Proyecto de Ley N°....4741/2022-CR

CONGRESO
REPÚBLICA

AMÉRICO GONZA CASTILLO

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
17 ABR. 2023
RECIBIDO
Firma ___ Hora 12:25

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTES Y TRÁNSITO TERRESTRE PARA ADECUARLA A LA REALIDAD DE LOS VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS, MOTOTAXIS Y SIMILARES

El congresista **AMÉRICO GONZA CASTILLO,** integrante del Grupo Parlamentario Perú Libre, electo por la Región Cajamarca, en ejercicio del derecho de iniciativa que le confiere el Artículo 107° de Constitución Política del Perú y los artículos 22°, literal e) y los artículos 75° y 76° inciso 2 del Reglamento del Congreso de la República; presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley;

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTES Y TRÁNSITO TERRESTRE PARA ADECUARLA A LA REALIDAD DE LOS VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS, MOTOTAXIS Y SIMILARES

Artículo 1. Objeto de la Ley
El objeto de la presente ley es modificar los artículos 26° y 26-A, de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, para adecuarla a la realidad de los vehículos menores motorizados y no motorizados, mototaxis y similares.

Artículo 2. Finalidad de la Ley
La finalidad de la ley es garantizar un tratamiento diferenciado justo de los vehículos menores motorizados y no motorizados respecto a los vehículos mayores.

Artículo 3. Modificación el artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
Modifíquese el artículo 26° de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:

> "Artículo 26. De las sanciones, medidas preventivas, medidas correctivas y medidas provisionales respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y de sus servicios complementarios
>
> (...)
>
> **26.6 Cuando se trate de vehículos menores motorizados y no motorizados las sanciones de multa no pueden exceder del 20% del tope máximo establecido para los vehículos mayores."**

<u>Artículo 4</u>. Modificar el artículo 26-A de la Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Modifíquese el artículo 26-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de la siguiente forma:

> "Artículo 26-A. Multa coercitiva por incumplimiento de una medida administrativa
> El incumplimiento de una medida administrativa por parte de los administrados acarrea la imposición de una multa coercitiva no menor a una (1) Unidad Impositiva Tributaria (UIT) ni mayor a veinte (20) UIT. La administrada paga la multa coercitiva en un plazo de cinco (5) días hábiles, vencido el cual se ordena su cobranza coactiva. En caso de persistirse el incumplimiento se puede imponer una nueva multa coercitiva, duplicando sucesiva e ilimitadamente el monto de la última multa coercitiva impuesta, hasta que se cumpla con la medida ordenada".
>
> **Cuando se trate de vehículos menores motorizados y no motorizados la multa coercitiva no pueden exceder del 20% del tope máximo establecido para los vehículos mayores."**

DISPOSISCIONES COMPEMENTARIAS FINALES

Primera. - Reglamentación

El ministerio de Transportes y Comunicaciones adecuara los reglamentos respectivos a las disposiciones contenidas en la presente Ley, dentro del plazo de 90 días, contados a partir de la entrada en vigencia.

SEGUNDA. - Disposición derogatoria

Déjese sin efecto las disposiciones normativas y administrativas que se opongan a la presente Ley.

Lima, 09 de abril de 2023

AMÉRICO GONZA CASTILLO
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Flavio Cruz Mamani
Vocero

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **19** de **abril** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4741/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores
- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados

II. PROBLEMÁTICA QUE SE VIENE PRESENTÁNDO

Teniendo en cuenta que los transportistas de mototaxis, sus tarifas tienen un bajo costo y el ingreso promedio de un conductor de estos vehículos menores es de aproximadamente 60 soles diarios, equivalente a una cantidad mensual de S/. 1,800 soles; de este monto, se tiene que deducir los gastos de mantenimiento de la unidad, el combustible, tarjeta de circulación y SOAT.

Durante el desempeño de su actividad de conducción están expuestos a cometer infracciones al reglamento de tránsito pagando la misma multa como si fueran vehículos mayores de carga o de pasajeros. En otros casos las unidades vehiculares son conducidos a los depósitos municipales, causando estragos en su economía familiar, a la vez pierden sus unidades al no poder pagar el derecho del depósito en las cocheras municipales que aplican un cobro de cinco soles diario más el monto de la infracción, haciendo impagable la deuda por infracción o multa.

Se tiene que considerar que los conductores de mototaxis tienen una carga familiar, en otros casos alquilan los vehículos hasta por 20 soles diarios, restando aún más sus ingresos económicos, manifiestan los conductores que les queda una liquidez diaria de 40 soles si multiplicamos por 30 días que laboran entre 12 y 15 horas diarias adquieren como ingresos 1,200 soles mensuales, superando con 175 soles al sueldo básico.[1]

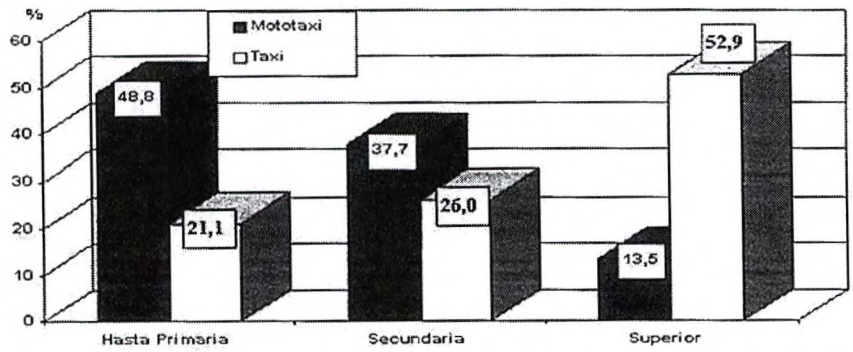
El carguero también se usa en la zona rural como transporte de pasajeros con aditamentos de barandas y en el ámbito urbano como transporte menor de carga, es común verlos en las cercanías de las tiendas de muebles o electrodomésticos, ofreciendo el servicio de transporte hasta el domicilio del comprador.

Algunas municipalidades lo usan como medio trasvase en los residuos orgánicos e inorgánicos hacia los vehículos recolectores de basura que transitan por las vías troncales.

Los nuevos trabajadores de este informal oficio son personas que no han concluido estudios primarios o secundarios, estudiantes universitarios, quienes laboran en este rubro para costear sus estudios, gente desempleada que acuden al manejo de mototaxis con la finalidad de obtener un ingreso diario para sobrevivir, también hay

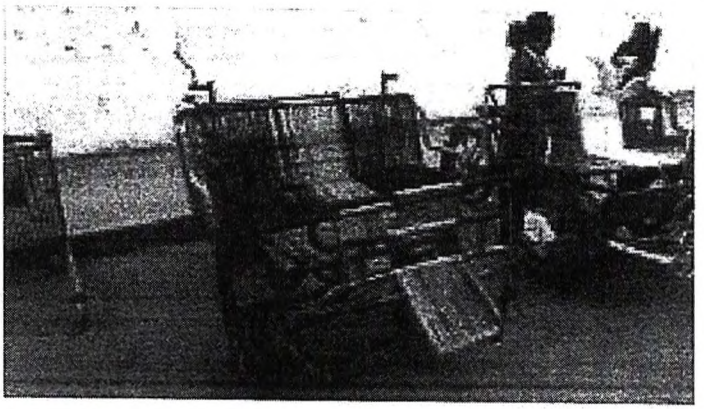
profesionales de todo orden que han perdido su puesto de trabajo y no han logrado emplearse y consideran el manejo de mototaxi como una forma de obtener los ingresos económicos

Por otro lado, entre las personas que utilizan el mototaxi con mayor frecuencia a alcanzado el nivel hasta de primaria (49%), secundaria 37,7%y superior 13,5%. 2



a) **Cuantas familias dependen del transporte público en vehículos menores motorizados.**

A nivel nacional se autogeneran sus ingresos económicos aproximadamente un millón (1,000,000) de mototaxistas, un número no determinado de personas también son transportistas en anconetas o triciclos, especialmente en los distritos de Puente Piedra y Ancón, son vehículos de transporte público no motorizado, teniendo en cuenta que cada conductor tiene a su cargo una familia compuesta por tres personas (si es soltero tiene papá y mamá, si es conviviente o casado esposa y un hijo), calculamos tres millones de personas que dependen de los ingresos económicos del transporte de vehículos menores motorizados (mototaxi).

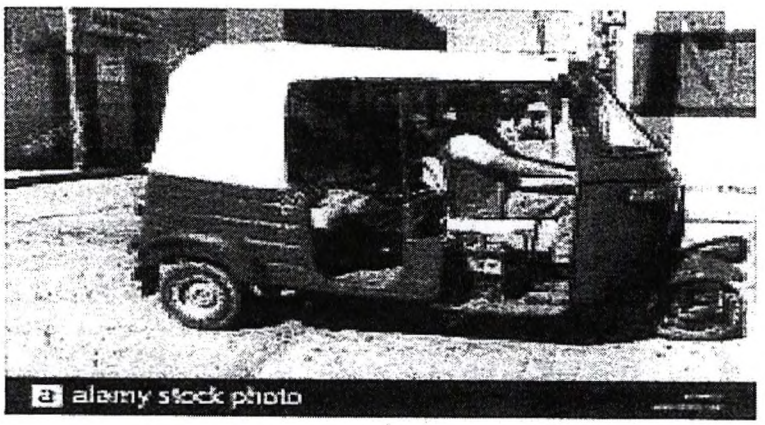


b) Discriminación al mototaxista

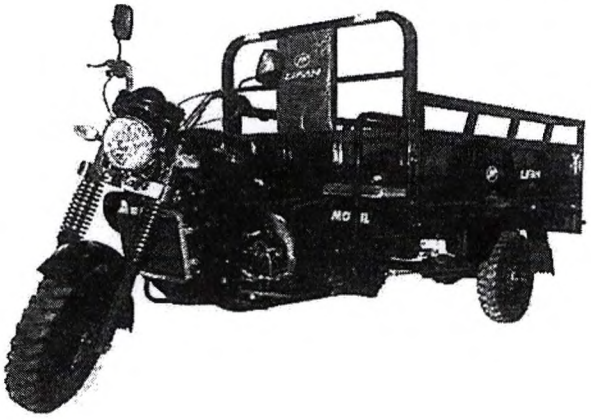
Existe en nuestro país una marcada diferencia relacionado a los distritos considerados de clase media alta, y alta, donde sus autoridades municipales por ordenanzas municipales prohíben terminantemente la circulación de mototaxis, por considerarlos que no se rigen por la reglamentación y son irrespetuosos.

En los distritos de clase media los pobladores utilizan el transporte público motorizado en vehículos menores, porque su costo es reducido comparado con un taxi; además, se desplaza con facilidad a los lugares lejanos e inaccesibles para las combis o taxis.

Los mototaxis salieron por primera vez en el periodo de los años 80 en la ciudad de Iquitos. Debido a la demanda de contar con un medio menor y liviano de transporte público, algunos pobladores desocupados sin ninguna clase de ingreso económico idearon la fusión de la parte delantera de una moto lineal y se le anexó un soporte para transportar personas; posteriormente, con la iniciativa que caracteriza a los peruanos pusieron un armazón de metal con asiento tapizado y se masificó su uso.



RIOGO



[1] www.riogo.pe

Moto carguera y de pasajeros

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, mejorar la calidad de vida del ciudadano y su familia, atender el principio de proporcionalidad, justicia y equidad en cuanto a cobro de infracciones y multas, debe haber equilibrio en cuanto a sus ingresos económicos.

Si bien es cierto que las sanciones o multas tienen como finalidad educar y frenar los accidentes de tránsito, se debe tener en cuenta la protección de la economía del trabajador de mototaxi, puesto, que no es un medio de transporte para acumular riqueza, sino que sirve como iniciativa de un trabajo digno siendo una alternativa de trabajo, por ello, es menester realizar las modificaciones de los artículos 26° y 26A, a fin de sopesar la equidad y la justicia.

Que es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre como un acto de solidaridad y justicia para el transporte en vehículos motorizados menores comúnmente denominados mototaxis, que se ha convertido en una forma de autogenerarse un trabajo independiente, el servicio de movilidad es un componente significativo para el desarrollo socioeconómico, ya que origina la circulación rápida de los usuarios, dinamizando los quehaceres cotidianos especialmente a las amas de casa, comerciantes y empresarios menores, en algunos lugares facilitan también el turismo por tener tarifas mucho más económicas que los taxistas, favorecen el ahorro.

[1] 2http://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0047/CAP-3.1.htm

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

La Constitución del Perú contempla que nadie está obligado a prestar trabajo sin retribución o sin su libre consentimiento. Artículo 24°. - El trabajador tiene derecho a una remuneración equitativa y suficiente, que procure, para él y su familia, el bienestar material y espiritual. asegurando la noble capacidad económica y brindar alicientes para mejorar la calidad del servicio, ayudando a optimizar las operaciones y la disminución de costos.

V. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no genera gasto al erario nacional, solo busca facilitar la equidad a una población vulnerable en cuanto a su economía familiar.

VI. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

Vigésimo Cuarta Política de Estado: Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos. Nos comprometemos también a que el Estado atienda las demandas de la población y asegure su participación en la gestión de políticas públicas y sociales, así como en la regulación de los servicios públicos en los tres niveles de gobierno. Garantizaremos una adecuada representación y defensa de los usuarios de estos servicios, la protección a los consumidores y la autonomía de los organismos reguladores.

VII. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023

La propuesta legislativa está relacionada con el **segundo objetivo del acuerdo nacional: Desarrollo con Equidad y Justicia Social**, decima y onceava políticas de Estado. Puntos 10). Reducción de la pobreza, y 11). Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.