado íntegramente la multa correspondiente que fijará la autoridad municipal.

TITULO V
SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES MOTOTAXISTAS

Artículo 28.- Seguro Social de Salud
El Poder Ejecutivo afilia a los trabajadores conductores de los vehículos menores motorizados de tres ruedas (mototaxi) que prestan el servicio especial de transporte público de pasajeros al régimen del Seguro Social de Salud (Essalud) o Seguro Integral de Salud (SIS).

Artículo 29.- Sistema de pensiones
Los trabajadores conductores de los vehículos menores motorizados de tres ruedas (mototaxi) que prestan el servicio especial de transporte público de pasajeros son afiliados voluntariamente al sistema privado o público de pensiones, conforme a su elección.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación
El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley, en el plazo de sesenta (60) días hábiles, contados a partir de su vigencia.

SEGUNDA. - Pagos por derecho de trámite
Los montos que abonará el solicitante por derechos de trámite relacionados a la prestación del Servicio Especial serán fijados por la Municipalidad Distrital Competente en su

respectivo Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), y en su defecto, se aplicará lo dispuesto en la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

TERCERA.- Emisión de normas complementarias

La Municipalidad Distrital Competente podrá dictar disposiciones complementarias necesarias sobre aspectos administrativos y operativos del Servicio Especial de acuerdo a las condiciones de su jurisdicción.

CUARTA.- Promoción de micro y pequeña empresa

La Municipalidad Distrital Competente promoverá el desarrollo de las micro y pequeñas empresas operadoras del Servicio Especial.

QUINTA.- Adecuación de Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA)

Las Municipalidades Distritales deberán adecuar su Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) y demás regulación pertinente a lo dispuesto en la presente ley en un plazo máximo de treinta (30) días calendario contado a partir de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

PRIMERA.- Marco Legal aplicable a los procedimientos en trámite

Los procedimientos administrativos, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en trámite, continuarán y culminará su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron, salvo en lo referido a la vigencia del Permiso de Operación, el cual será otorgado o renovado por el plazo establecido en el artículo 13 de la presente ley.

SEGUNDA.- Exigibilidad de la Tarjeta de Identificación Vehicular

El cumplimiento del requisito establecido en el literal e) del artículo 14 de la presente ley, será exigible únicamente para las solicitudes de otorgamiento de permiso de operación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA.- Derogación

Deróguese la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

Comuníquese al señor presidente de la República para su promulgación.

Lima, diciembre de 2022.

YOREL KIRA ALCARRAZ AGUERO
Congresista de la República

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ALCARRAZ AGUERO Yorel Kira FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/12/2022 16:11:58-0500

C. ZEBALLOS R.

SUSEL PAREDES

Carlos Alvarez

Flor Pablo
VOCERA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

1.1 Situación actual y problemática de los trabajadores mototaxistas en el Perú:

El 28 de octubre de 1999 se publicó la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores (en adelante, la Ley 27189), mediante la cual se reconoció en el Perú el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte público vehicular terrestre; asimismo, luego de 11 años de su promulgación, el 2 de diciembre de 2010 se publicó su reglamento, el Decreto Supremo 055-2010-MTC, Decreto Supremo que aprobó el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados.

De manera que, tenemos que a la fecha, han transcurrido más de 22 años de la promulgación de la Ley 27189 y más de 11 años de su reglamentación, tiempo durante el cual la demanda de las mototaxis ha ido en aumento a nivel nacional debido al bajo costo de adquisición y mantenimiento del bien lo que significa ser una herramienta de trabajo para miles de familias; así como, debido al bajo costo de las tarifas del servicio que brindan, también es un medio de transporte para miles de ciudadanos en todo el país quienes se desplazan por razones laborales, turismo, familiares, permitiéndoles realizar sus actividades diarias con normalidad.

Ahora bien, si bien este trabajo es el sustento económico de miles de familias peruanas que optaron por esta actividad ya sea porque no cuentan con un trabajo dependiente o porque les permite tener un trabajo con horario flexible, hoy por hoy, se ha convertido en un problema para la sociedad y el Estado, debido a la alta tasa de informalidad que afronta este sector de trabajadores toda vez que muchas de estas unidades prestan el servicio sin cumplir la normatividad que las regula.

El problema de la informalidad de este sector radica tanto en el aspecto laboral así como en la prestación del servicio. Respecto de la informalidad en el ámbito laboral, podemos señalar que los trabajadores que laboran como conductores de dichos vehículos no trabajan mediante un contrato laboral que les permita gozar de derechos laborales y cumplir con sus deberes como trabajadores; y con relación a la prestación del servicio, muchas veces lo brindan sin contar con un SOAT, inspección y los permisos correspondientes, lo que conlleva a poner en peligro a la ciudadanía en general.

La problemática antes detallada no se reduce a uno o dos departamentos del país, sino que lo vemos en la costa, sierra y selva del Perú, pues a diario tenemos noticias que reportan desde distintas regiones del Perú, la problemática de los mototaxistas; sin embargo, el Poder Ejecutivo, los gobiernos locales y regionales hacen poco o nada para dar solución a este gran problema de la informalidad de dicho sector. Al respecto, tenemos reportes actuales y otros que se remontan a un buen tiempo atrás que tratan el tema de la informalidad de los mototaxistas.

Según nota periodística de la región Loreto, denominada *"Hay un total de 10 mil mototaxistas que están en la informalidad"* del Diario La Región[1], de fecha 25 de julio de 2014, se indica que el secretario general del Sindicato Único de Conductores Transporte Especial de Loreto (SUCTEL), respecto a la campaña masiva de sensibilización documentaria dirigida al transporte especial de mototaxistas, señala, *"la estadística que tiene la Municipalidad es que alrededor de los 30 mil moto taxistas que circulamos en la ciudad, 20 mil tenemos documento y hay un total de 10 mil que están en la informalidad donde prevalece y campea la delincuencia con personas indocumentadas, los que roban moto y asaltan, por eso es que se ha visto la necesidad de socializar y coordinar con las autoridades así como con la empresa privada"*. Indica que, *"en la actualidad existen varios mototaxistas que son sancionados con papeletas por no contar con el permiso de*

[1] Información extraída del siguiente link: https://diariolaregion.com/web/hay-un-total-de-10-mil-mototaxistas-que-estan-en-la-informalidad/

operaciones y para contar con este requisito primero se debe acceder al SOAT y muchos refieren que este servicio se encuentra fuera del alcance económico".

De acuerdo con la publicación de Andina Agencia Peruana de Noticias de fecha 29 de enero de 2015[2], en la región Lambayeque *"más de 80,000 mototaxis circulan en vías de la región Lambayeque, de los cuales un gran porcentaje de estos vehículos se desplazan por calles y avenidas de los distritos de Chiclayo, Leonardo Ortiz y La Victoria, en la provincia de Chiclayo, provocando un gran congestionamiento vehicular (...)"*; y, mediante nota periodística *"Mototaxistas esperan que alcalde solucione problema de informalidad en el sector"*, del 31 de diciembre de 2015, publicada en la página web de RPP Noticias[3], se detalla que *"más de un centenar de mototaxistas de la ciudad de Chiclayo, región Lambayeque, llegaron hasta el palacio municipal, para intentar dialogar con el alcalde provincial, David Cornejo Chinguel y exigirle que solucione el problema de informalidad en todo el sector"*, indica además que *"los transportistas, de diferentes asociaciones, dejaron por un momento sus labores y llegaron al palacio edil, para pedirle a la autoridad edil que respete el proyecto de ordenanza presentado por los gremios, para erradicar a las unidades informales y respetar el recorrido de los anillos viales (...) existen en la ciudad 6 mil unidades informales que representan a diario una competencia desleal, y que cada día crecen más sin que las autoridades hagan nada para frenarlos. Somos 132 empresas debidamente organizadas que estamos siendo perjudicados, porque los informales ingresan al centro y no respetan la ley, y nosotros que somo 4 mil unidades formales y cumplimos con todo estamos perjudicados"* indicó uno de sus representantes.

Por otro lado, en la región Cajamarca, de acuerdo a los autores de la Tesis denominada *"Situación socioeconómica de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL Cajamarca Año 2017"*[4], *"en los últimos años, en el Perú, el*

[2] Información extraída del siguiente link: https://andina.pe/agencia/noticia-mas-80000-mototaxis-circulan-vias-de-region-lambayeque-541423.aspx

[3] Información extraída del siguiente link: https://rpp.pe/peru/lambayeque/mototaxistas-esperan-que-alcalde-soluciones-problema-de-informalidad-en-el-sector-noticia-926219

[4] Osorio Tello, Geilit Angelina y Vargas Atoche, Adriana Clara (2018). Situación socioeconómica de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL Cajamarca Año 2017. [Título profesional, Universidad Nacional de Cajamarca]. Repositorio Académico de la Universidad Nacional de Cajamarca.

mototaxismo se ha ido incrementando notablemente y Cajamarca no ha sido ajena a ello. Esta actividad se ha convertido en el sustento económico de muchas familias cajamarquinas y ha constituido una importante alternativa de empleo, por lo que, es necesario identificar la situación social y económica de este sector. (...)"; concluyendo que:

- Los mototaxistas en Cajamarca son microempresarios, el 72.6% son propietarios de sus unidades de transporte que son conducidas por ellos mismos o sus familiares más próximos.

- Socialmente los mototaxistas:

  - En educación el 66.4% de mototaxistas alcanzaron algún nivel de estudios secundarios; los que fueron cursados en instituciones públicas (97.9% en estudios primarios y el 84.6% en estudios secundarios), en contraste con el nivel superior donde el 70% lo realizó en instituciones privadas.
  - Las viviendas que habitan los mototaxistas en su mayoría cuentan con los servicios básicos: agua, luz y desagüe (96.6%, 97.3% y 67.8% respectivamente); además el 49.3% de las viviendas de los mototaxistas tienen paredes de adobe o tapial, el 59.6% cuentan con piso de cemento o falso piso, y el 39% con techo de tejas. Con respecto a comodidades del hogar, el 91.8% de los mototaxistas no poseen telefonía fija, el 88.4% no tiene internet y el 80.1% carecen del servicio de cable.
  - El 96.6% de mototaxistas cuentan con telefonía móvil.

- En lo económico los mototaxistas:

https://repositorio.unc.edu.pe/bitstream/handle/UNC/1972/SITUACIÓN%20SOCIOECONÓMICA%20DE%20LOS%20MOTOTAXISTAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- El 72.6% de mototaxistas son propietarios de sus unidades de trabajo.
- El 63% de los mototaxistas obtienen ingresos entre 10 a 40 soles diarios por esta actividad; al multiplicar este por los días de trabajo a la semana, siendo 6 días en que la mayoría de mototaxistas trabaja, obtenemos que el mototaxista consigue 960 soles al mes, monto superior a los 850 soles que representa el salario mínimo.
- Los mototaxistas se ubican en el estrato medio que corresponde a ingresos entre 899 y 1330 soles mensuales.
- En cuanto a la formalidad de su actividad laboral, esta se circunscribe solamente al registro de su unidad en la empresa de transportes Plus SRL. pero se ve ampliamente desbordada por actividades informales, como el no respeto a la jornada laboral de 8 horas diarias de trabajo como máximo, no otorgar constancias del servicio (boleto), la falta de control de asistencia por parte de la empresa y falta de manejo contable sobre las cuentas de los socios y de la empresa en su conjunto.

Asimismo, los autores de la citada tesis recomiendan:

- Se recomienda a la Municipalidad Provincial de Cajamarca la intervención inmediata para la formalización plena de los mototaxistas.
- Se recomienda a las empresas de transportes, mayor capacitación, control y respeto a la jornada laboral de sus socios y el manejo contable sobre los ingresos que genera dicha actividad.
- Se recomienda también a los organismos competentes, mayor fiscalización para el respeto a las normas de tránsito y el buen trato al usuario.

Por otro lado, según nota periodística de Huancayo, denominada *"Municipio de chilca refuerza control de medidas de salubridad a mototaxis"* publicada en la página web Cadena TV[5], se lee *"la Municipalidad de Chilca y agentes de la Policía Nacional, vienen intensificando sus operativos en todo el distrito con la finalidad de erradicar la presencia de mototaxis informales que provocan desorden en las calles e incumplen las medidas de bioseguridad. En un operativo inopinado en la intersección de Jacinto Ibarra y Mariscal Castilla, se detectó 12 mototaxis sin Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), sin las licencias para circular, entre otras infracciones sanitarias para prevenir el Covid-19. El responsable del área de transportes del municipio de Chilca, Luis Alvinagorda, indicó que estos operativos y las sanciones que se aplican se realizan con apoyo de la Municipalidad de Huancayo y se intensificarán durante todo el año.* (...)".

De otro lado, según nota periodística de La Libertad, denominada *"Trujillo: mototaxistas reclaman por trabajadores informales en Florencia de Mora"*, de fecha 24 de junio de 2021, publicada en la página web de Noticias Trujillo[6], señala que *"un grupo de asociaciones formales de mototaxis realizaron un plantón frente a la Municipalidad de Florencia de Mora. Ellos reclamaron que las autoridades se encargaran de fiscalizar a las unidades informales, pues estas los perjudican en su trabajo. Las asociaciones formales que asistieron al plantón se quejaron de que las unidades informales invaden sus paraderos para captar pasajeros. Atribuyen esta problemática a la poca voluntad de las autoridades por hacer que se cumpla la ley para todos los que trabajan en el ámbito de transporte. Así mismo, señalaron el estado de deterioro en el cual se encuentran las pistas del distrito. Por este motivo, junto al problema de conductores informales, esperan ser escuchados por el alcalde y que las autoridades pongan mano dura para dar una pronta solución a esta situación.*

[5] Información extraída del siguiente link: https://www.cadenatv.com.pe/chilca-mototaxista/

[6] Información extraída del siguiente link: https://noticiastrujillo.pe/trujillo-mototaxistas-reclaman-por-trabajadores-informales-en-florencia-de-mora/

Según Nota de Prensa de Radio Onda Azul[7] del 6 de marzo de 2021, denominada *"Juliaca: Reportan que 28 mil mototaxis informales transitan en las calles"*, se detalla que la *"(...) subgerente de Vehículos Menores de la Municipalidad Provincial de San Román, informó que alrededor de 28 mil mototaxis informales transitan en la ciudad de los vientos en la actualidad. (...)"*.

Por otro lado, a nivel del gobierno central, según se indica en la publicación de Andina Agencia Peruana de Noticias 8, de fecha 25 de setiembre de 2021, el entonces ministro de Transportes y Comunicaciones, dispuso la conformación de una mesa técnica de trabajo encargada de atender las demandas presentadas por los representantes de las organizaciones de mototaxistas como parte de la política de gestión establecida por este gobierno, quien manifestó *"estamos aquí para ayudarlos, a través de una mesa de trabajo, a encontrar respuestas que permitan aclarar y dar solución a una serie de problemas que los afectan, así como asistirlos técnicamente en caso lo requieran". No me va a temblar la mano para generar las disposiciones necesarias para lograr los objetivos que tanto esperan, en coordinación con las entidades competentes"*.

De acuerdo al reportaje realizado en Lima, denominado *"En plena pandemia, el humilde mototaxi se abre paso para vacunar a peruanos"*, publicado el 31 de julio de 2020, por el Diario Gestión[9], *"estos triciclos a motor que trepan empinadas calles de tierra por las que no pasa otro vehículo se han vuelto los mejores aliados de las brigadas de salud para vacunar a una población temerosa de salir de sus casas por el coronavirus y así evitar que la influenza y el neumococo causen una doble epidemia en el país"*. Se precisa que *"a bordo de los mototaxis, el personal de salud viaja con las dosis en una nevera portátil al hombro y a la búsqueda especialmente de niños, niñas y personas de la tercera edad que todavía no hayan acudido a su centro de salud más cercano a que le aplicasen la inmunización contra estas*

[7] Información extraída del siguiente link: https://radioondaazul.com/juliaca-reportan-que-28-mil-mototaxis-informales-transitan-en-las-calles/

[8] Información extraída del siguiente link: https://andina.pe/agencia/noticia-mtc-dispone-conformacion-mesa-tecnica-para-atender-demandas-mototaxistas-863118.aspx

[9] Información extraída del siguiente link: https://gestion.pe/peru/en-plena-pandemia-el-humilde-mototaxi-se-abre-paso-para-vacunar-a-peruanos-noticia/

enfermedades. El Vacuna Móvil también sirve para poner al día el calendario de vacunaciones de 614,000 niños de menos de 5 años que por culpa del confinamiento se quedaron sin poder recibir sus dosis contra la polio, el sarampión, la rubeola y la papera, entre otras enfermedades".

Se detalla en la nota de prensa que *"después de haber pasado por otras zonas populares de la periferia de Lima, los mototaxis del Vacuna Móvil hicieron su aparición este jueves en el cerro El Agustino, del distrito del mismo nombre, una montaña arenosa de unos 200 metros de altura copada de casas improvisadas sobre sus pendientes hasta casi su cúspide. "Para mí es un orgullo colaborar en esta acción", afirmó Jorge Conde, conductor de este particular convoy que conoce al dedillo cada bache del recorrido gracias a sus 12 años a los mandos de los mototaxis por los barrios más recónditos de El Agustino. "Con la moto se sube fácil, pero a los carros les es muy difícil entrar aquí", admitió Conde mientras custodia su ruidoso vehículo, al que ha instalado un plástico para dividir el asiento trasero donde normalmente van los pasajeros, de modo que solo quepan dos en lugar de tres y exista una aceptable distancia social (...)".*

Ahora bien, tal como se puede apreciar en los extractos periodísticos antes citados, el problema de la informalidad en el sector de trabajadores mototaxistas se encuentra latente y corresponde que el Estado realice acciones para acabar con la informalidad y visualice esta actividad como una gran oportunidad de trabajo para miles de peruanos que lamentablemente por el mal manejo del sistema, no han tenido acceso a una educación que les haya permitido obtener una profesión universitaria o técnica; o, que quizá, en otros casos, ciudadanos que ejercen esta actividad a fin de solventar sus estudios y que gracias a este trabajo lograrán una carrera profesional.

Asimismo, es importante mencionar que es obligación del Estado otorgar a los trabajadores mototaxistas el acceso a un trabajo formal que les garantice su derecho a la salud y a la seguridad social, al trabajo digno y a condiciones laborales que a cualquier trabajador les corresponde.

Es por ello, que resulta urgente y necesario que desde nuestros espacios como autoridades coadyuvemos a que este sector laboral logre formalizarse y se convierta en una fuente de trabajo y sostén de múltiples familias en el Perú. Además, esta labor promueve otras actividades económicas como por ejemplo el turismo, pues resulta ser un atractivo para los turistas nacionales e internacionales trasladarse en estos vehículos al momento de realizar actividades de turismo en distintas regiones del Perú.

Es importante mencionar que el servicio de mototaxi no solo se realiza en el Perú, pues son comunes en distintos países asiáticos y américa latina, reconociéndose así a nivel mundial esta actividad laboral y económica.

Por ello, propongo que la Ley 27189, que como ya hemos mencionado líneas arriba, con más de 20 años de su dación, que además, consta únicamente de 4 artículos y 2 disposiciones complementarias, sea revisada, analizada y debatida por el pleno de la representación así como del propio Poder Ejecutivo, conjuntamente con los gremios de mototaxistas. En ese sentido, mediante el presente proyecto de ley se ha recogido tanto la ley como el reglamento en su solo cuerpo normativo a fin de elevar a rango de ley disposiciones que se encuentran en el reglamento y, además, se incorpora ciertas modificaciones que coadyuvan a la formalización laboral y del servicio mismo que brinda este sector.

1.2 Legislación actual que regula la actividad de los mototaxistas:

Mediante la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores se reconoció y normó el carácter y la naturaleza del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre. Con únicamente 4 artículos y 2 disposiciones complementarias, dispone la referida ley que son vehículos aptos para dicho servicio aquellas unidades de 3 (tres) ruedas, motorizadas y no motorizadas, especialmente acondicionadas para el transporte de personas o carga, de acuerdo con lo que establezca el reglamento correspondiente, asimismo, se señala que el servicio sólo podrá ser prestado luego

de obtener la respectiva autorización otorgada por la Municipalidad correspondiente, donde prestan dicho servicio, siendo que la licencia de conducir de vehículos menores tendrá validez a nivel nacional.

Posteriormente, entró en vigencia el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por el Decreto Supremo 055-2010-MTC, mediante el cual se estableció las normas generales para prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados, entre las cuales se dispuso que la Municipalidad Distrital Competente podrá dictar disposiciones complementarias necesarias sobre aspectos administrativos y operativos del Servicio Especial de acuerdo a las condiciones de su jurisdicción.

Es así, que además de la Ley 27189 y su reglamento, el servicio que prestan los mototaxistas, se encuentra regulado mediante ordenanzas que cada municipalidad distrital emita para tal fin, en el marco de la citada ley.

1.3 Fórmula legal de la propuesta:

En virtud a la problemática antes expuesta, mediante el presente proyecto de ley se ha recogido tanto la Ley 27189 y su reglamento en su solo cuerpo normativo a fin de elevar a rango de ley disposiciones que se encuentran en el reglamento y, además, se incorporan ciertas modificaciones que coadyuva a la formalización laboral y del servicio mismo que brinda este sector. Respecto de las modificaciones, se propone:

En el artículo 6, en lo que respecta a la competencia en los casos de gestión común, se propone que en el caso de que las municipalidades correspondientes no establezcan un régimen de gestión común, se pueda operar hasta cinco (5) kilómetro dentro de los distritos contiguos. Con ello, se soluciona el problema que surge cuando las municipalidades provinciales no fijan los términos de gestión común, en caso del no establecimiento del citado régimen.

En el artículo 13, se propone ampliar la licencia de operación de 6 a 10 años, ello a fin de igual al plazo que actualmente tienen las autorizaciones para prestar servicio de transporte de personas, según lo regulado por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante el Decreto Supremo 017-2009-MTC[10].

A fin de agilizar el plazo que tienen las municipalidades para emitir el permiso de operación, mediante el artículo 15, se propone que emitan dicho permiso en un plazo máximo de 30 días calendarios y no hábiles como se encuentra actualmente regulado.

Asimismo, se propone incorporar un título referido a la seguridad social de los trabajadores mototaxistas, el cual contiene dos articulados, uno que dispone que el Poder Ejecutivo afilie a los trabajadores conductores de los vehículos menores motorizados de tres ruedas (mototaxi) que prestan el servicio especial de transporte público de pasajeros al régimen del Seguro Social de Salud (Essalud), y otro artículo que dispone que los trabajadores conductores de los vehículos menores motorizados de tres ruedas (mototaxi) que prestan el servicio especial de transporte público de pasajeros son afiliados obligatorios al sistema privado o público de pensiones, conforme a su elección.

Finalmente, se propone la derogación de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y mediante una disposición final se propone que el Poder Ejecutivo reglamente la ley, en el plazo de sesenta (60) días hábiles, contados a partir de su vigencia.

---

[10] **Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante el Decreto Supremo 017-2009-MTC**
Artículo 53-A.- Plazo de las autorizaciones para prestar servicio de transporte
53-A.1 Las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte, en el ámbito nacional, regional y provincial, son otorgadas con una vigencia de diez (10) años, salvo las excepciones previstas en este Reglamento, conforme a lo señalado en el artículo 42 del Texto Único Ordenado de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo Nº 004-2019-JUS.
53-A.2 Los procedimientos administrativos de otorgamiento o renovación de la autorización para prestar servicios de transporte en todos sus ámbitos y modalidades, son de evaluación previa sujetos a silencio positivo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.

Ahora bien, como ya hemos mencionado líneas arriba, han transcurrido más de 20 años de la dación de la Ley 27189, que consta de 4 artículos y 2 disposiciones complementarias, así como más de 10 años de la vigencia de su reglamentación, tiempo durante el cual el Estado ha dejado a su suerte la formalización y regularización de este sector de mototaxistas. De manera que, la presente propuesta tiene múltiples beneficios, entre los cuales, elevar a rango de ley disposiciones que se encuentran reguladas en un reglamento, así como que los trabajadores mototaxistas accedan a un seguro de salud y a un fondo de pensiones.

1.4 Sustentación legal internacional y nacional de la presente propuesta:

Sobre el particular, la Declaración Universal de Derechos Humanos, mediante su artículo 25 establece que *"1. toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad. (...)"*.

Por su parte, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, en su artículo 9, establece que, *"los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a la seguridad social, incluso al seguro social"*, asimismo, el artículo 12 señala que *"1. los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental. 2. Entre las medidas que deberán adoptar los Estados Partes en el Pacto a fin de asegurar la plena efectividad de este derecho, figurarán las necesarias para: (...) c) La prevención y el tratamiento de las enfermedades epidémicas, endémicas, profesionales y de otra índole, y la lucha contra ellas; d) La creación de condiciones que aseguren a todos asistencia médica y servicios médicos en caso de enfermedad"*.

Al respecto, nuestra Constitución Política del Perú, establece en el numeral 2 del artículo 2 que toda persona tiene derecho a *"la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole"*; asimismo, el artículo 10 de la norma fundamental afirma 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"*.

En el mismo lineamiento, el artículo 11 de la Carta Magna establece que *"el Estado garantiza el libre acceso a prestaciones de salud y a pensiones, a través de entidades públicas, privadas o mixtas. Supervisa asimismo su eficaz funcionamiento. La ley establece la entidad del Gobierno Nacional que administra los regímenes de pensiones a cargo del Estado"*.

En ese sentido, bajo este marco legal, tenemos que es responsabilidad del Estado, velar por el bienestar físico y en general de todo ciudadano sin discriminación, permitiéndoles el acceso a prestaciones de salud de calidad, tal es el caso de los trabajadores mototaxistas quienes, como todo trabajador, tienen derecho a la salud para lo cual el Estado debe realizar acciones pertinentes para facilitarles dicho acceso.

Por su parte, la Ley 27056, Ley de creación del Seguro Social de Salud (EsSalud) dispone que la finalidad del seguro social de salud es dar cobertura a los asegurados y sus derechohabientes, a través del otorgamiento de prestaciones de prevención, promoción, recuperación, rehabilitación, prestaciones económicas, y prestaciones sociales que corresponden al régimen contributivo de la Seguridad Social en Salud, así como otros seguros de riesgos humanos.

Asimismo, el artículo 4 de la misma norma, señala que su ámbito de aplicación comprende, entre otros, a los trabajadores que realizan actividades dependientes y sus derechohabientes y a los trabajadores que realizan actividades independientes y sus derechohabientes. Se aplica por ello a los trabajadores

mototaxistas sean estos independientes o no, teniendo en ambos casos derecho al seguro social de salud.

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

La fórmula legal propuesta unifica la Ley 27189 y su reglamento en un solo dispositivo legal, a fin de dar rango de ley a disposiciones fundamentales que se encuentran reguladas en un reglamento, y se adiciona normas necesarias para los trabajadores mototaxistas, con ello, se promulgaría una ley que coadyuva a la formalización de los vehículos menores motorizados de tres ruedas (mototaxi) que prestan el servicio especial de transporte público de pasajeros.

Asimismo, se fortalece el sector toda vez que, en lo que respecta a la competencia en los casos de gestión común, se propone que en el caso de que las municipalidades correspondientes no establezcan un régimen de gestión común, se pueda operar hasta cinco (5) kilómetro dentro de los distritos contiguos. Con ello, se soluciona el problema que surge cuando las municipalidades provinciales no fijan los términos de gestión común, en caso del no establecimiento del citado régimen.

Igualmente, se propone ampliar la licencia de operación de 6 a 10 años, ello a fin de igual al plazo que actualmente tienen las autorizaciones para prestar servicio de transporte de personas, según lo regulado por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante el Decreto Supremo 017-2009-MTC.

Por otro lado, con la finalidad de reducir el plazo que tienen las municipalidades para emitir el permiso de operación, se propone que emitan dicho permiso en un plazo máximo de 30 días calendarios y no hábiles como se encuentra actualmente regulado.

Asimismo, se propone incorporar un título referido a la seguridad social de los trabajadores mototaxistas, el cual contiene dos articulados, uno que dispone que el Poder Ejecutivo afilie a los trabajadores conductores de los vehículos menores

motorizados de tres ruedas (mototaxi) que prestan el servicio especial de transporte público de pasajeros al régimen del Seguro Social de Salud (Essalud), y otro artículo que dispone que tales trabajadores sean afiliados obligatorios al sistema privado o público de pensiones, conforme a su elección.

Finalmente, se propone la derogación de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y mediante una disposición final se propone que el Poder Ejecutivo reglamente la ley, en el plazo de sesenta (60) días hábiles, contados a partir de su vigencia.

Lo antes propuesto no transgrede la Constitución Política del Perú ni la normativa vigente. Ello se da dentro del marco legal establecido por Ley 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud, entre otras normas vigentes en el sistema jurídico peruano.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no genera recursos adicionales al Estado, toda vez que ya se encuentra regulado, pues lo que se propone es unificar tanto la ley como el reglamento en un solo cuerpo normativo a fin de darle rango legal a disposiciones primordiales contenidas en el reglamento. Con relación al título referido a la seguridad social de los trabajadores es importante mencionar que es obligación del Estado proveer de salud y pensiones a los trabajadores mediante el acceso a un trabajo digno y productivo que les permitan satisfacer sus necesidades básicas y las de sus familias.

De manera que, los beneficios de la propuesta son múltiples toda vez que, tal como se ha detallado en el presente proyecto de ley, aborda la problemática de la informalidad de este sector de mototaxistas que es transversal y que actualmente al Estado le viene trayendo grandes costos económicos y sociales.

Asimismo, la propuesta se sustenta en el artículo 1 de la misma Ley 26790, que establece que la *"Seguridad Social en Salud se fundamenta en los principios*

constitucionales que reconocen el derecho al bienestar y garantizan el libre acceso a prestaciones a cargo de entidades públicas, privadas o mixtas. Se desarrolla en un marco de equidad, solidaridad, eficiencia y facilidad de acceso a los servicios de salud". Asimismo, señala que *"el Estado promueve los sistemas de previsión para la salud y la integración de esfuerzos de las entidades que brindan servicios de salud, cualquiera que sea su naturaleza".*

De igual forma, mediante la presente propuesta, se da cumplimiento de la Política General de Gobierno para el periodo 2021-2026, aprobada mediante el Decreto Supremo 164-2021-PCM, específicamente en los siguientes Ejes, que cuentan con lineamientos y líneas de intervención que orientan las acciones de las distintas entidades públicas para el alcance de estos objetivos:

> *"(...)*
> ***Eje 1: Generación de bienestar y protección social con seguridad alimentaria.***
> ***(...)***
> *1.2 Preservar la vida y la salud.*
> *Líneas de intervención*
> *1.2.1 Establecer un sistema de salud universal, unificado, gratuito, descentralizado y participativo.*
> *(...)*
> ***Eje 2: Reactivación económica y de actividades productivas con desarrollo agrario y rural.***
> *2.1 Promover el empleo decente y la empleabilidad, contribuyendo a la productividad del país y el respeto de los derechos laborales con seguridad y salud en el trabajo.*
> *Líneas de intervención*
> *2.1.1 Promover condiciones para un mercado laboral dinámico y competitivo para la generación de empleo digno.*
> *(...)*

2.1.4 Promover la formalización de pequeñas y medianas empresas mediante acceso a créditos y otros mecanismos de inclusión para el empleo formal.

(...)"

Además, coadyuva al cumpliendo con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible[11], adoptada por la Asamblea General de la Organización de la Naciones Unidas, mediante la Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015, en los siguientes objetivos:

- Objetivo 1, referido a *Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo,* que tiene, entre otras, la siguiente meta:
  - Meta 1.1. De aquí a 2030, erradicar para todas las personas y en todo el mundo la pobreza extrema (actualmente se considera que sufren pobreza extrema las personas que viven con menos de 1,25 dólares de los Estados Unidos al día).

- Objetivo 2, referido a *Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible*, que tiene como metas, entre otras, la siguiente meta:
  - Meta 2.1 De aquí a 2030, poner fin al hambre y asegurar el acceso de todas las personas, en particular los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad, incluidos los niños menores de 1 año, a una alimentación sana, nutritiva y suficiente durante todo el año.

- Objetivo 3, referido a *Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades*, que tiene como metas, la siguiente:
  - Meta 3.8 Lograr la cobertura sanitaria universal, incluida la protección contra los riesgos financieros, el acceso a servicios de salud esenciales

[11] Información extraída del siguiente link: https://agenda2030lac.org/estadisticas/indicadores-priorizados-seguimiento-ods.html#1

de calidad y el acceso a medicamentos y vacunas inocuos, eficaces, asequibles y de calidad para todos

- OBJETIVO 8. Referido a *Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos*, que tiene como metas, entre otras, las siguientes metas:

  - Meta 8.3 Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros.
  - Meta 8.5 De aquí a 2030, lograr el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las mujeres y los hombres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, así como la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor.
  - Meta 8.6 De aquí a 2020, reducir considerablemente la proporción de jóvenes que no están empleados y no cursan estudios ni reciben capacitación.
  - Meta 8.8 Proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores, incluidos los trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios.

- OBJETIVO 10. referido a *Reducir la desigualdad en los países y entre ellos*, que tiene, entre otras metas, las siguientes:

  - Meta 10.1 De aquí a 2030, lograr progresivamente y mantener el crecimiento de los ingresos del 40% más pobre de la población a una tasa superior a la media nacional.
  - Meta 10.2 De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su

edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.

- Meta 10.3 Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

Finalmente, la presente propuesta legislativa tiene un impacto positivo en los siguientes ejes, entre otros, que forman parte de las políticas públicas del Estado:

IMPACTO POSITIVO	IMPACTO NEGATIVO
• Reducción de la pobreza. • Reducción de la informalidad en el sector de los trabajadores mototaxistas, lo que coadyuvará a la disminución de las altas tasas de informalidad en el país. • Mejora la calidad de vida de los trabajadores mototaxistas y sus familias. • Acceso igualitario a los sistemas de salud. • Garantiza el acceso a un seguro de salud de los trabajadores mototaxistas y sus familias. • Garantiza el derecho al empleo digno y productivo de los trabajadores mototaxistas. • Promueve la creación de micro y pequeñas empresas.	• Ninguno.

IV. VINCULACIÓN DE LA PRESENTE INICIATIVA LEGISLATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con el Acuerdo Nacional, suscrito el 22 de julio de 2002, específicamente con las siguientes Políticas de Estado:

- Política de Estado 10, relacionada a la Reducción de la pobreza, que establece, entre otros aspectos, que el Estado: "(a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacitación, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito; (d) asignará recursos crecientes de inversión social en educación y salud para maximizar la eficiencia de los programas, orientándolos hacia las personas de mayor pobreza.

- Política de Estado 11, referida a la Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación, que señala, entre otros puntos, que el Estado: (a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades.

- Política de Estado 13, referida al Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social, que establece, entre otros aspectos, que el Estado: (i) promoverá el acceso gratuito y masivo de la población a los servicios públicos de salud y la participación regulada y complementaria del sector privado; (j) promoverá el acceso universal a la seguridad social y fortalecerá un fondo de salud para atender a la población que no es asistida por los sistemas de seguridad social existentes; (k) desarrollará políticas de salud ocupacionales, extendiendo las mismas a la seguridad social.

- Política de Estado 14, referida al Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo, que establece, entre otros aspectos, que el Estado: (b) contará con normas que promuevan la formalización del empleo digno y productivo a través del diálogo social directo; (d) desarrollará políticas nacionales y regionales de programas de promoción de la micro, pequeña y mediana empresa con énfasis en actividades productivas y en servicios sostenibles de acuerdo a sus características y necesidades, que faciliten su acceso a mercados, créditos, servicios de desarrollo empresarial y nuevas tecnologías, y que incrementen la productividad y asegurar que ésta redunde a favor de los trabajadores; i)

fomentará la eliminación de la brecha de extrema desigualdad entre los que perciben más ingresos y los que perciben menos.

- Política de Estado 18, referida a la Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, que establece, entre otros aspectos, que el Estado: (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (h) garantizará el acceso a la información económica.