



Congreso de la República

Proyecto de Ley N° 4376/2018-02



PROYECTO DE LEY DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE
PASAJEROS EN VEHICULOS
MENORES EN EL MARCO DEL
SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE

Las y los Congresistas de la República que suscriben, a propuesta del congresista MANUEL DAMMERT EGO AGUIRRE, MARISA GLAVE REMY, RICHARD ARCE CÁCERES, KATIA GILVONIO CONDEZO, INDIRA HUILCA FLORES, ÉDGAR OCHOA PEZO, ORACIO PACORI MAMANI, TANIA PARIONA TARQUI, ALBERTO QUINTANILLA CHACÓN, HORACIO ZEBALLOS PATRÓN, del Grupo Parlamentario Nuevo Perú, a propuesta del Congresista **MANUEL DAMMERT EGO AGUIRRE**, en ejercicio derecho de iniciativa en la formación de leyes que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, en concordancia con el artículo 22 inciso c), 75 y 76 segundo párrafo del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa:

I. FORMULA LEGAL

El Congreso de la República:

Ha dado la ley siguiente:

**PROYECTO DE LEY DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN VEHICULOS
MENORES EN EL MARCO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. - DEL OBJETO DE LA LEY

La presente Ley tiene por objeto normar el funcionamiento y promover el desarrollo económico y social del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, en el marco del Sistema Integrado de Transporte

Artículo 2°. - DE LOS ALCANCES DE LA LEY

La presente ley alcanza a todas las personas jurídicas que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, a las autoridades competentes e instituciones estatales o privadas que guarde relación con este servicio en el ámbito nacional.





TITULO II

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN VEHÍCULOS MENORES

Artículo 3°. – El servicio de transporte público en vehículos menores, es un servicio público prestado por una persona jurídica autorizada que consiste en la prestación de un servicio de transporte de personas en vehículos menores, en una determinada zona de trabajo.

Constituyen componentes del Servicio de Transporte Público en vehículos menores: el usuario, los operadores, conductores, vehículos menores, zonas de trabajo, paraderos autorizados, flota vehicular autorizada, entidades competentes, normas técnicas y legales. Este servicio forma parte de la cadena del servicio público de pasajeros de los sistemas integrados de transportes público de pasajeros. Constituye un servicio especial reconocido la normatividad vigente.

CAPITULO I

Artículo 4°.- DEFINICIONES.

VEHÍCULO MENOR

Es el vehículo motorizado o no motorizado de tres ruedas, especialmente acondicionado para el Transporte de personas y/o carga, cuya estructura y carrocería cuentan con elementos de protección y seguridad, con una capacidad para transportar a no más de tres (3) pasajeros y una carga. Los vehículos menores se clasifican en:

- a) MOTOTAXI: es un vehículo motorizado, provisto de una cabina con asientos para uso de pasajeros en la parte posterior y de una montura en la parte delantera para uso del conductor.
- b) TRICITAXI: es el vehículo acondicionado por medio de pedales, provisto de espacios en la parte delantera, con o sin asientos, y de una montura en la parte posterior para uso del conductor.

OPERADOR DEL SERVICIO

Persona jurídica capacitada y autorizada para la prestación de servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores.

ZONAS DE TRABAJO

Las zonas de trabajo constituyen áreas o perímetros territoriales que abarcan un conjunto poblacional de urbanizaciones, asociaciones de vivienda, programas de vivienda o Asentamientos Humanos, así como las vías de recorrido o circulación.

Las zonas se autorizan en proporción a la cantidad de flota vehicular y serán delimitados perimetralmente por intermedio de vías.





PARADEROS

Son espacios ubicados dentro de las zonas de trabajo y debidamente acondicionados en la vía pública para el estacionamiento de los vehículos menores y el abordaje de pasajeros.

CONDUCTOR

Es la persona que cuenta con licencia de conducir otorgado por la municipalidad provincial; para operar un vehículo menor, debidamente capacitado y acreditado por la organización a la que pertenece y por la municipalidad distrital para prestar servicio de transporte público en vehículos menores.

CAPÍTULO II

DE LA ORGANIZACIÓN

Artículo 5°. - DE LAS FORMAS DE PRESTACIÓN Y REPRESENTACIÓN

El servicio de transporte público en vehículos menores se presta y representa a través de las formas de organización establecidas en la presente ley:

1. PRESTACIÓN INDIVIDUAL

Cuando una persona puede dedicarse a la prestación de servicios de transporte público en vehículos menores en condición de conductor o propietario-conductor, previa incorporación y registro en una organización autorizada por la municipalidad.

2. ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL

Es la persona jurídica de carácter comercial; cuyo objetivo es la prestación de servicios público de pasajeros en vehículos menores.

3. ORGANIZACIÓN ASOCIATIVA

Es la persona jurídica sin fines de lucro, cuyo objetivo es la prestación de servicios de transporte público en vehículos menores.

4. ORGANIZACIÓN GREMIAL

Es la persona cuyo objetivo principal; es la representación universal de los operadores del servicio en la jurisdicción distrital, provincial, regional y nacional.

CAPITULO III

ENTIDADES COMPETENTES

Artículo 6°. - Para hacer cumplir la presente ley tienen competencia las entidades públicas:





1. MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones tiene competencia normativa, reglamentaria, de control y supervisión del servicio de transporte público en vehículos menores en el ámbito nacional.

2. LOS GOBIERNOS REGIONALES

Los gobiernos regionales son responsables de realizar periódicamente estudios técnicos y sociales sobre la prestación de servicio de transporte público en vehículos menores dentro del ámbito regional.

3. LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES

Las municipalidades provinciales conforme a sus competencias tienen facultades normativas, reglamentarias, de control, supervisión y planificación de la prestación de servicio de transporte público en vehículos menores dentro del ámbito provincial, así como el otorgamiento de las licencias de conducir para vehículos menores. Estas licencias de conducir son válidas para conducir en el territorio nacional.

4. LAS MUNICIPALIDADES DISTRITALES

Las municipalidades distritales conforme a sus competencias tienen facultades normativas, reglamentarias, de control, supervisión, planificación y autorización de la prestación de servicio de transporte público en vehículos menores dentro de la jurisdicción distrital.

5. LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

Es competencia de la policía nacional hacer cumplir las normas que regulan el funcionamiento del servicio de transporte público en vehículos menores en cada jurisdicción.



TITULO III

DEL FUNCIONAMIENTO Y REGULACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN VEHÍCULOS MENORES

CAPITULO I

DEL FUNCIONAMIENTO

Artículo 7°.- DE LA PRESTACIÓN

La prestación de servicio es el transporte de personas y/o cargas que se realiza entre dos puntos; abordaje y destino, a cambio de una retribución económica que compensa el costo de dicho servicio.

Artículo 8°.- DE LA MODALIDAD

La prestación del servicio de transporte público se realiza en unidades vehiculares denominados vehículos menores debidamente autorizados por la municipalidad distrital.



La prestación de transporte público en vehículos menores está a cargo de un operador responsable de la seguridad y calidad de la prestación de servicio.

CAPITULO II

DE LA REGULACIÓN

Artículo 9°. - La regulación del servicio de transporte público en vehículos menores es competencia de la municipalidad distrital o provincial, quien aprueba un plan regulador y las normas específicas para la prestación del servicio de transporte público en vehículos menores en su jurisdicción.

Artículo 10°. El plan regulador establece para el desarrollo de este servicio; la zonificación distrital, la identificación de áreas de trabajo y paraderos, el establecimiento de vías de transporte, las vías de libre tránsito para vehículos menores, la oferta y demanda del servicio y procedimientos para la certificación de operación vehicular.

El plan regulador se sustenta en un estudio técnico obligatorio que realiza la municipalidad de manera participativa. La Municipalidad Distrital no puede incrementar el número de autorizaciones del servicio sin contar con los estudios y plan regulador aprobado y consentido.

COMISION TÉCNICA MIXTA

Artículo 11°.- La Comisión Técnica Mixta es el órgano de participación conformada por representantes de la municipalidad, la Policía Nacional del Perú y representantes de las organizaciones de transportistas en vehículos menores. Tienen conformación igualitaria, su constitución es obligatoria en las Municipalidades provinciales y distritales.

Son funciones de la Comisión Técnica Mixta:

- Participar en la elaboración y aprobación del Plan Regulador del servicio de transporte público en vehículos menores.
- Participar en la formulación de los proyectos de normas municipales y leyes, y las modificaciones normativas relacionadas a este servicio.
- Formular y participar en la ejecución del Programa de Educación y Seguridad Vial de este servicio.
- Formular y participar en implementación del Plan de Promoción y Desarrollo del servicio de transporte público en vehículos menores.

El Informe de la Comisión Técnica Mixta tiene carácter vinculante y obligatorio.

DE LAS AUTORIZACIONES

Artículo 12°. - Corresponde a las municipalidades distritales otorgar la autorización para la prestación del servicio de transporte público en vehículos menores. Son autorizados los vehículos que cuentan con el certificado de inspección técnica vehicular y los otros requisitos reglamentarios





La autorización tendrá una vigencia de 10 años con carácter de concesión no licitable y es de renovación automática siempre que cumplan con los requisitos reglamentarios.

DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 13°. - La municipalidad distrital es competente y único responsable de realizar las inspecciones técnicas vehiculares anuales a los vehículos menores que comprende la verificación de las características, verificación físico mecánica y normas de seguridad vehicular. Los vehículos que prestan servicio especial de transporte público de pasajeros en vehículos menores deben encontrarse en óptimas condiciones técnicas y mecánicas y cumplen con lo dispuesto en el reglamento de la presente ley.

CAPITULO III

DE LA SUPERVISIÓN Y CONTROL

Artículo 14°. - Corresponde a las municipalidades distritales la supervisión y control del servicio de transporte público en vehículos menores, la vigencia y cumplimiento de las normas de regulación, intervención, tipificación de infracciones y aplicación de sanciones e incentivos mediante una fiscalización eficiente, autónoma, tecnicada en beneficio del usuario y prestadores del servicio.

No está permitida la tercerización de las acciones del servicio de fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores

Artículo 15°.- En el cumplimiento de la función de supervisión y control, las municipalidades respetan los derechos fundamentales y garantías constitucionales de trabajadores de los vehículos menores.



DE LA UNIDAD IMPOSITIVA REFERENCIAL PARA APLICACIÓN DE MULTAS POR INFRACCIONES

Artículo 16°. - Las multas por infracciones al reglamento de tránsito y/o prestación del servicio tendrán como unidad impositiva referencial el sueldo mínimo vital, el cual se aplicará en la proporción porcentual establecida en el reglamento de tránsito.

Las multas por infracciones al reglamento de tránsito tendrán como unidad impositiva referencial la remuneración mínima vital.

Las infracciones de servicio público de pasajeros en vehículos menores determinados por las municipalidades provinciales y distritales son diferentes a las infracciones del Reglamento de Tránsito. Los montos de estas infracciones tienen con referencia la remuneración mínima vital, la máxima multa corresponde a la infracción más grave cuyo tope es una (01) remuneración mínima vital. El cobro de estas infracciones estas sujetas a los beneficios correspondientes.



CAPITULO IV

DE LA SEGURIDAD VIAL

DE LAS SEÑALIZACIONES

Artículo 17°.- Las municipalidades distritales son responsables de establecer, acondicionar y señalar las vías, las zonas de trabajo y paraderos para la prestación del servicio de transporte público en vehículos menores, los mismos que son de estricto cumplimiento para los operadores del servicio y conductores de las unidades.

TITULO IV

DE LA PROMOCIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO

CAPITULO I

DE LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO TECNOLÓGICO

Artículo 18°.- Es responsabilidad del Estado y operadores del servicio de transporte público en vehículo menores; la modernización tecnológica permanente de la prestación de servicio y las unidades vehiculares, promueve la generación de incentivos que motiven dicho proceso a efectos de mejorar la seguridad del conductor, pasajero, seguridad pública, cuidado del medio ambiente y rentabilidad económica.

Artículo 19°.- El Estado asegura la transferencia tecnológica que motiva la ampliación y/o migración empresarial y asociativa, mediante adquisición de paquetes tecnológicos, generación de nuevas capacidades y asistencia técnica permanente de profesionales de área y elaboración de proyectos rentables y sostenibles.



CAPITULO II

DE LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO EMPRESARIAL Y ASOCIATIVA

Artículo 20°.- Es responsabilidad del Estado y las municipalidades distritales el fortalecimiento de las capacidades de los operadores del servicio y conductores de vehículos menores; en gestión empresarial y/o asociativa sobre actividades económicas diferentes a la prestación de servicio de transporte público en vehículos menores, que orienten a la reconversión empresarial y asociativa.

DE LA RECONVERSIÓN EMPRESARIAL Y ASOCIATIVA

Artículo 21°.- La reconversión consiste en la ampliación y/o migración de los operadores del servicio de transporte público en vehículos menores a actividades económicas diferentes.



La generación de condiciones y oportunidades del proceso de reconversión empresarial y asociativa deben ser promovidas por las municipalidades distritales, provinciales, gobiernos regionales y el gobierno central, mediante mecanismos de transferencia tecnológica y financiamiento.

FINANCIAMIENTO DE LA RECONVERSIÓN EMPRESARIAL Y ASOCIATIVA

Artículo 22°.- Declarar de necesidad pública y prioridad nacional el financiamiento de los proyectos de reconversión empresarial y asociativa de las personas que prestan servicio público de pasajeros en vehículos menores. Los proyectos están a cargo de las municipalidades distritales, provinciales, gobiernos regionales y el gobierno central a través de sus entidades financieras, creación de programas y paquetes de financiamiento directo y/o otorgamiento de garantías ante las entidades financieras privadas.

CAPITULO III

PROMOCION DE LA MICRO Y PEQUEÑA EMPRESA

Artículo 23°. - Las personas jurídicas que prestan servicio público de pasajeros en vehículos menores son consideradas micro y pequeñas empresas, por tanto, les alcanza los beneficios de la Ley N° 28015 Ley de Promoción y Formalización de la Micro y Pequeña Empresa.

Artículo 24°.- Los prestadores del servicio público de pasajeros en vehículos menores tienen derecho a gozar de los mecanismos de promoción y de crédito para la conversión vehicular al gas natural vehicular. El Ministerio de Energía y Minas y el Fondo de Inclusión Social Energética FISE son responsables del cumplimiento de la presente disposición.



CAPITULO IV

DEL DESARROLLO DEL MERCADO

Artículo 25°. - El desarrollo del mercado es responsabilidad de las municipalidades distritales, provinciales, gobiernos regionales y el gobierno central a través de eventos comerciales, convenios, encuentros feriales nacionales e internacionales.

TITULO V

DEL DESARROLLO SOCIAL

Artículo 26°. - El desarrollo social constituye el objeto superior de la actividad económica empresarial y asociativa que busca la seguridad y el bienestar de los operadores del servicio, conductores y el entorno del servicio de transporte público en vehículos menores.



CAPITULO I

ACCESO A LA SEGURIDAD SOCIAL

Artículo 27°. - Los trabajadores del servicio de transporte público de mototaxis y su familia, tienen derecho a gozar de prestaciones de salud y a una pensión de jubilación. Son asegurados obligatorios del Seguro Social de Salud y Sistema Nacional de Pensiones en el marco de la Ley N° 26790 Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud y el Decreto Ley N° 19990 Sistema Nacional de Pensiones de la Seguridad Social respectivamente.

Artículo 28°.- Los aportes para las prestaciones de salud son determinados por ESSALUD. Los aportes para la jubilación son determinados conforme lo establece el artículo 78 del Decreto Ley 19990.

CAPITULO II

ACCESO A LA EDUCACIÓN

Artículo 29°.- Es responsabilidad de las municipalidades distritales, provinciales, gobiernos regionales y gobierno central propiciar el acceso de los operadores y conductores del servicio de transporte público en vehículos menores a la educación; mediante programas de capacitación, complementación educativa y profesionalización.

Artículo 30°.- La municipalidad distrital ejecuta de manera obligatoria anualmente un Programa de Educación y Seguridad vial del servicio de transporte en vehículos menores. Tiene la obligación de difundir y capacitar a los transportistas de vehículos menores, sobre las normas, procedimientos, disposiciones específicas y aspectos técnicos, que apruebe para su jurisdicción.

CAPITULO III

SISTEMA DE INFORMACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN VEHICULOS MENORES

Artículo 31°.- Las Municipalidades distritales y/o provinciales implementan un sistema de información integrada que registra a las personas que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores en sus respectivas jurisdicciones. Este sistema está integrado entre las municipalidades, el Seguro Social de Salud, la Oficina de Normalización Previsional, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la SUNARP y el de acceso público.

Artículo 31°.- Las municipalidades en coordinación con las organizaciones de mototaxistas implementan plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial mototaxi por aplicativo que ofrece aplicaciones móviles de interconexión por internet, accesibles por telefonía móvil u otro mecanismo para contratar el servicio de transporte especial en mototaxi por aplicativo. Tienen por finalidad garantizar los derechos y seguridad de los usuarios y mototaxistas.





DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. – El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de las entidades competentes incorpora el servicio especial de transportes de pasajeros en vehículos menores en los Planes de Movilidad Urbana para las provincias de Lima y Callao.

Segunda. - El Ministerio de Transportes y Comunicaciones incorpora el servicio especial de transportes de pasajeros en vehículos menores en la política nacional en materia de transporte terrestre urbano masivo de personas. Esta política es marco obligatorio en las municipalidades provinciales y distritales.

Tercera. - Dentro del plazo de sesenta días calendario, contados desde la fecha de publicación de la presente ley, el Poder Ejecutivo aprueba la norma reglamentaria correspondiente, mediante decreto supremo refrendado por el Ministros de Transportes y Comunicaciones.

Lima, 3 de abril 2019

MANUEL DAMMERT EGO AGUIRRE
Congresista de la República

TANIA PARIONA

GRACIANO BALLÓN



ALBERTO QUINTANILLA CHACÓN
Directivo Portavoz Alterno
Grupo Parlamentario Nuevo Perú



RICHARD ARCE CÁCERES
Directivo Portavoz
Grupo Parlamentario Nuevo Perú

RICHARD ARCE CÁCERES
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 28 de MAYO del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la
República: pase la Proposición N°4316 para su
estudio y dictamen, a la(s) Comisión (es) de
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES -



GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

RICHARD ARCE CÁCERES
SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN

RICHARD ARCE CÁCERES
SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN



II. EXPOSICION DE MOTIVOS

2.1. Importancia

La realidad del Perú ha verificado que los trabajadores del mototaxi se han incrementado vertiginosamente. Su actividad está presente en Lima y Callao, en las capitales de departamento, en las provincias y en los distritos. Este servicio constituye hoy en día una actividad que sustenta a millones de peruanos.

Actualmente circulan más de 600 mil mototaxis, de los cuales la mitad se encuentran en la ciudad de Lima y los demás en otras ciudades del país (especialmente en Ica, Juliaca, Cajamarca y en casi toda selva).

Según un estudio de GFK, los ingresos diarios de un mototaxista propietario de su vehículo pueden oscilar entre 80 y 120 soles, sin descontar el combustible y el mantenimiento. El ingreso mensual, por lo tanto, varía entre 2.400 y 3.600 soles.

Los distribuidores de la marca Bajaj sostienen que cuentan con un considerable ingreso al mercado del mototaxismo. Unos 6 millones de personas se movilizan diariamente en este vehículo. Incluso, el 2.4% de la población del Perú se sostiene por el trabajo con este mototaxi.

El servicio del mototaxi se ha convertido en una alternativa rápida para viajar en tramos cortos y su demanda es grande en los distritos más grandes de Lima. Los mototaxis se han convertido en el eslabón final de la cadena del servicio de transporte público porque acerca al usuario a sus hogares ubicados en lugares lejanos de difícil acceso de vehículos mayores.

La ONG Luz Ámbar, sostiene que cerca de 600 mil vehículos menores (mototaxis) se han apoderado de las avenidas y calles en varios distritos de la capital del Perú.

La actividad del mototaxista está reconocida por ley, sostiene la vida a millones de peruanos, con los ingresos que mueve este servicio se da alimentación y salud de familias principalmente pobres del Perú. Y genera una serie de servicios complementarios que dan trabajo a técnicos, mecánicos, electricistas, choferes, etc.

Los mototaxistas cuenta con una organización social muy poderosa, desde las federaciones distritales y la confederación nacional de mototaxistas, quienes expresan sus peticiones y se movilizan por mejores condiciones de su actividad.

2.2. Problemática identificada

Pese a la importancia de este sector social no cuenta con una norma legal que de manera integral enfrente los problemas que adolecen y que es necesario que el Estado solucione. Más aun cuando en los actuales momentos se han aprobado leyes como la Ley 30900 que aprueba la creación de la autoridad del transporte urbano de Lima y Callao que regula el transporte especial como los



taxis, pero no regula a los mototaxis. Desconociendo que el servicio de pasajeros en mototaxi es el último eslabón de la cadena del servicio público de pasajeros que llega hasta los lugares más recónditos de las ciudades. Es decir este servicio debe ser parte reconocida del Sistema Integrado de Transporte de pasajeros.

No se les ha considerado en la promoción de su desarrollo económico y social, el reconocimiento de sus formas de organización, la regulación y los planes reguladores, sus derechos de participación y decisión en las comisiones mixtas municipales, el otorgamiento de las autorizaciones, los problemas en la aplicación de las multas por infracciones, el desarrollo tecnológico de los mototaxistas, la promoción del desarrollo empresarial y asociativo, la reconversión empresarial y asociativa, la promoción como micro y pequeñas, el acceso a la seguridad social, el acceso a la educación, el sistema de información de los mototaxis y la incorporación del servicio de transporte de pasajeros en vehículos menores en los planes de movilidad urbana y la política nacional en materia de transporte terrestre urbano masivo.

2.3. Propuesta Legislativa

Visto los problemas planteados, la propuesta legislativa propone considerar la promoción de su desarrollo económico y social, el reconocimiento de sus formas de organización, la regulación y los planes reguladores, sus derechos de participación y decisión en las comisiones mixtas municipales, el otorgamiento de las autorizaciones, los problemas en la aplicación de las multas por infracciones, el desarrollo tecnológico de los mototaxistas, la promoción del desarrollo empresarial y asociativo, la reconversión empresarial y asociativa, la promoción como micro y pequeñas, el acceso a la seguridad social, el acceso a la educación, el registro e información y finalmente se propone tener en cuenta al servicio de pasajeros en mototaxis en los planes de movilidad urbana en el caso de Lima y Callao y en la política nacional de transporte terrestre urbano que señala la Ley 30900.

La propuesta se plantea en 31 artículos y tres disposiciones complementarias finales.

La propuesta apunta llenar el vacío de la Ley 27181 y su Reglamento D.S. N° 055-2010-MTC en lo concerniente a la promoción económica y social de los mototaxistas, así como en fortalecer los derechos de participación, la aplicación justa de multas por infracciones, los derechos ciudadanos del seguro social, la promoción de la reconversión productiva y de servicios, entre otros.

Y también, dado que la Ley de la Autoridad de transporte Urbano de Lima y Callao ley 30900, no incorpora al servicio especial de transporte de pasajeros en vehículos menores, buscar que se le reconozca como parte del sistema integrado de transporte y que no sea excluido, desconociendo una realidad concreta de transporte en nuestro país.



III. ANALISIS BENEFICIO COSTO

La presente propuesta no representa iniciativa de gasto alguna, ya que fundamentalmente se trata del reconocimiento de derechos de los trabajadores mototaxistas cuya implementación son incorporadas en los presupuestos y planes operativos institucionales de las dependencias involucradas que ya son competentes en este servicio.

Por el contrario, esta iniciativa legislativa potenciará económica y socialmente a cientos de miles de trabajadores de mototaxis y sus familias y les permitirá un marco de beneficios que repercutirá en la dignificación de sus vidas.

IV. EFECTOS DE LA NORMA EN LA LEGISLACION VIGENTE

La propuesta apunta llenar el vacío de la Ley 27181 y su Reglamento D.S. N° 055-2010-MTC en lo concerniente a la promoción económica y social de los mototaxistas, así como en fortalecer los derechos de participación, la aplicación justa de multas por infracciones, los derechos ciudadanos del seguro social, la promoción de la reconversión productiva y de servicios, entre otros.

Y también, dado que la Ley de la Autoridad de transporte Urbano de Lima y Callao ley 30900, no incorpora al servicio especial de transporte de pasajeros en vehículos menores, buscar que se le reconozca como parte del sistema integrado de transporte y que no sea excluido, desconociendo una realidad concreta de transporte en nuestro país.

V. CONCORDANCIA CON LA POLITICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Esta iniciativa legislativa se alinea con varias políticas de Estado del Acuerdo Nacional como son:

Política 10. Reducción de la pobreza.

Política 11. Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.

Política 13. Acceso Universal a los servicios de salud y a la seguridad social.

Política 14. Acceso al empleo pleno, digno y productivo.

Política 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.