

Proyecto de Ley N° 3529/2018-CR



PROYECTO DE LEY QUE PRECISA EL ACCESO AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD Y PENSIONES DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES – MOTOTAXI

La Congresista de la República que suscribe, **GLADYS ANDRADE SALGUERO DE ALVAREZ**, del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, en el ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y en cumplimiento de lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE PRECISA EL ACCESO AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD Y PENSIONES DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES – MOTOTAXI

Artículo 1. Objeto de la Ley

Precisase el acceso al sistema de seguridad social en salud y pensiones de los prestadores de servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores – mototaxi.

Artículo 2. Modificación del artículo 1° e incorporación de los artículos 5°, 6° y 7° de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

Modifícase el artículo 1° e incorpórase los artículos 5°, 6° y 7° de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, en los siguientes términos:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, de OCTUBRE del 2018.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 3529 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión (es) de

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES;
TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL.



JOSÉ ABANTO VALDIVIESO
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



LIMA, PERÚ - 2018

Lima, Perú - 2018

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa promueve el acceso de miles de ciudadanos que se dedican diariamente al transporte público en vehículos menores¹ a una seguridad social que debe ser concebida como un deber primordial del Estado para garantizar respuesta ante cualquier riesgo social y las contingencias como las enfermedades, accidentes, invalidez, desempleo, vejez, muerte y otros acontecimientos que pongan en riesgo la tranquilidad del usuario y su familia.

En nuestro país, la problemática de los MOTOTAXIS es compleja y con implicancias en el campo social, económico, etc. que dificulta la adecuada regulación y gestión del servicio en el mediano y largo plazo; por lo que las propuestas y soluciones sostenibles en el tiempo, tienen mayor impacto solo si están dirigidas y coordinadas de manera conjunta entre todas las instituciones tanto del ámbito nacional, regional y local.

El Estado peruano reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, para su protección frente a contingencias que precise la ley y para la elevación de su calidad vida². **En nuestro país ha sido escaso el desarrollo de la Seguridad Social como una figura jurídica, donde se pueda plantear una estructura y principios fundamentales para su desarrollo y progreso³**, y uno de los grupos más vulnerables en la materia son los transportistas que en su mayoría son informales.

De manera que, es necesario precisar el acceso al sistema de seguridad social en salud y pensiones de los prestadores de servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, a partir de la modificación del articulado dispuesto en la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores y la inclusión de tres nuevos artículos que determinen las características del prestador del servicio y de seguridad social en salud y pensiones. Asimismo, planteamos una adecuación reglamentaria que dará viabilidad a su ejecución.

Con estas mejoras se busca que los derechos sociales y económicos, de las personas excluidas dedicados al transporte público en vehículos menores como los mototaxistas puedan ver reivindicada su calidad ciudadana y su labor protectora del país.

¹ (...) aquellas unidades de 3 (tres) ruedas, motorizadas y no motorizadas, especialmente acondicionadas para el transporte de personas o carga. Ley N° 27189, Ley de Transporte Público de Pasajeros en Vehículos Menores.

² Artículo 10, Constitución Política del Perú. Edición para el Congreso de la República, mayo 2016. Pág. 19

³ Revista Derecho y Sociedad, Karen Ruth Ángeles Uerena - Panorama de la Seguridad Social en el Perú.

1.1. ANTECEDENTES NORMATIVOS:

Se presentaron proyectos de ley similares en las Legislaturas 2016-2017 y 2016-2018, los mismos que se detallan a continuación:

- **Legislatura 2016-2017:**

- El congresista Carlos Tubino Arias Schreiber con fecha 01 de marzo de 2017 presentó el Proyecto Ley N°999/2016-CR "Proyecto que declara de interés nacional la seguridad social en materia de pensiones del trabajador mototaxista".

- **Legislatura 2017-2018:**

- El congresista Elías Nicolás Rodríguez Zavaleta con fecha 18 de septiembre de 2017 presentó el Proyecto Ley N°1903/2017-CR "Proyecto de ley de salud y jubilación para los trabajadores del servicio de taxi y mototaxi".
- El congresista Jorge Alfonso Del Castillo Gálvez con fecha 26 de octubre de 2017 presentó el Proyecto Ley N°2046/2017-CR "Ley que Incorpora Obligatoriamente a los Taxistas Y Mototaxistas al Seguro Social de Salud y al Sistema Nacional de Pensiones".
- La congresista Gloria Montenegro Figueroa con fecha 30 de noviembre de 2017 presentó el Proyecto Ley N°2191/2017-CR "Proyecto de ley que implementa medidas para la incorporación al sistema de seguridad social en salud y pensiones a los trabajadores que prestan los servicios de transporte público de taxi y mototaxi, y a sus derechohabientes".
- El congresista Benicio Ríos Ocsa con fecha 15 de marzo de 2018 presentó el Proyecto Ley N°2577/2017-CR "Proyecto de ley cobertura del régimen contributivo de la seguridad social en salud y sistema nacional de pensiones a conductores prestadores de servicio de transporte público en la modalidad de taxi y mototaxi".
- El congresista Guillermo Hernán Martorell Sobero con fecha 02 de mayo de 2018 presentó el Proyecto Ley N°2782/2017-CR "Proyecto de ley que incorpora al seguro social de salud y al sistema nacional de pensiones a los transportistas de personas y carga, así como a los taxistas y mototaxistas".

1.2. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 28839, Ley referida al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (AFOCAT)
- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC. Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados o no Motorizados.
- Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito y modificatorias.
- Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, de Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre: modificado mediante D.S. N° 001-2009 - MTC.

1.3. DESARROLLO

El sistema de transporte público peruano es complejo y es un servicio que está sujeto a la oferta y la demanda según la localidad donde se desarrolle la actividad; el mototaxi, es un vehículo tipo triciclo motorizado con una cabina añadida o toldo en la parte posterior. Los diferentes modelos de motocicletas a tres ruedas (con cabina de lado, sin cabina, con toldo) pueden variar de acuerdo a la ciudad y geografía en que operan.

Es sabido que, los departamentos donde se encuentran la mayor cantidad de vehículos (mototaxis) son Lima y Lambayeque por la cantidad de su población, sin embargo es en las regiones de selva donde más del 90% del transporte público utilizado por los pobladores son las mototaxis.

El fenómeno mototaxi aparece en el Perú entre los años 80 y 90, debido al fuerte crecimiento de la informalidad en el sector transporte y los procesos migratorios desde la sierra a la costa, la conformación de nuevos asentamientos humanos y como una respuesta a la

necesidad de encontrar mecanismos que permitan lograr medios de subsistencia y transporte rápido que representa una fuente de trabajo para aproximadamente 114 069 (ciento catorce mil sesenta y nueve mototaxis registradas al 2016). **El Perú se convirtió así, en el primer país en América Latina en adoptar dentro de la oferta de transporte público a los mototaxis, debido a su versatilidad y adaptabilidad a los diferentes tipos de geografía del país⁴.**

CUADRO N°1
REGISTRO DE MOTOTAXIS, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2011-2016

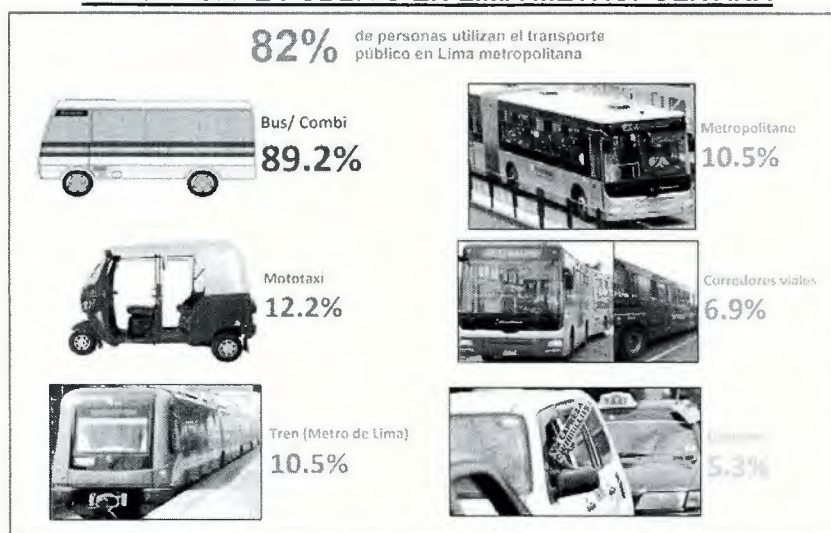
Departamento	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total	109 620	109 818	71 315	104 336	102 520	114 069
Amazonas	2 266	1 323	846	987	1 111	999
Áncash	559	468	358	683	617	605
Apurímac	6	14	30	119	208	284
Arequipa	649	941	559	703	562	555
Ayacucho	289	417	274	535	292	256
Cajamarca	3 807	3 517	1 987	2 428	2 769	3 176
Cusco	1 136	745	463	879	489	483
Huancavelica	2	17	13	41	5	44
Huánuco	2 235	2 559	1 455	1 812	1 670	2 168
Ica	1 096	1 043	239	736	1 220	1 666
Junín	2 463	2 270	1 401	2 259	2 458	2 790
La Libertad	1 325	1 505	1 139	1 839	1 109	1 207
Lambayeque	15 002	14 832	8 693	13 243	14 872	17 524
Lima 1/	45 176	46 574	32 346	47 941	44 855	49 284
Loreto	4 165	4 013	2 647	3 967	4 123	4 430
Madre de Dios	1 123	1 273	704	908	1 015	1 421
Moquegua	38	35	20	69	64	17
Pasco	7	8	27	62	44	46
Piura	8 704	8 893	5 609	6 481	6 347	5 814
Puno	3 550	4 918	3 228	3 699	3 665	4 376
San Martín	8 825	6 624	4 023	6 602	8 024	8 301
Tacna	264	501	307	548	494	457
Tumbes	169	242	138	144	65	145
Ucayali	6 764	7 086	4 809	7 651	6 442	8 021

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, 2017
Lima Metropolitana y provincias.

⁴ "Los mototaxis en el área Metropolitana de Lima y Callao", Consejo de Transporte de Lima y Callao, abril 2007.

Actualmente se movilizan unas 6 millones de personas diariamente y circulan más de 400 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).

GRAFICO N°1
TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA METROPOLITANA



Fuente: Reporte CPI sobre transporte público en Lima Metropolitana, 2016.

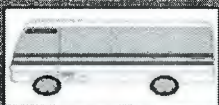





Según un estudio realizado por la compañía de mercados CPI el 82% de limeños se moviliza a través del transporte público, pues estarían en ese rango los mototaxis (12.2%) con la excepción que se encuentran focalizados en los distritos con mayor población como Villa el Salvador, San Juan de Lurigancho y conos de la ciudad. El mismo estudio señala que los sectores económicos donde se utiliza con mayor fluidez el servicio de mototaxi son los D y C (18.7%) y en su mayoría mujeres (14.8%) esto debido a los quehaceres diarios, los cortos tramos recorridos (mercados, tiendas, etc.), además, de la flexibilidad para transitar en lugares poco accesibles, mayor velocidad y movilidad en el tráfico, cumpliendo diversos roles que varían en función del contexto socioeconómico en el que se desarrolle y lo cómodo (costo promedio por viaje S/.2.00) del servicio.

Igualmente, un estudio de GFK, afirma que 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.

El servicio de transporte público de vehículos menores es visto como un problema en nuestro país, producto del desorden y el poco control que se tiene sobre las unidades en los gobiernos locales, la

informalidad y el nulo registro de los conductores, a ello se suman factores como el aumento de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol y no usar cinturón de seguridad que finalizan en accidentes de tránsito, una de las principales causas de mortalidad en el país.

GRAFICO N°2
TRANSPORTE PÚBLICO EN LIMA METROPOLITANA

	N.S.E.			SEXO	
	A/B	C	D/E	Hombres	Mujeres
 Bus/ Combi	79.4%	92.1%	90.6%	91.0%	87.3%
 Mototaxi	2.5%	11.9%	18.7%	9.8%	14.8%
 Tren (Metro de Lima)	6.0%	12.5%	10.1%	10.7%	10.4%
 Metropolitano	23.4%	10.4%	2.8%	10.8%	10.2%
 Corredores viales	15.4%	4.2%	6.0%	7.9%	5.8%
 Colectivo	10.5%	4.0%	4.0%	5.2%	5.3%

Fuente: Reporte CPI sobre transporte público en Lima Metropolitana, 2016.

Esta actividad está caracterizada por el trabajo diario, horario demandante, ambiente laboral conflictivo y con exposición permanente a algunos riesgos físicos, mecánicos y emocionales, que estarían complicando de forma lenta la salud física y mental del conductor. (...) Estudios realizados a los conductores de transporte público sobre condiciones de salud han reportado la presencia de factores de riesgo como: la adopción de posturas anti ergonómicas, la exposición a factores ambientales, faltas de medidas de seguridad, accidentes, sobrecarga emocional, la alimentación no saludable, el consumo de tabaco y alcohol, y el estilo de vida desordenado (dormir

menos de 8 horas y falta de actividad física), que afecta directamente el estado de salud/enfermedad del trabajador⁵.

En consecuencia, aclarada la finalidad del proyecto ley, planteamos la modificación del artículo 1 de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores que se justifica en la necesidad de precisar en la norma no solo el objeto y la naturaleza del servicio sino también de su prestador, aquel ciudadano que diariamente se dedica a esta actividad, con su incorporación expresa da pie a incorporar articulados respecto a ellos.

Asimismo, planteamos la incorporación del artículo 5°, 6° y 7° en la referida Ley; en primer lugar, con definición y características claras del prestador del servicio en el marco de su reglamento. Además, la incorporación de este grupo poblacional al Sistema de Seguridad Social en salud, conforme lo establece el Artículo 3 de la Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud. Por **tanto "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"**⁶.

Por último, aseguramos el acceso del prestador del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores al Sistema de Seguridad Social en pensiones, bajo los términos establecidos y procedimientos que el Poder Ejecutivo determine a partir de la comisión multisectorial que se deberá implementar, sustentado en los diversos estudios económicos, legales y otro que se determine necesario para su finalidad.

⁵ Obtenido de: <https://publimetro.pe/actualidad/noticia-cuanto-gana-mototaxista-peru-49071>

⁶ Artículo 3 de la Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud.

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

La aprobación de la presente propuesta legislativa, no colisiona ninguna norma vigente en la legislación nacional; por el contrario, busca atender una población que viene siendo olvidada por el Estado, con la finalidad de que puedan acceder a la seguridad social en salud y pensiones, garantizando el desarrollo tranquilidad personal y familiar.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley, no irroga gasto público adicional al Estado, ya que busca una modificación en la norma y la utilización de los presupuestos institucionales asignados para cada uno de los organismos vinculados a la iniciativa legislativa.

La implementación de la comisión multisectorial que se encargará de determinar el mecanismo de acceso y aportaciones para los conductores no genera gasto adicional al Estado, ya que los organismos competentes cuentan con los profesionales adecuados para su estudio. Por tanto, serán los responsables en el marco de sus funciones.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa está alineada a la Política del Acuerdo Nacional en su Decima primera Política de Estado "Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación", en sus literales: a) Combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades;