Proyecto de Ley N°.....1589/2021-CR

CONGRESO
REPÚBLICA

MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
01 ABR. 2022
RECIBIDO
Firma ____ Hora 10:10

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN EMPRESARIAL, ACCESO AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL DE SALUD Y PENSIONARIO DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES DENOMINADOS MOTOTAXI

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS,** ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

Artículo 1. Objeto de la Ley

Concédase 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.

Artículo 2. Incorporación de los artículos 5°, 6° y 7° de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores

Incorporar los artículos 5°, 6° y 7° a la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, en los siguientes términos:

Artículo 5.- Del prestador

Considérese prestador a toda persona que brinda el servicio de transporte público especial de pasajeros y que cumple con lo establecido en los artículos 3 y 4 de la actual ley 27189, así como lo establecido en el numeral 3. 6 de su reglamento.

Artículo 6.- Incorporación a la Seguridad Social en Salud

Intégrese a los prestadores del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores 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.

Artículo 7.- Seguridad social en pensiones

Concédase a los prestadores del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, el acceso al Sistema de Seguridad Social en pensiones; para tal efecto, el Poder Ejecutivo conformará una comisión multisectorial con la finalidad de realizar los estudios correspondientes y determinar el mecanismo de acceso y aportaciones para los conductores.

Disposición Complementaria final

Única. - Adecúese el reglamento de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, a lo establecido en la presente norma en un plazo no mayor de 90 días calendarios a partir de la publicación de la ley en el diario oficial El Peruano.

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **04** de **abril** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1589/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**
2. **TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa fomenta que miles de ciudadanos que prestan diariamente servicios de transporte público en vehículos menores, tengan acceso a una seguridad social y, que debe ser tratada con incuestionable prioridad por parte del Estado, para garantizarles una real protección ante cualquier riesgo social y cualquier contingencia 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 muy compleja y con severas implicancias socioeconómicas, las mismas que dificultan una adecuada regulación y gestión del servicio a mediano y largo plazo; por lo que las propuestas y soluciones sostenibles en intervalos de tiempo, tienen mayor trascendencia sólo si están dirigidas y coordinadas de manera conjunta entre todas las instituciones del ámbito nacional, regional y local.

El derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social es reconocido por el Estado peruano, lo que implica una protección frente a las contingencias que precise la ley y, obviamente para elevar su calidad vida. 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.

MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL

Artículo 22°. - El trabajo es un deber y un derecho. Es base del bienestar social y un medio de realización de la persona.

Artículo 23°. - El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado, el cual protege especialmente a la madre, al menor de edad y al impedido que trabajan.

El Estado promueve condiciones para el progreso social y económico, en especial mediante políticas de fomento del empleo productivo y de educación para el trabajo.

Ninguna relación laboral puede limitar el ejercicio de los derechos constitucionales, ni desconocer o rebajar la dignidad del trabajador.

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.

El pago de la remuneración y de los beneficios sociales del trabajador tiene prioridad sobre cualquiera otra obligación del empleador.

Las remuneraciones mínimas se regulan por el Estado con participación de las organizaciones representativas de los trabajadores y de los empleadores.

Artículo 59°. - El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad públicas. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

MARCO DE LA LEY N° 27189 LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES

Artículo 1°. - Del objeto y la naturaleza del servicio

La presente Ley tiene por objeto reconocer y normar 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.

Artículo 2°. - Del carácter de los vehículos en servicio

Considérense como vehículos aptos para el servicio que establece el artículo anterior a 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.

Artículo 3°. - De la autorización

El servicio sólo podrá ser prestado luego de obtener la respectiva autorización otorgada por la Municipalidad correspondiente, donde prestan dicho servicio.

Artículo 4°. - De la Licencia de conducir

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

MARCO DE LA LEY N° 27181 LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

[...]

Artículo 18.- De las competencias de las Municipalidades Distritales

18.1 Las Municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:

a) En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).

b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

c) En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

18.2 En el caso en que dos distritos contiguos requieran una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial fijar los términos de gestión común.

18.3 La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.

Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, según los

controlados por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, de conformidad con las atribuciones establecidas en el artículo 345 y siguientes de la Ley N° 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros y en el Reglamento de requerimientos patrimoniales de las empresas de seguros y reaseguros, aprobado por Resolución SBS N° 1124-2006, siempre que no contravenga la naturaleza jurídica de las AFOCAT.

Los gobiernos locales y/o regionales, a solicitud de las AFOCAT y con conocimiento previo de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, podrán autorizar a las AFOCAT a suscribir convenios para ampliar el ámbito de aplicación del certificado contra accidentes de tránsito en territorios continuos."

CONCORDANCIAS: D.S. N° 048-2003-MTC

CIRCULAR N° S-611-2005

30.2 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito. (*)

CONCORDANCIAS EXP. N° 0001-2005-PI-TC (Declaran infundada demanda de inconstitucionalidad interpuesta por el Gobierno Provincial de Huarmey)

(*) Numeral modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 28839, publicada el 24 julio 2006, cuyo texto es el siguiente:

"30.2 El SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito." (*)

[...]

MARCO DE LA LEY 27783 LEY DE BASES DE LA DESCENTRALIZACIÓN

CAPÍTULO IV

COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS REGIONALES

Artículo 35.- Competencias exclusivas

a) Planificar el desarrollo integral de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes.

b) Formular y aprobar el plan de desarrollo regional concertado con las municipalidades y la sociedad civil de su región.

c) Aprobar su organización interna y su presupuesto institucional conforme a la Ley de Gestión Presupuestaria del Estado y las Leyes anuales de Presupuesto.

d) Promover y ejecutar las inversiones públicas de ámbito regional en proyectos de infraestructura vial, energética, de comunicaciones y de servicios básicos de ámbito regional, con estrategias de sostenibilidad, competitividad, oportunidades de inversión privada, dinamizar mercados y rentabilizar actividades.

...

f) Promover la formación de empresas y unidades económicas regionales para concertar sistemas productivos y de servicios.

...

l) Promover la modernización de la pequeña y mediana empresa regional, articuladas con las tareas de educación, empleo y a la actualización e innovación tecnológica.

...

m) Dictar las normas sobre los asuntos y materias de su responsabilidad, y proponer las iniciativas legislativas correspondientes.

...

o) Otras que se le señale por ley expresa.

MARCO DE LA LEY 27972 LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo VI. - Promoción del desarrollo económico local

Los gobiernos locales promueven el desarrollo económico local, con incidencia en la micro y pequeña empresa, a través de planes de desarrollo económico local aprobados en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo; así como el desarrollo social, el desarrollo de capacidades y la equidad en sus respectivas circunscripciones.

...

Artículo 36.- Desarrollo económico local

Los gobiernos locales promueven el desarrollo económico de su circunscripción territorial y la actividad empresarial local, con criterio de justicia social.

...

Artículo 86.- Promoción del desarrollo económico local

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

1.1. Diseñar un plan estratégico de desarrollo económico local sostenible y un plan operativo anual, e implementarlos en función de los recursos disponibles y de las necesidades de la actividad empresarial de la provincia, según diagnóstico económico de su jurisdicción.

1.2. Flexibilizar y simplificar los procedimientos de obtención de licencias y permisos en el ámbito de su jurisdicción, sin obviar las normas técnicas de seguridad.

1.3. Mantener un registro de las empresas que operan en su jurisdicción y cuentan con licencia municipal de funcionamiento, definitiva o provisional, consignando expresamente el cumplimiento o incumplimiento de las normas técnicas de seguridad.

1.4. Concertar con el sector público y el privado la elaboración y ejecución de programas de apoyo al desarrollo económico local sostenible en su espacio territorial.

2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:

2.1. Organizar, en coordinación con el respectivo gobierno regional y las municipalidades distritales de su jurisdicción, instancias de coordinación para promover el desarrollo económico local; aprovechando las ventajas comparativas de los corredores productivos, ecoturísticos y de biodiversidad.

2.2. Realizar campañas conjuntas para facilitar la formalización de las micro y pequeñas empresas de su circunscripción territorial con criterios homogéneos y de simplificación administrativa.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
TORIBIO MONTALVO CUBAS

2.3. Elaborar junto con las instancias correspondientes, evaluaciones de impacto de los programas y proyectos de desarrollo económico local.

2.4. Promover, en coordinación con el gobierno regional, agresivas políticas orientadas a generar productividad y competitividad en las zonas urbanas y rurales, así como la elaboración de mapas provinciales sobre potenciales riquezas, con el propósito de generar puestos de trabajo y desanimar la migración.

2.5. En los municipios rurales, concertar con las comunidades campesinas.

2.6. Articular las zonas rurales con las urbanas, fortaleciendo así la economía regional.

3. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades distritales:

3.1. Diseñar un plan estratégico para el desarrollo económico sostenible del distrito y un plan operativo anual de la municipalidad, e implementarlos en función de los recursos disponibles y de las necesidades de la actividad empresarial de su jurisdicción, a través de un proceso participativo.

3.2. Ejecutar actividades de apoyo directo e indirecto a la actividad empresarial en su jurisdicción sobre información, capacitación, acceso a mercados, tecnología, financiamiento y otros campos a fin de mejorar la competitividad.

3.3. Concertar con instituciones del sector público y privado de su jurisdicción sobre la elaboración y ejecución de programas y proyectos que favorezcan el desarrollo económico del distrito.

3.4. Brindar la información económica necesaria sobre la actividad empresarial en su jurisdicción, en función de la información disponible, a las instancias provinciales, regionales y nacionales.

3.5. Promover las condiciones favorables para la productividad y competitividad de las zonas urbanas y rurales del distrito.

...

MARCO LEGAL DE LA LEY 28839 LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 30 Y 31 DE LA LEY Nº 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, REFERIDO AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) E INCORPORA EL ARTÍCULO 431-A AL CÓDIGO PENAL

Artículo 1.- Modificación de los numerales 30.1, 30.2 y 30.3 e incorporación de los numerales 30.4, 30.5, 30.6, 30.7 y 30.8 al artículo 30 de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modifíquese los numerales 30.1, 30.2 y 30.3 e incorpórese los numerales 30.4, 30.5, 30.6, 30.7 y 30.8 al artículo 30 de la Ley Nº 27181 en los términos siguientes:

"Artículo 30.- Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

30.1 Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza de seguros vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o certificados contra accidentes de tránsito, que contengan términos equivalentes, condiciones semejantes o mayores coberturas ofertadas que el SOAT vigente, en cuyo caso las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito - AFOCAT entregarán el certificado; y además el distintivo que acredita la vigencia del mismo, destinados exclusivamente a vehículos de transporte público terrestre y mototaxis, urbano o interurbano, que presten servicios al interior de la región o provincia, que sólo tendrán validez dentro de la respectiva circunscripción de funcionamiento.

Estos fondos y las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito serán supervisados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la asistencia técnica de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones.

Las AFOCAT, previo permiso de los gobiernos locales y/o regionales, podrán suscribir convenios para ampliar el ámbito de aplicación del certificado contra accidentes de tránsito en territorios continuos, con conocimiento previo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (*)

(*) Confrontar con el Artículo 1 del Decreto Legislativo Nº 1051, publicado el 27 junio 2008.

...

OTROS MARCOS LEGALES PERTINENTES

- 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.

BREVÍSIMA REFERENCIA HISTÓRICA

El padre del popular mototaxi se podría decir que es el fabricado por el italiano Carlo Guzzi en 1928. Este era una moto de tres ruedas con una cabina para el conductor y una tolva en la que se transportaba carga a cortas distancias. Otro precedente es el Piaggio Ape, también fabricado en Italia en 1948, muy similar al primero.

La evolución para llevar pasajeros surgió con el nacimiento del llamado 'Autorickshaw'. Los primeros modelos surgieron en los años 60 en Japón. Pronto se popularizaron en países como Tailandia, China y la India, hoy estos dos últimos países son los principales fabricantes.

En nuestro país, a inicios de los años 80 en la ciudad de Iquitos se construyó el primer mototaxi. Se fusionó la parte delantera de una moto común y se le anexó un soporte para llevar pasajeros. Pronto fue poblándose la zona de estos vehículos hasta la llegada de los fabricados en India en los años 90. Estos tuvieron mucho éxito primero en ciudades como Pucallpa o Puerto Maldonado, luego fueron llegando a

Lima y a otros departamentos. En la actualidad las marcas peruanas han empezado a ganar terreno en nuestro territorio.

Un modelo curioso es el ideado por el investigador peruano Walter Pacheco. Él inventó recientemente el mototaxi que funciona con energía renovable. El académico instaló unos paneles solares en el techo de uno de estos vehículos y los acopló al motor. Una verdadera innovación al respecto (gogo, 2017)[1].

PROBLEMÁTICA

La problemática del transporte público en el Perú es compleja debido a los diversos factores que se encuentran involucrados. Así, por ejemplo, se puede mencionar la antigüedad de la mayoría del parque automotor, que incluye unidades de 15 a 20 años con un mantenimiento limitado. Otros hechos relevantes son la informalidad, la falta de educación y capacitación vial del chofer y cobrador, y la carencia de un efectivo sistema de fiscalización. Todo esto en su conjunto ha contribuido con la disminución de la calidad del servicio de transporte de pasajeros (Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, 2012: 1)[2].

Por otra parte, problemas como el congestionamiento, inseguridad, caos vehicular, sin dejar de lado las infracciones y los accidentes de tránsito, son eventos frecuentes a lo que se ven enfrentados los pasajeros en su condición de usuario del servicio de transporte público (Mogollón, 2011: 2). Ello aunado a la carencia de regulaciones adecuadas para el transporte público por parte de algunos gobiernos locales y regionales ha generado en muchos casos un sistema de transporte deficiente (MAGALLANES, 2014)[3].

INCREMENTACIÓN DE MOTOTAXIS EN IQUITOS

Durante el periodo del 2000 al 2009, el parque automotor experimentó un incremento del 360%, debido a que la cantidad de vehículos aumentó de 21,625 en el año 2000 hasta 77,861 para el 2009. De los diversos medios de transporte se puede destacar el elevado número de mototaxis, cuya cantidad se triplicó para el 2009.

En términos generales, se puede mencionar que la composición del parque automotor estaba conformada por vehículos menores un 91% (mototaxis 27% y

[1] https://gogo.pe/noticias/la-historia-del-mototaxi/

[2] https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D36A2560334C7AA2052580A400582744/%24FILE/257_INFINVES79_2014_2015_prob_ser_transportes.pdf

[3] Problemática en el servicio de transporte público de pasajeros en Iquitos, Piura, Tarapoto y Trujillo https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D36A2560334C7AA2052580A400582744/%24FILE/257_INFINVES79_2014_2015_prob_ser_transportes.pdf

motos lineales 64%) y vehículos mayores el 9% (incluye los microbuses del servicio de transporte urbano masivo de pasajeros).

En lo que respecta al transporte en vehículos menores, este se realiza en unidades tipo mototaxi, servicio que es brindado por 20 operadores que representan aproximadamente a 17,439 unidades. Este elevado número de mototaxis se puede deber, entre otras razones, a la disminución en la cantidad de vehículos mayores y por la presencia de áreas no cubiertas por estos (MAGALLANES, 2014).

INCREMTACIÓN DE MOTOTAXIS EN PIURA

Las principales vías de la ciudad son transitadas por una gran variedad de modalidades de transporte (públicos y privados). El caso del transporte público incluye combis, omnibuses, taxi-colectivos, taxis y mototaxis. La presencia de todos estos tipos de vehículos genera que se incremente la complejidad del sistema de transporte.

A la fecha de elaborado el estudio se constató que las rutas de transporte presentan una significativa saturación del servicio, debido a la existencia de empresas con recorridos similares, recorridos ineficientes, infraestructura vial en malas condiciones, elevada informalidad, pérdidas de tiempo por la congestión, entre otros factores.

Se reportó que el servicio público de transporte estaba conformado de la siguiente manera: un 9% pertenece a las combis, el 8.5% a los taxi-colectivos, 31.4% a los taxis libres y 51.1% a los mototaxis. De todos ellos, los que tenían mayor demanda por parte de los ciudadanos eran las combis y taxi-colectivos con el 63% (MAGALLANES, 2014).

INCREMENTACIÓN DE MOTOTAXIS EN TARAPOTO

El transporte público urbano es deficitario, al año 2011 existían 4 empresas de transporte cuyas rutas interconectan los distritos de Morales-Tarapoto-La Banda de Shilcayo en forma parcial, mediante automóviles «TICO» que se encuentran organizados en comités pero en mal estado de conservación.

Otro tipo de vehículos importantes por su presencia en la ciudad lo constituyen los motocarros, algunos se encuentran organizados en asociaciones y/o empresas, que unidas con las motocicletas de uso personal hacen un total del 85.75% del parque automotor.

Con respecto al tipo de vehículos que circulan por la ciudad también se registra un importante desequilibrio de fuerza y velocidad entre las unidades livianas (motos lineales y motocarros) y vehículos mayores (automóviles y camionetas), lo cual produce concentración y congestionamiento. Además, se incrementan los niveles de

contaminación de aire y auditiva, sobre todo en las zonas centrales de la ciudad, lo cual se prolonga hasta la noche.

La importante cantidad de motocarros en la ciudad, a su vez, dificulta la adecuada circulación peatonal en el centro de la ciudad (centro del sector Tarapoto), debido a que por lo general ocupan áreas de la calzada para la ubicación de sus paraderos, entorpeciendo el libre tránsito de peatones e incrementando el riesgo de accidentes (MAGALLANES, 2014).

PARQUE AUTOMOTOR SE DUPLICÓ EN 7 AÑOS CON MOTOTAXIS Y MINIVANES[4]

Existe un aumento indiscriminado. Se pasó de tener 2 millones 286 mil unidades, en 2009, a 5 millones 244 mil, en 2015. Estos vehículos son inseguros para el transporte, generan desorden y accidentes.

En solo siete años, el parque automotor del Perú sufrió un incremento indiscriminado: pasó de tener 2 millones 286 mil vehículos, en el 2009, a 5 millones 244 mil, en el 2015. Esta cifra se duplicó, sobre todo, por la entrada al país de una mayor cantidad de motocicletas, mototaxis y camionetas rurales (combis y minivanes), revela el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021, el cual fue publicado ayer en el diario oficial El Peruano.

El parque vehicular que se concentra en Lima y las principales ciudades de la costa, se disparó en estos últimos años, según el Plan, debido a la estabilidad de nuestra economía (mejores ingresos de las familias). Sin embargo, con ello se experimentó un nuevo fenómeno llamado "el mototaxismo", que ingresó en el escenario del transporte.

En el caso de los mototaxis, en Lima hay más de 600 mil que son manejadas por menores sin licencias ni permisos municipales. Y si bien son una opción ante el desempleo, las municipalidades deben fiscalizar que sean, al menos, formales (LAREPÚBLICA, 2017).

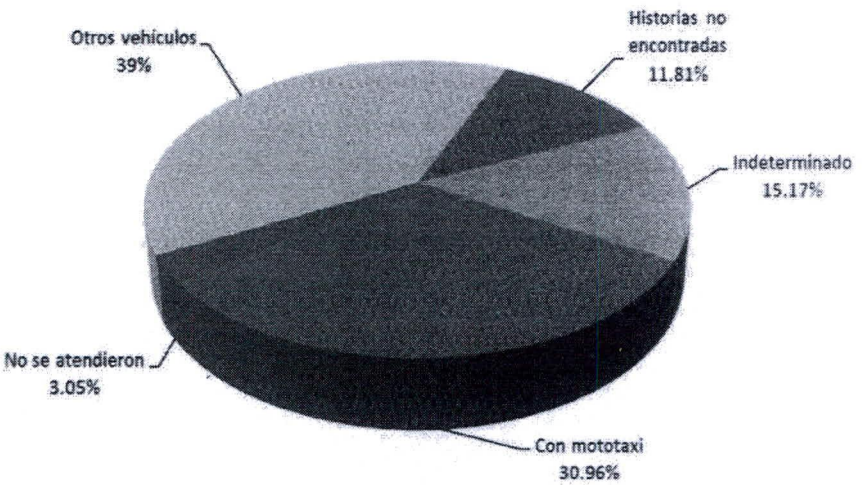
Si bien es cierto hay accidentes ocasionados por prestadores de servicios de mototaxis, según se muestra en los cuadros estadísticos mostrados a continuación en el distrito m{as grande de Lima, San Juan de Lurigancho, estas cifras pueden bajarse a través de la formalización y la educación vial, con una amplia colaboración de nuestra policía de tránsito.

[4] https://larepublica.pe/sociedad/1096114-parque-automotor-se-duplico-en-7-anos-con-mototaxis-y-minivanes/

Muestras Hospital de San Juan de Lurigancho:

En el periodo comprendido entre el 1° de enero del 2015 y el 31 de diciembre del 2015 se atendieron, en el Tópico de Cirugía del Hospital San Juan de Lurigancho (HSJL), 608 casos confirmados de accidentes de tránsito con mototaxi, de un total de 1964 accidentes de tránsito presentados durante el 2015. Del total de accidentes 60 pacientes decidieron voluntariamente no atenderse en el hospital, 766 casos se accidentaron con otro tipo de vehículos diferentes a un mototaxi (de las cuales 168 fueron con moto lineal), 232 historias clínicas no se encontraban en el apartado correspondiente a las historias clínicas regulares del SOAT, ubicado en el Área de Archivos del hospital al momento del estudio, de los cuales el 72,4% correspondía a los últimos 3 meses del año; mientras que 298 historias clínicas no consignaron el tipo de vehículo involucrado en el accidente de tránsito. La distribución de casos se muestra en la figura 1 (Robles, 2016)[5].

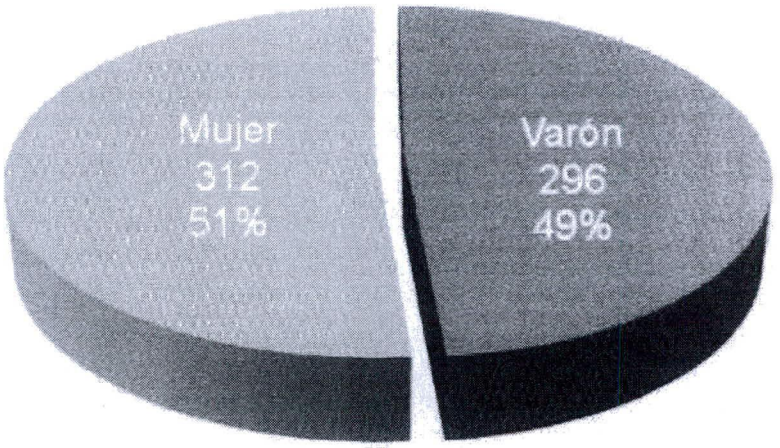
Figura 1: Distribución de casos de accidentes de tránsito en el HSJL durante el año 2015



De los 608 casos de accidentes de tránsito con mototaxi durante el año 2015, se presentó una proporcionalidad de género muy similar entre las víctimas de accidentes de tránsito (Figura 2)

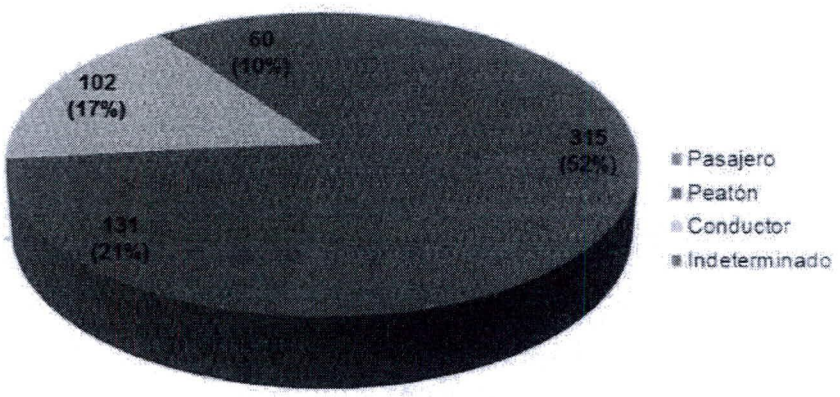
[5] Características de los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho, Lima – Perú, durante el año 2015
http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/4728/Robles_rf.pdf?sequence=3

Figura 2: Víctimas de accidentes de tránsito con mototaxi según género, atendidos en el HSJL durante el año 2015



De acuerdo con el rol que tuvo el paciente al momento del accidente de tránsito (figura 5), lo podemos ubicar en la categoría de pasajero con 315 casos ocurridos (52%), peatón con un total de 131 casos (21%) y el rol de conductor en la que encontramos 102 casos en total (17%) durante el año 2015; cabe señalar que en 60 historias clínicas no se consignó el rol que desempeñó la víctima del accidente de tránsito.

Figura 3: Víctimas de accidentes de tránsito con mototaxi según el rol que desempeñaron al momento del accidente, atendidos en el HSJL durante el año 2015

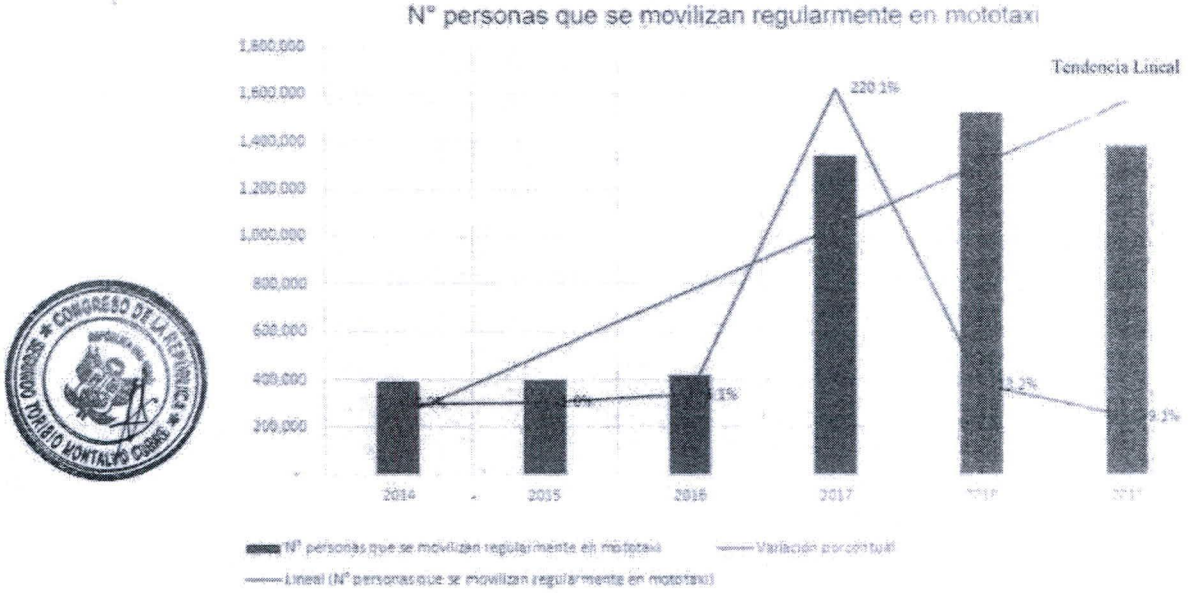


POTENCIAL CRECIMIENTO EN EL MERCADO[6]

Para conocer el potencial de crecimiento del mercado, se analizaron los estudios de Lima, respecto al modo de transporte que emplean las personas de Lima Metropolitana para movilizarse a sus centros de trabajos, estudios u otros centros. Dichos estudios informan sobre el incremento del uso de mototaxi por la masa popular limeña para acercarlos a sus paraderos de transporte público u otros destinos cercanos.

En dicha situación, primero se analizará el número de personas que usan el servicio de mototaxi a modo regular en los últimos años, es decir, estas personas en un día regular usan un mototaxi cuando salen de su casa (Bryson, 2020, pág. 64).

Figura 4. Gráfico elaborado con base en los resultados hallados de personas que se movilizan regularmente en mototaxi en Lima Metropolitana en "Lima y Callao"



Si bien, el número de personas que se movilizan regularmente en un mototaxi aumentó entre los años del 2014 al 2018, también se observa una disminución de -9.1% en el año 2019. Pese a ello, la tendencia que sigue es una tendencia de crecimiento lineal desde el 2014.

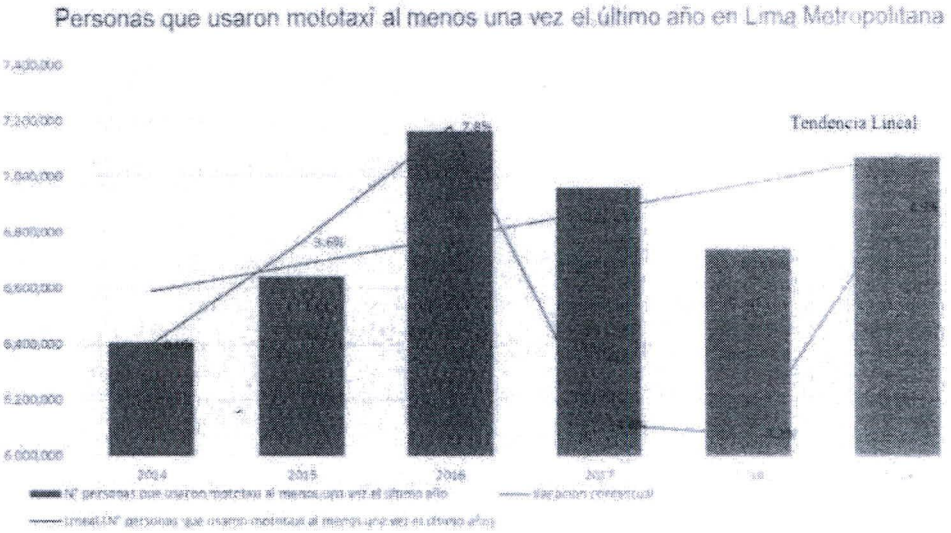
Un dato interesante fue el incremento para el 2017, lo que revela al mototaxi como un vehículo clave para más personas por permitirles articular sus viajes. De acuerdo con el presente estudio, este incremento se dio principalmente en los NSE D/E y en

6 https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/653139/Bryson_CJ.pdf?sequence=5&isAllowed=y

los distritos de Lima Este (34.51%), seguido de Lima Norte (33.63%), Lima Sur (22.12%) y Lima Centro (9.73%). Para el 2018, la mayor representación se inclinó más hacia los distritos de Lima Sur (41.3%), seguido de Lima Este (36.41%), Lima Norte (18.48%) y Lima Centro (3.8%). Por este motivo, nos enfocaremos en los distritos de Lima Sur, seguido de Lima Este, por tener los mayores índices de uso de mototaxi.

En este contexto, también se analizará a las personas que no se movilizan regularmente en mototaxi, específicamente se analizará la variable del número de personas que usaron un mototaxi al menos una vez el último año, en Lima Metropolitana (Bryson, 2020, pág. 65).

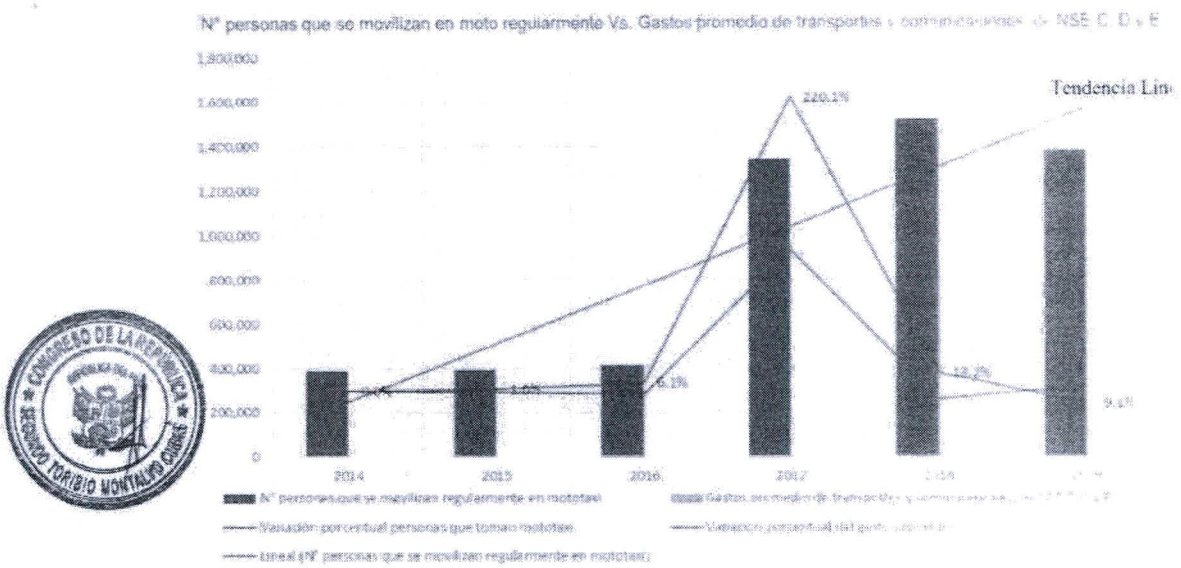
Figura 5. Gráfico elaborado con base en los resultados hallados de personas que usaron un mototaxi al menos una vez el último año en Lima Metropolitana en "Lima y Callao según sus ciudadanos"



Como se observa, esta variable también ha mantenido una tendencia creciente en los últimos años y también sigue un crecimiento lineal, lo que demuestra que más limeños usan mototaxis para trasladarse de un punto a otro, pasando de ser 6.4 millones de personas para el 2014 a ser más de 7 millones para el 2019 (Bryson, 2020, pág. 66).

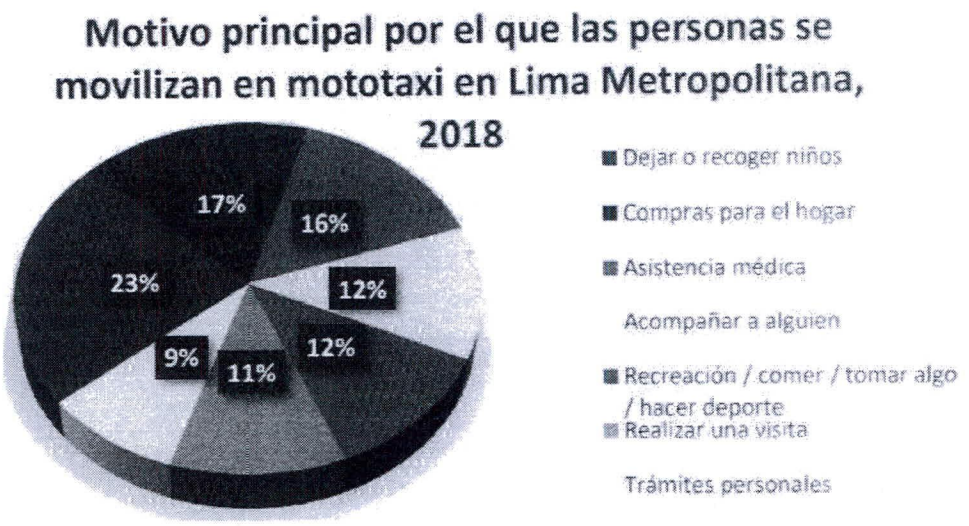
Por otro lado, también se encontró que la variable número de personas que toman mototaxi de manera regular tiene una relación directa y una variación similar a la variable del gasto de transporte y comunicaciones de las personas de los NSE C, D y E de Lima Metropolitana, y que también tiene una tendencia de crecimiento lineal, lo que significa que las personas gastan más en transporte y comunicaciones a la vez que incrementan su uso de mototaxis (Bryson, 2020, pág. 67).

Figura 6. Gráfico elaborado con base en los resultados hallados de que personas que usan mototaxi de manera regular Vs. Gasto promedio de transporte y comunicaciones de NSE C, D y E en "Lima y Callao según sus ciudadanos"



Además, se les puede encontrar en circulación y cerca de los colegios, nidos, mercados, supermercados, postas y hospitales, entre otros puntos. Los motivos principales que llevan a las personas a movilizarse en un mototaxi, donde recoger y dejar a los niños representa el 23%, realizar compras para el hogar el 17%, movilizarse por asistencia médica el 16%, entre otros de menor porcentaje (Bryson, 2020, pág. 86).

Figura 7. Gráfico elaborado con base en motivos principales por el que las personas se movilizan en mototaxi en Lima Metropolitana descubiertos en "IX Informe de percepción sobre calidad de vida en Lima y Callao"



Este proyecto ataca esta problemática desde la arista de la formalización de estos emprendedores que buscan una manera digna de ganarse el sustento diario, además de incluirlos a al sistema de seguridad social de salud y pensionario, de tal forma que en un futuro cercano las personas que cumplan con los requisitos mínimos exigidos por Ley puedan prestar el servicio de mototaxi, teniendo como requisito principal ser mayor de edad o menor emancipado, que cuenten con licencia. También se puede apreciar en los cuadros estadísticos el crecimiento lineal que ha tenido la prestación del servicio de mototaxis en Lima – Metropolitana y provincias de mayor auge en este servicio especial de transporte, como Iquitos, Tarapoto y Piura, las cuales vislumbran un desarrollo de este fenómeno a nivel nacional.

MOTOTAXI PARTE DE LA SOLUCIÓN COMO EMPRENDIMIENTO Y AUTOEMPLEO O PARTE DEL PROBLEMA

En el desarrollo de la presente propuesta hay que identificar porque nace, o porque se hace necesario. La familia peruana con el COVID19, y variables externas de precios internacionales, trae consigo que el dinero que se reúna en el seno familiar tiene menor capacidad de compra y servicios. Así mismo reduce la posibilidad de flujo de dinero dentro de la economía social o de las familias de nuestro País. Toda vez que se da el Autoempleo que es una situación laboral de la persona que crea un

puesto de trabajo para sí misma, aporta el capital necesario para ello y dirige su propia actividad, y que emprender es cuando Inicias un negocio porque detectaste un problema u oportunidad, diseñaste una solución creativa y la haces realidad. El autoempleo en cambio busca solucionar un problema individual: generarte un empleo, un salario. Siendo este caso del mototaxista.

Hay que comprender que con la nueva crisis económica se hace muy necesario tener transporte publico integral, trenes, metropolitanos, anillos de vías de carretera, descongestionar el transito; que nadie podría negar como solución. Pero existe barreras que la burocracia utilizada en exceso no colabora con ser la mejor opción. Sin embargo, hoy estamos ante una población promedio de 2 millones de mototaxistas; que han desplazado en parte al taxi. Por una razón directa a la economía familiar es la unidad de vehículo menor que luego del transporte publico es usado. Por tanto esta solución con un mototaxi debe ser visto como parte de nuestra economía familiar; que con desarrollo de infraestructura, transporte obvio se desplazara a otros proyectos como lo hace Asia y Centro América; convirtiéndolos luego en transporte de mercaderías por delivery, sistemas de congelación u otros usos que el mercado lo puede ordenar. Pero en este corto plazo hay que integrarlos a la economía, resolver su situación de inseguridad, servicios de salud y de pensiones. Pues si incentivamos su desarrollo dentro de estos 2 millones de mototaxistas como casos Guatemala, India, Colombia entre otros migran desde el emprendimiento.

Toda propuesta de solución debe partir por incorporar, luego corregir y plantear organización y orden urbano; pero desde el incentivo. Pues la erradicación, la reducción o la eliminación no nos soluciona el problema de actual desempleo.

La soluciones deben tener aspectos de incentivo y acuerdo de gobierno, legislativos, gremios y universidades para centrar soluciones que puedan ser ejecutadas; ya que todas las anteriores han fracasado y hoy 2 millones de familias dependen de este servicio. Y de 9 a 15 millones de peruanos lo usa frecuentemente en su que hacer diario.

La pobreza afecta a más de 9 millones de personas en el Perú. La economía peruana crecería 3.1% durante este 2022, según proyecta el Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima (CCL), solo contando a los familiares en vulnerabilidad; sin poder cubrir necesidades básicas. La pobreza se ha incrementado en varias regiones en los últimos años.(Figura 8)

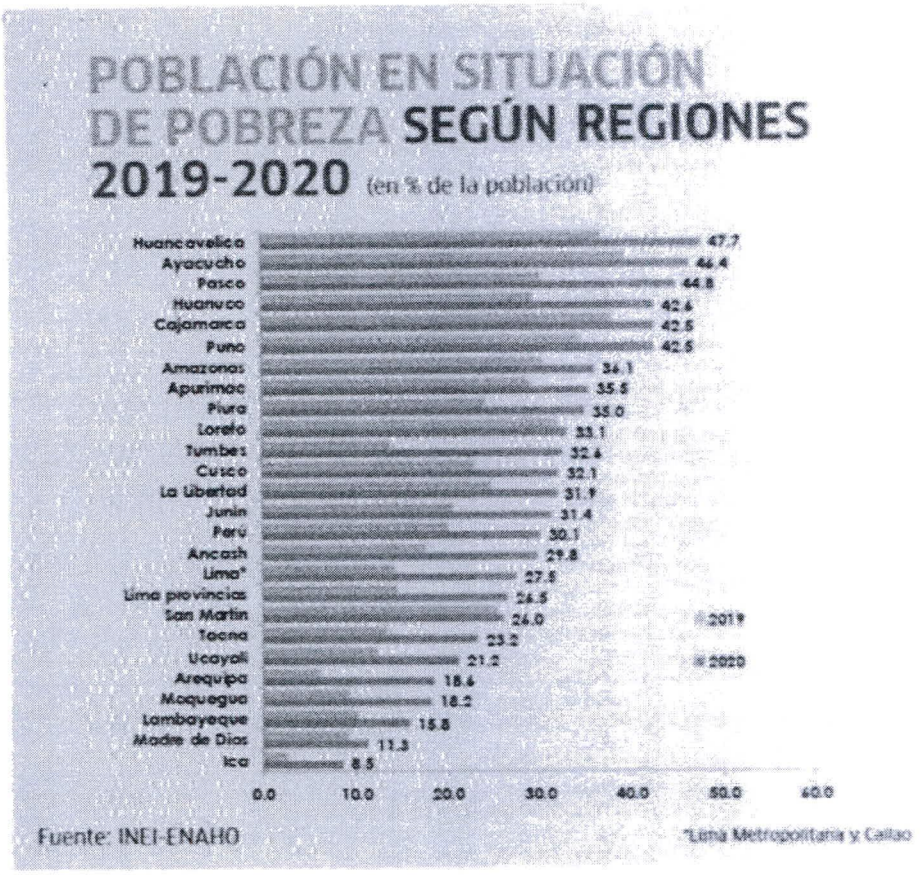


Figura 08. Población en Situación de Pobreza por Región

La pobreza ha llegado a posiciones complejas y que denota que, para poder reducirla, tener presente el contexto económico. Tener presenta la situación económica familiar, sus formas de gasto, sus prioridades evocándonos en atender al Nivel Socio económico D y E. Pues entre estos dos niveles socioeconómicos 19' 529, 531 ciudadanos. Este grupo de ciudadanos tiene una capacidad de gasto para el transporte al día de S/ 65 a S/76 soles destinado de su presupuesto. (Figura 9) Por lo que se hace necesario estudiar no solo la rigidez y delimitar; sino incentivar, promover e incitar a que como emprendedores crezcan y salgan del umbral de la pobreza; creando nuevos empleos, negocios o preparándose para trabajar en alguna carrera u oficio.

APEIM Perfil **Hogares** Segun NSE

Ingresos y Gastos Según NSE 2020

Perú Total

Promedios	TOTAL	NSE AB	NSE C	NSE C1	NSE C2	NSE D	NSE E
GRUPO 1: Alimentos dentro del hogar	S/960	S/1,462	S/1,231	S/1,275	S/1,170	S/938	S/586
GRUPO 2: Bebidas alcohólicas y estupefacientes	S/4	S/12	S/5	S/6	S/3	S/2	S/1
GRUPO 3: Vestido y calzado	S/162	S/316	S/203	S/210	S/193	S/135	S/95
GRUPO 4: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	S/285	S/679	S/382	S/412	S/340	S/246	S/98
GRUPO 5: Muebles, enseres y mantenimiento de la vivienda	S/143	S/415	S/148	S/157	S/136	S/101	S/72
GRUPO 6: Salud	S/173	S/414	S/233	S/253	S/205	S/140	S/64
GRUPO 7: Transporte	S/113	S/330	S/112	S/119	S/102	S/76	S/65
GRUPO 8: Comunicaciones	S/168	S/475	S/249	S/269	S/194	S/107	S/40
GRUPO 9: Recreación y cultura, otros bienes y servicios	S/79	S/240	S/94	S/101	S/84	S/53	S/28
GRUPO 10: Educación	S/154	S/574	S/201	S/246	S/139	S/81	S/20
GRUPO 11: Restaurantes y hoteles, alimentos fuera del hogar	S/46	S/101	S/61	S/65	S/56	S/40	S/17
GRUPO 12: Bienes y servicios diversos, cuidado personal	S/152	S/315	S/198	S/210	S/180	S/130	S/75
Promedio del gasto familiar mensual	S/2,440	S/5,333	S/3,116	S/3,346	S/2,801	S/2,049	S/1,161
Promedio del ingreso familiar mensual	S/3,238	S/7,777	S/4,123	S/4,514	S/3,591	S/2,624	S/1,370

*Ingreso estimado
APEIM 2020: Data ENAHO 2019

Figura 9. Ingresos y gastos por Nivel Socio económico.

MERCADO LABORAL[7]

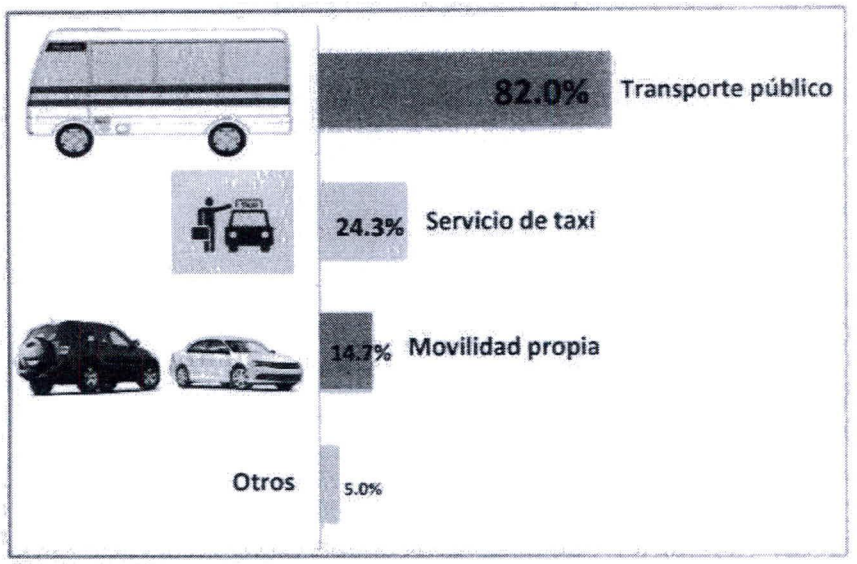
La informalidad, transversal en toda la economía, es uno de los principales problemas que enfrenta el país. En materia laboral es especialmente sensible, pues en muchos casos pone en peligro la vida de los trabajadores, y es un ámbito propenso a la violación de Derechos Humanos.

Según el INEI, al finalizar el 2018, el 72.4% de los trabajadores a nivel nacional se encontraban en el ámbito informal, es decir, sin protección social. Durante los últimos cinco años (2013- 2018), solo se logró formalizar al 1.3% de la mano de obra informal, situación que evidencia el estancamiento del proceso de formalización en nuestro país. Ello implica que las políticas públicas dirigidas a mejorar las condiciones del

[7] https://www.confiep.org.pe/wp-content/uploads/2019/10/Agenda-Pa%C3%ADs-2.0.pdf

empleo formal no tienen impacto sustancial en la mayor parte de la población ocupada.

En las últimas décadas, la legislación laboral ha priorizado la regulación excesiva y la rigidez del mercado laboral, antes que la generación de nuevos empleos, y con ello, ha ocasionado la ralentización del empleo formal. Bajo esta mirada, en el presente capítulo ensayamos recomendaciones que buscan impulsar la generación de nuevas oportunidades de empleo formal, considerando la importancia de la inversión en capital humano para enfrentar nuevos retos que ya se están presentando y que serán inevitables en muy corto plazo.



Muestra estadística: 742 personas que trabajan y estudian (395 hombres y 347 mujeres) en Lima metropolitana (Lima y Callao).

Figura 10. Transporte Utilizado Diariamente. Trabajadores y estudiantes[8]

La población que se moviliza utiliza medios de transporte publico en un 82% como lo refiere el reporte Market Report en el año 2016 para Lima Metropolitana (Figura 10). Información que describe el comportamiento del usuario. Sin embargo, en provincias dentro del país es más alejado porque no se tiene mayores alternativas en transportes públicos que puedan cubrir esta población que se moviliza diariamente. Representando el 12.2% (Figura 11) quienes prefieren el Mototaxi, que proyectado al año 2022 por la crisis y la reducción del poder adquisitivo se haya elevado a mas de 20% de participación dentro del servicio de transporte público.

8 file:///C:/Users/carlo/Desktop/HP12ABR21/Congreso%202022%20Segundo%20Montalvo/IMPRESION%20DATA/transporte_taxi_201611%20(1).pdf

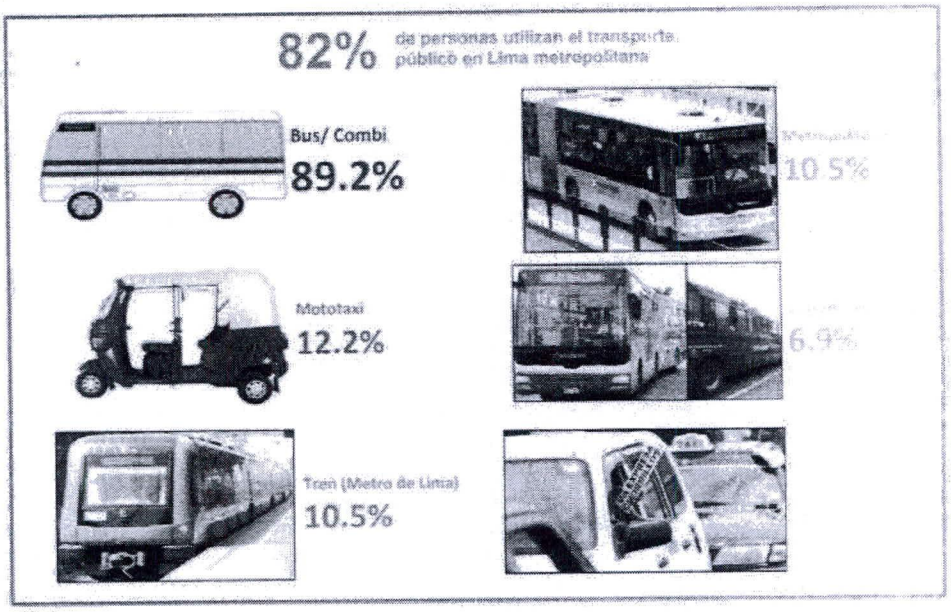


Figura 11. Medio de Transporte Utilizado. Trabajadores y estudiantes

¿Pero qué tan rentable es ser mototaxista?[9] 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 en el año 2018.

Ingresar al negocio del mototaxismo requiere de una inversión de entre 3.500 y 7.500 soles, dependiendo del modelo y las especificaciones del vehículo. A esto hay que sumarle el trámite de licencia para conducir moto y permiso para hacer transporte público otorgado por la municipalidad. Usualmente las autoridades piden que el mototaxi esté inscrito en una asociación de transportadores avalada.

Trabajar con los Gremios de Mototaxistas es necesario para incorporarlos al sistema económico; dar incentivos, ser parte de poder tener financiamiento, colaborar en la reducción de la delincuencia, trabajar en un régimen especial de tributación que sea un ganar ganar; donde les permita tener un seguro de salud, un sistema de pensiones, poder ser parte del sistema Techo Propio, Mi vivienda, créditos u otros que incentiven el tener una posibilidad de ingreso ordenado y trazable en la economía con soluciones de APP y de pagos virtuales que hoy los bancos ofrecen que se puede articular con el RUC o DNI del usuario como parte de su formalización. No podemos negar que fueron los mototaxistas que se unieron en un programa social Vacuna móvil[10] llega a independencia para inmunizar a la población (figura 11), colaboren con reducir la inseguridad; y también al ser identificados no sean medios

[9] https://www.publimetro.pe/actualidad/2018/07/01/cuanto-gana-mototaxista-peru-49071-noticia/
[10] https://www.dirislimanorte.gob.pe/vacuna-movil-llega-a-independencia-para-inmunizar-a-la-poblacion/

para la delincuencia. Por otro lado, fortalecer su ubicación geográfica en zonas para el turismo local de corto radio geográfico, capacitarlos, crear incubadora de proyectos, tecnificar y dar seguridad a sus desarrollos; empleo de luz solar entre tantas alternativas. Los 2'184,341 mototaxista están esperando soluciones conjuntas y es donde nosotros como estado debemos trabajar, (Figura 12)

Departamento	Población Estimada 2022	Unidades Mototaxi
Amazonas	454.684	42.791
Áncash	1.257.755	86.086
Apurímac	458.871	43.950
Arequipa	1.595.248	67.355
Ayacucho	711.860	70.158
Cajamarca	1.548.665	148.328
Callao	1.203.654	41.459
Cusco	1.445.717	123.528
Huancavelica	389.179	41.080
Huánuco	809.926	75.413
Ica	1.038.879	49.174
Junín	1.450.396	123.767
La Libertad	2.148.503	153.260
Lambayeque	1.396.403	96.042
Lima	11.322.705	413.204
Loreto	1.094.678	91.953
Madre de Dios	185.164	13.599
Moquegua	205.329	10.791
Pasco	289.664	27.003
Piura	2.181.723	164.356
Puno	1.318.861	128.809
San Martín	958.412	79.335
Tacna	395.205	20.375
Tumbes	267.950	17.506
Ucayali	627.590	55.019
Total	34.757.025	2.184.341

Figura 12. Proyección de Mototaxistas en el Perú. Elaboración Propia

PERÚ Ministerio de Salud | Dirección de Redes Integradas de Salud Lima Norte

Inicio Servicios Establecimientos

VACUNA MÓVIL LLEGA A INDEPENDENCIA PARA INMUNIZAR A LA POBLACIÓN

Figura 12. Programa social Vacuna móvil llega a independencia para inmunizar a la población

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":

> Nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que en nuestro país existen diversas expresiones de discriminación e inequidad social, en particular contra la mujer, la infancia, los adultos mayores, las personas integrantes de

comunidades étnicas, los discapacitados y las personas desprovistas de sustento, entre otras. La reducción y posterior erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población.

Con este objetivo, el Estado:

(a) combatirá toda forma de discriminación, promoviendo la igualdad de oportunidades;

(b) fortalecerá la participación de las mujeres como sujetos sociales y políticos que dialogan y conciertan con el Estado y la sociedad civil;

(c) fortalecerá una institución al más alto nivel del Estado en su rol rector de políticas y programas para la promoción de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, es decir, equidad de género; (d) dará acceso equitativo a las mujeres a recursos productivos y empleo;

(e) desarrollará sistemas que permitan proteger a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores, mujeres responsables de hogar, personas desprovistas de sustento, personas con discapacidad y otras personas discriminadas o excluidas; y

(f) promoverá y protegerá los derechos de los integrantes de las comunidades étnicas discriminadas, impulsando programas de desarrollo social que los favorezcan integralmente.

Específicamente en sus incisos a), c), d) y f).

EFECTO 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 al derecho universal de la seguridad social en salud y al sistema de pensiones, garantizando el desarrollo, tranquilidad personal y familiar de los ciudadanos que conforman este importante sector.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley, no irroga gasto público adicional al Estado en una primera instancia, 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.

En su oportunidad cuando estos trabajadores estén formalizados, tendrán también que cumplir con sus obligaciones tributarias con la SUNAT, lo que generara ingresos significativos para el Estado, por otro lado, también aportarán en la forma que les corresponda, facultativa talvez, al sistema de seguridad social en salud, lo que confirma que no generará gastos al erario público.

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.

Lima, 27 de marzo de 2022