



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de
Junín y Ayacucho"

OFICIO N° 015 -2024 -PR

Lima, 16 de enero de 2024

Señor

ALEJANDRO SOTO REYES

Presidente del Congreso de la República

Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley que autoriza excepcionalmente el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas en la categoría L3, en el departamento de Madre de Dios. Al respecto consideramos conveniente observarla por lo siguiente¹:

De la Autógrafa de Ley

1. La Autógrafa de Ley tiene por objeto la regulación y la formalización del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas en el departamento de Madre de Dios, por carecer de adecuados sistemas de transporte urbano, por su deficiente infraestructura vial y por su escaso número de vehículos de transporte público de pasajeros en unidades de las categorías M2 y M3.

Observaciones a la Autógrafa de Ley

Sobre la contravención a las políticas nacionales en materia de transporte terrestre de personas

2. La Autógrafa de Ley no toma en consideración la Ley N° 31917, *Ley de Transporte Público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5*², la cual tiene por objeto expedir la nueva ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5 (de 3 ruedas), conocidos como mototaxis, como un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano y/o rural que permita satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos en distancias cortas de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia³.

Sobre este aspecto, señalan que el Tribunal Constitucional, en la sentencia recaída en el Expediente N° 03244-2013-PA/TC⁴, ha establecido lo siguiente:

*"(...) 18 Las competencias referidas en el considerando precedente [se refiere a normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza] deben estar en concordancia con la política nacional sobre Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, regulada en la Ley 27189, cuyo artículo 1 prescribe que "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»
(...)"*

1 Sobre la base del Informe N° 5-2024-MTC/08

2 Que entre otros aspectos deroga la Ley N° 21789, Ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

3 Si bien el Proyecto de Ley N° 6072/2023-CR cita la Ley N° 27189, en ningún momento llega a evaluar posibles modificaciones a fin de incorporar a los vehículos menores como parte de los vehículos empleados en el servicio de transporte especial de pasajeros.

4 Expediente N° 03244-2013-PA/TC.PIURA-ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE MOTOCICLISTAS SAN MIGUEL DE PIURA. Sentencia del Tribunal Constitucional del 10 de diciembre de 2015.

26 A criterio de este Tribunal se debe diferenciar entre: a) la restricción de ingresar, circular y/o estacionar motos lineales en el anillo vial sin autorización, situación que no ha sido cuestionada por la demandante; toda vez que el ingreso, circulación y estacionamiento en el anillo vial con motocicletas está sujeta a la obtención de una autorización administrativa (cuya emisión requiere del cumplimiento de requisitos) que, como se ha señalado no ha sido impugnada; y, b) la prohibición de ingresar, circular o estacionar motos lineales en el anillo vial para brindar servicio público de transporte o actividades conexas en dichos vehículos menores, así como la imposición de sanciones ante el incumplimiento de dicha medida.

27. En relación a esta última, este Tribunal aprecia que el derecho a la libertad de tránsito no se ve afectado, **ya que el vehículo menor de dos ruedas no está considerado como uno adecuado para brindar el servicio público terrestre de pasajeros**. Por tanto, resulta imposible que la emplazada autorice dicha actividad en contravención a las políticas nacionales ya vigentes en esta materia.

28. Ahora bien, si lo que está prohibido es brindar un servicio público de pasajeros en motos lineales, es necesario verificar si dicho impedimento vulnera el derecho a la libertad de trabajo. A criterio de este Tribunal, la medida no vulnera el referido derecho, **puesto que las motos lineales no son consideradas vehículos menores adecuados para brindar dicho servicio público**. De similar manera, se advierte que la restricción en comentario no vulnera el derecho a la propiedad, porque los propietarios de motocicletas pueden utilizar sus vehículos y transitar por el anillo vial con la autorización respectiva. En efecto, lo que les -está prohibido es realizar **una actividad comercial (brindar un servicio público) con dichos vehículos por ser inadecuados para ello, lo cual no anula el goce y disfrute de su propiedad**» (resaltado nuestro).

En ese contexto, siguiendo lo señalado por el Tribunal Constitucional, la Autógrafa de Ley estaría trasgrediendo la política nacional sobre Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, regulada en la Ley N° 31917.

3. De otro lado, el dictamen del texto sustitutorio, que sustenta la Autógrafa de Ley, sostiene que “En respuesta a la prohibición realizada por el ente rector a nivel nacional respecto al uso de vehículos menores de dos ruedas como parte del sistema de transporte público de pasajeros; las autoridades del departamento de Madre de Dios, en atención a lo expuesto en líneas anteriores, en cuanto a la deficiente infraestructura y escasa presencia del transporte masivo de pasajeros en su jurisdicción, asumieron ante esto velar por la necesidad de transporte para el desplazamiento de la población dentro del radio urbano; siendo que desde el año 1999, durante la vigencia de la derogada Ley 27189, permitía solo el uso de vehículos menores de tres ruedas para el desarrollo del servicio de taxi; situación que dista de la realidad diaria en varias de las provincias y distritos de Madre de Dios; lugar en la cual el transporte diario familiar”.

Sobre el particular, la carencia de un Plan de Desarrollo Urbano o las deficiencias en la infraestructura vial de las ciudades, si bien constituye una causa de la problemática del transporte, ello no sustenta que la mejor alternativa regulatoria sea la emisión de una norma (definitiva o temporal) que formalice el servicio de taxi en moto lineal.

Al respecto, las políticas nacionales sectoriales, como es el caso de la Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2019-MTC (en lo sucesivo, PNTU), corresponden al subconjunto de políticas nacionales acotadas a una determinada actividad económica y social específica pública o privada, bajo el ámbito de competencia del MTC.

La PNTU es una herramienta requerida para el desarrollo del transporte en las ciudades, su formulación tiene como marco técnico - legal el Reglamento que Regula las Políticas Nacionales, aprobado por Decreto Supremo N° 029-2018-PCM, cuya finalidad está dirigida a desarrollar la rectoría de las políticas nacionales en todo el territorio, a fin de que sean implementadas por las entidades públicas de los tres niveles de gobierno.

Así, la PNTU establece como objetivo general “Dotar a las ciudades de sistemas de transporte

seguros, confiables, inclusivos, accesibles, con altos estándares de calidad, institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles”. Para alcanzar este objetivo general, la referida política pública desarrolla cuatro (4) objetivos prioritarios y dieciséis (16) lineamientos que deben ser ejecutados por los gobiernos locales de las principales ciudades, conforme a lo siguiente:

Código	Objetivo prioritario	Lineamiento	Responsable
OP 1	Contar con sistemas de transporte urbano público eficaces para el desplazamiento de las personas	1.1 Priorizar el transporte público y los modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficios de los usuarios y ciudadanos en general. 1.2 Desarrollar sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenible, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos, en las ciudades. 1.3 Garantizar el proceso de formalización y modernización de la institucionalidad del sector privado prestador del servicio de transporte urbano. 1.4 Desarrollar servicios de transporte urbano público eficiente, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad. 1.5 Propender que el sistema de transporte urbano sea financieramente sostenible y económicamente rentable.	Gobiernos locales de las principales ciudades ATU
OP2	Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías	2.1 Desarrollar la institucionalidad pública fuerte, con reglas de buen gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano. 2.2 Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano. 2.3 Gestionar el sistema de transporte urbano sustentado en una efectiva coordinación de las funciones de planeación, regulación, operación, seguimiento y control. 2.4 Gestionar el transporte urbano de mercancías de manera coherente y concordante con la operación del sistema de transporte urbano de personas.	Gobiernos locales de las principales ciudades ATU
		2.5 Implementar centro de gestión integrantes de tráfico en las ciudades que se justifique	
OP3	Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios	3.1 Desarrollar la infraestructura de transporte en función a las necesidades del sistema de transporte urbano y en concordancia con las políticas de movilidad urbana. 3.2 Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado.	Gobiernos locales de las principales ciudades ATU
OP4	Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano	4.1 Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad en la ciudad. 4.2 Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población.	Gobiernos locales de las principales ciudades ATU

Al respecto, existe una política nacional para mejorar el servicio público de transporte urbano en las principales ciudades del país, siendo que su implementación se realizará a través de la ATU en Lima y Callao y por los gobiernos locales competentes en las demás provincias del país. Asimismo, en dicha política se prioriza el desarrollo de sistemas integrados de transporte urbano, social y ambientalmente sostenible, bajo el concepto de multimodalidad de los desplazamientos en las

ciudades, que implica brindar el servicio en vehículos de mayor capacidad que permita, a su vez, el mayor traslado de personas.

Para ello, la regulación debe establecer estándares de los servicios de transporte terrestre de pasajeros para garantizar que estos se brinden en condiciones óptimas de seguridad y calidad.

Asimismo, la Autógrafa de Ley reduce los estándares técnicos de los vehículos para prestar el servicio de transporte de personas en las vías públicas, cuyo desempeño es deficiente y que genera mayor accidentabilidad, aspecto que repercute directamente sobre los derechos fundamentales de los usuarios y consumidores, reconocido en el artículo 65 de la Constitución Política del Perú, que garantiza los siguientes tres derechos: i) derecho a la información; ii) derecho a la salud; y, iii) derecho a la seguridad⁵.

En ese sentido, el Estado, además de garantizar la prestación efectiva del servicio de transporte terrestre de personas, persigue la preservación de otros valores constitucionales, tales como el cuidado de la salud, la integridad física, la seguridad y la vida misma de los usuarios del servicio; los cuales son aspectos que no han sido tenido en consideración por la Autógrafa de Ley⁶.

Sobre la vulneración al Enfoque de Sistema Seguro establecido en el Plan Mundial de Seguridad Vial

4. De otro lado, la Resolución 74/299 de la Asamblea de Naciones Unidas de agosto de 2020 declaró el periodo 2021 – 2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.⁷

El objetivo de la referida Resolución 74/299 es la de reducir las muertes y traumatismos como consecuencia de siniestros de tránsito por lo menos en un 50% durante el periodo 2021 – 2030⁸.

Para lograr el referido objetivo se emitieron diversas directivas, siendo una de ellas la recomendación Décima en la cual invita a los Estados miembros a que consideren la posibilidad de adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes para garantizar que los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables.

En esa misma línea, la recomendación Undécima invita a los Estados miembros a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes (y también políticas) nacionales de seguridad vial.

Ahora bien, el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial se sustenta en el **Enfoque del Sistema Seguro** por el cual se pretende implementar políticas, instrumentos normativos e intervenciones integrales con el fin de disminuir las muertes y las lesiones, afianzando medidas realistas que garanticen una mejor gestión de seguridad vial, vías más seguras, una óptima gestión de velocidades, vehículos más seguros, concientización a los usuarios para una convivencia vial en forma segura, y mecanismos de respuesta oportuna al evento: Plan Mundial – Decenio de acción para la Seguridad Vial 2021-2030.⁹

El Enfoque de Sistema Seguro tiene como principios rectores:¹⁰

- El sistema de movilidad se debe adaptar a las necesidades, errores y vulnerabilidad de todos los usuarios de la vía.

5 Sentencia del Tribunal Exp. N° 03314-2004-AA/TC.

6 STC recaída en el Expediente N° 7320-2005-PA/TC

7 https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

8 https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

9 https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

10 "Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System". ITF (2016), pág. 28-29

- El cuerpo humano es frágil por lo que el diseño del Sistema debe tomar en cuenta el nivel de violencia (fuerza) del impacto¹¹ que puede tolerar una persona para que no muera o quede seriamente herida, por lo que se debe considerar a la velocidad vehicular como el factor de regulación más importante para tener una movilidad segura.
- La responsabilidad de construir un Sistema Seguro de Movilidad es compartida entre los diferentes actores públicos y privados (sociedad civil, entidades públicas, organizaciones no gubernamentales, entre otros), por lo que es indispensable determinar de manera técnica y regulatoria los estándares de las vías, de los comportamientos al trasladarse y de los vehículos para generar interacciones óptimas entre usuarios viales y sus medios de transporte.
- La interrelación entre los elementos que conforman el Sistema debe enfocar su gestión en que los usuarios viales no se lesionen de manera grave y/o mueran.

El Enfoque del Sistema Seguro viene siendo acogido desde el MTC, promoviendo acciones concretas en procura de la seguridad vial tales como: (i) la creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, (ii) la implementación del Curso de Seguridad Vial para Conductores, (iii) la modificación normativa de los límites máximos de velocidades (Decreto Supremo N° 025-2021-MTC), (iv) la ampliación de la cobertura del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Decreto Supremo N° 017-2022-MTC), y (v) la aprobación de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, mediante Decreto Supremo N° 009-2023-MTC.

Al respecto, la Autógrafa de Ley contraviene este Enfoque del Sistema Seguro, debido a que habilita la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en vehículos automotores menores de dos (2) ruedas para su prestación en el departamento de Madre de Dios, vulnerando los ejes “transporte multimodal y planificación del uso del territorio” y “vehículos seguros”.

Respecto al eje **“transporte multimodal y planificación del uso del territorio”**, el Plan Mundial ha identificado la problemática de una adecuada movilidad sostenible conforme lo siguiente:

“Dado que se prevé que para el 2030 alrededor del 70% de la población mundial viva en entornos urbanos, el aumento de la demanda de movilidad urbana excederá la capacidad de los sistemas que dependen en gran medida de vehículos privados. Por lo tanto, la inversión en sistemas de transporte público para facilitar el movimiento seguro y eficiente de poblaciones grandes y en crecimiento es fundamental para abordar este problema. Los sistemas de transporte público como autobuses, tranvías y trenes de cercanías transportan a un mayor número de personas en comparación con los automóviles privados, y generalmente son más asequibles. Reducen la exposición a las colisiones y son una vía clave para mejorar la seguridad, como se destaca en la meta 11.2 de los ODS”¹²

Como se aprecia, se ha identificado que, en los años venideros el crecimiento poblacional originará un saturamiento urbano lo cual demandará un adecuado sistema de movilidad de transporte terrestre, evitándose escenarios de congestionamiento y siniestros de tránsito. Así pues, es responsabilidad del Estado diseñar e implementar el transporte multimodal (es decir, no limitarse a buses, sino a trenes, entre otros) que permitan una adecuada planificación del transporte y movilidad.

Respecto al segundo eje, el Plan Mundial ha identificado lo siguiente:

11 “Si un peatón adulto es atropellado por un automóvil que circule a 50 km/h, la probabilidad de que muera es inferior al 20%; ahora bien, si el automóvil circula a 80 km/h, el riesgo de perder la vida es prácticamente de un 60%.” Red Global de Legisladores de Seguridad Vial. Manifiesto por la Seguridad Vial. Prioridades para las Políticas y las Leyes de Seguridad Vial para el Período que Termina en 2020 y más Adelante, 2019. p10

12 Plan Mundial – Decenio de acción para la Seguridad Vial 2021-2030, página 10
https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

“Los vehículos deben diseñarse para garantizar la seguridad de los que están dentro y fuera de ellos. Para mejorar la seguridad del vehículo, se pueden integrar diferentes características en su diseño, ya sea para evitar colisiones (seguridad activa) o para reducir el riesgo de traumatismos para los ocupantes y otros usuarios de la red vial cuando se produce una colisión (seguridad pasiva)”¹³

En ese aspecto, la seguridad de los vehículos tiene especial importancia para la óptima movilidad de los usuarios de las vías, con lo cual el Estado debe promover la reducción de escenarios que puedan ocasionar lesiones para los conductores y acompañantes, lo que implica optar por medios de macro transportación terrestre que brinden seguridad en su movilidad.

Contrariamente a ello, la Autógrafa de ley propone implementar el servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles menores de dos (2) ruedas en el departamento de Madre de Dios, fomentando el uso de medios de transportes menos eficientes e inseguros para el traslado de pasajeros, incrementando, además, el riesgo de accidentabilidad y congestión vehicular.

Sobre la contravención a la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial

- 5. Considerando las recomendaciones señaladas en el Plan Mundial de Seguridad Vial se aprobó la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, mediante Decreto Supremo N° 009-2023-MTC.

Al respecto, la Política Nacional Multisectorial ha identificado como problema público “la pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial”, la misma que tiene como evidencia la estadística generada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que indica que en el año 2021 ocurrieron 74,624 siniestros de tránsito, en los cuales fallecieron 3 032 personas, mientras que para el año 2022 ocurrieron 83,897 siniestros de tránsito y fallecieron 3 328 personas.

Tabla 1. Siniestralidad de tránsito 2021 – 2022

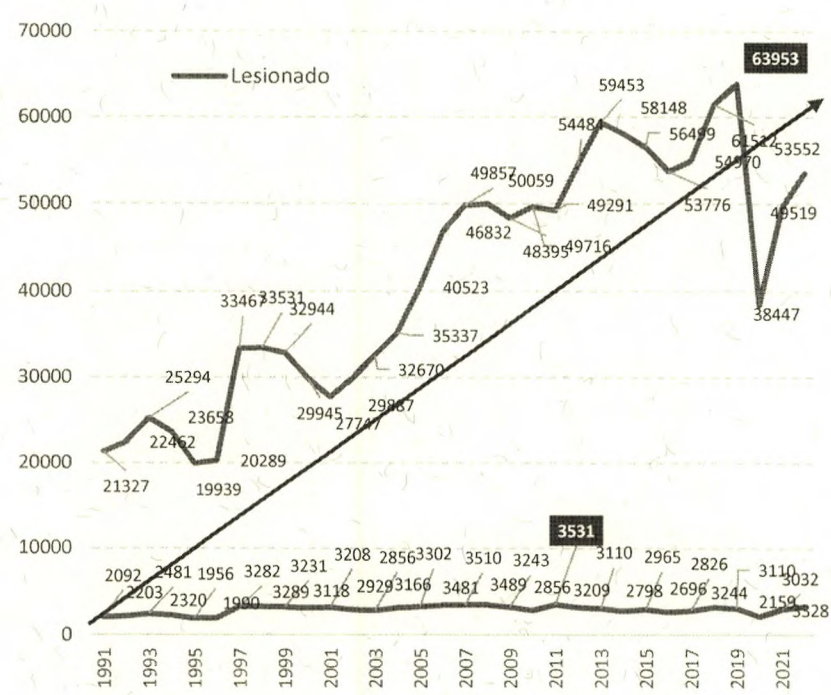
Periodo	Siniestros de tránsito	Personas Fallecidas	Personas Heridas
2021	74 624	3 032	49 519
2022	83 897	3 328	53 552
Variación de Valores Absolutos	+ 9 273	+ 296	+ 4 033
Porcentaje de Variación (%)	+ 12.4%	+ 9.8%	+ 8.1%

Fuente: DIVEST/DIRTIC – Policía Nacional del Perú
Elaboración: Observatorio Nacional de Seguridad Vial - MTC¹⁴

Desde periodos anteriores, las muertes y lesiones graves ya se presentan como una problemática que muestra una tendencia creciente desde hace 30 años. En efecto, entre los años 1991 y 1999 se registraron, en promedio, un total de 25 mil lesionados cada año, mientras que durante el periodo comprendido entre el 2011 y 2019, se registraron en promedio 56 mil lesionados, esto significa que, en los últimos 10 años del siglo XXI, se ha duplicado la cantidad lesionados por siniestros de tránsito. En el año 2022, se registró una cantidad de más de 53 mil lesionados. Para mejor ejemplificación, se presenta el siguiente gráfico:

13 Plan Mundial – Decenio de acción para la Seguridad Vial 2021-2030, página 13
https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true
14 <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2022/> pág. 6

Gráfico 1: Muertes y lesiones en siniestros de tránsito, 1991 – 2022



Nota: Periodo 2020-2021, disminución a consecuencia del COVID.
Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Entre las causas que generan el problema público en mención, se encuentran los bajos estándares de seguridad vehicular, lo que se debe, a su vez, al incremento de la tasa de motorización y disminución del uso de vehículos de movilidad activa y/o sostenible; así como a las propias actitudes y comportamientos que generan vulnerabilidad en las vías.

Las principales causas de los siniestros de tránsito registrados desde el 2015, son el exceso de velocidad del conductor, la imprudencia del conductor y el estado de ebriedad del conductor. Ello representa más del 63.9% de los siniestros de tránsito, tal y como se advierte en la Tabla 2:

Tabla 2. Causas de siniestros de tránsito 2017 – 2022

Causas de accidentes	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Exceso de velocidad	32.11%	31.78%	28.86%	27.81%	27.43%	26.89%	27.62%	26.85%
Imprudencia del conductor	28.84%	28.23%	29.38%	28.71%	29.66%	29.86%	28.22%	27.86%
Ebriedad del conductor	8.12%	7.30%	7.68%	7.33%	7.05%	6.12%	6.56%	7.54%
Imprudencia del peatón	7.22%	6.61%	6.23%	5.94%	4.86%	3.60%	3.31%	3.25%
Imprudencia del pasajero	1.82%	1.81%	1.77%	1.17%	1.33%	0.94%	0.66%	0.93%
Exceso de carga	0.39%	0.39%	0.23%	0.43%	0.34%	0.25%	0.32%	0.41%
Desacato Señal de Tránsito del Conductor	2.66%	2.42%	2.19%	1.11%	0.92%	0.92%	0.64%	0.62%
Desacato Señal de Tránsito del Peatón	0.00%	0.00%	0.00%	0.25%	0.25%	0.14%	0.08%	0.12%
Falla Mecánica	1.99%	2.14%	2.10%	2.14%	1.70%	1.66%	1.74%	1.45%

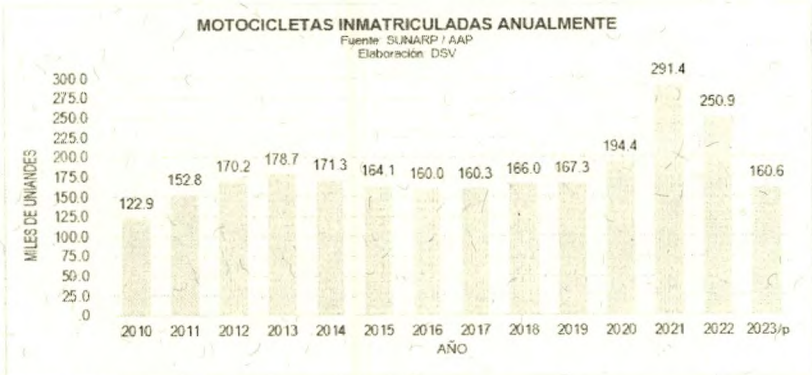
Falta de Luces	0.56%	0.49%	0.48%	0.45%	0.43%	0.22%	0.21%	0.25%
Vía en mal estado	1.74%	1.69%	1.79%	1.88%	1.63%	1.57%	1.74%	1.69%
Señalización Defectuosa	0.67%	1.01%	0.52%	0.53%	0.55%	0.21%	0.27%	0.22%
Invasión de Carril	2.16%	2.07%	2.35%	2.39%	2.01%	2.11%	1.90%	2.23%
Vehículo mal Estacionado	0.75%	0.61%	0.62%	0.48%	0.55%	0.35%	0.27%	0.25%
Factor Ambiental	0.50%	0.65%	0.83%	0.90%	0.96%	0.87%	0.91%	0.77%
Estado de Ebriedad del Peatón	0.47%	0.29%	0.50%	0.80%	0.50%	0.33%	0.16%	0.23%
No identifica la causa	2.75%	3.23%	3.89%	6.12%	5.48%	4.79%	5.20%	5.14%
No tiene la certeza de determinar la causa	1.92%	2.30%	3.42%	4.45%	4.54%	6.12%	5.41%	4.66%
Otros (Especifique)	5.33%	6.99%	7.16%	7.11%	9.82%	13.04%	14.79%	15.56%
Total de siniestros reportados	95 532	89 304	88 168	90 056	95 800	57 396	74 624	83 897

Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial (DSV) – MTC

Respecto de los bajos estándares de seguridad vial, señalan que el rápido crecimiento del parque automotor en los países de América Latina, entre ellos, el Perú, ha traído consigo el aumento de siniestralidad vial. Así, el parque automotor se ha incrementado en casi el 89% entre los años 2007 y 2018, pasando de haber 1'534,303 vehículos en el 2007, a ser 2'894,327 en el 2018.

Por su parte, durante la última década la inmatriculación de motocicletas ha mantenido una tendencia variable, no obstante, desde el 2017 esta se mantiene al alza, llegando a 250,961 unidades en el 2022. Además, en el año 2021 se representó la mayor inmatriculación con 291,490 unidades.

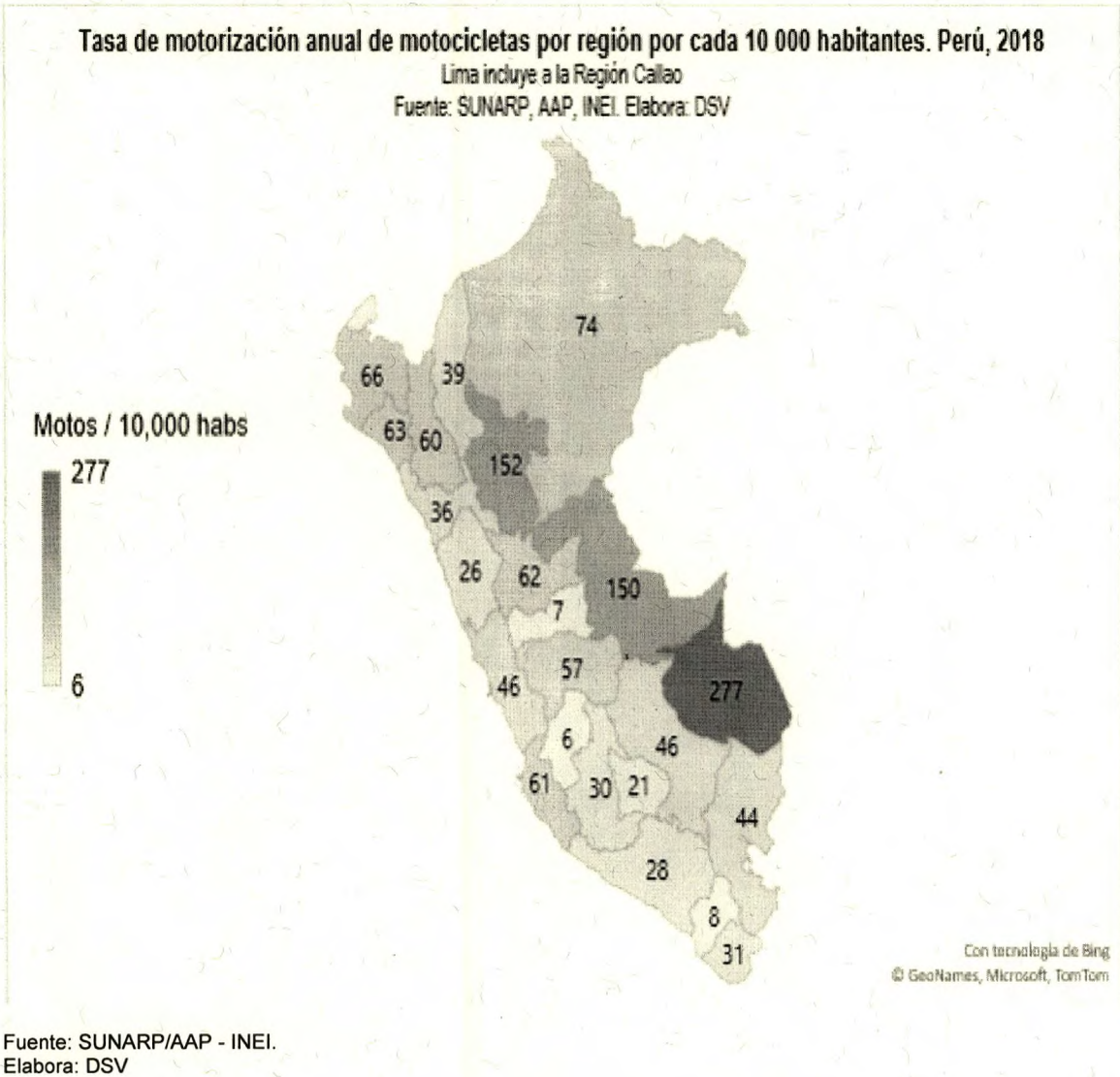
Gráfico 2. Motocicletas inmatriculadas a nivel nacional en el periodo 2010 – junio 2023 (en miles)



Fuente: SUNARP/AAP
Elaboración: DSV

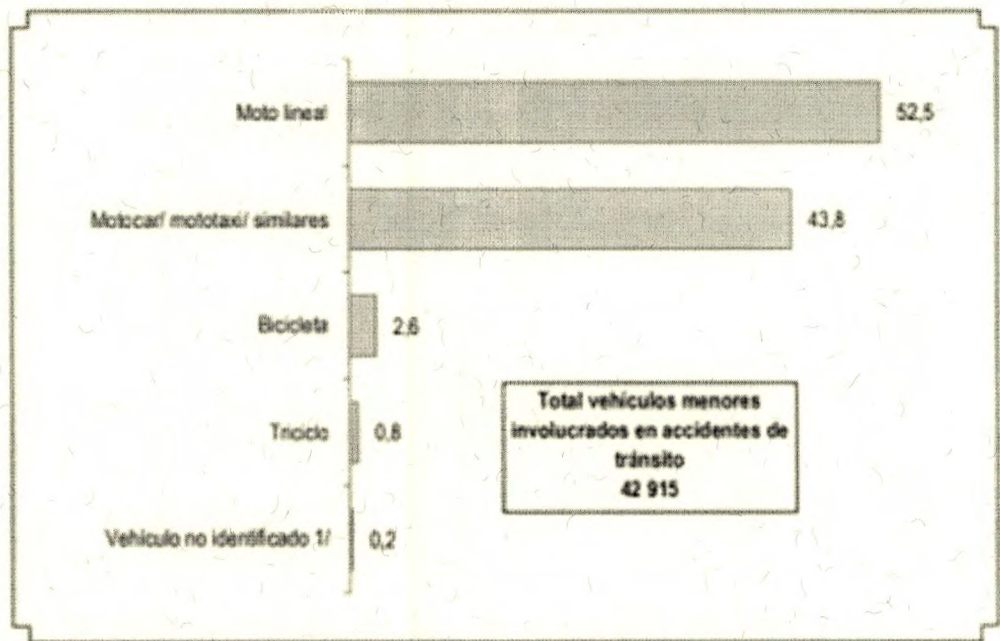
En esa línea, conforme se aprecia en la siguiente gráfica, la tasa de motorización anual de motocicletas por región por cada 10 000 habitantes para el año 2018 era de: Madre de Dios (277), San Martín (152), Ucayali (150), Loreto (74) y Piura (66); donde sólo las tres primeras cuentan con una tasa que al menos dobla a las de las demás regiones. Por otra parte, se observan dentro de las cinco regiones con menor tasa a Apurímac (21), Tumbes (13) Moquegua (8), Pasco (7) y Huancavelica (6); donde destacan que las tres últimas no superar la tasa de 10 motos cada 10 000 habitantes.

Gráfico 3. Tasa de motorización anual de motocicletas por región por cada 10 000 habitantes para el 2018



Además, las motocicletas han mantenido un aumento sostenido en su participación en siniestros de tránsito en los últimos tres quinquenios. En efecto, según el INEI, del Análisis de los Accidentes de Tránsito Occurridos realizado en el Año 2016, se registró que los accidentes de tránsito en moto lineal fueron de 53% del total de accidentes en vehículos menores, tal como se muestra en la figura siguiente:

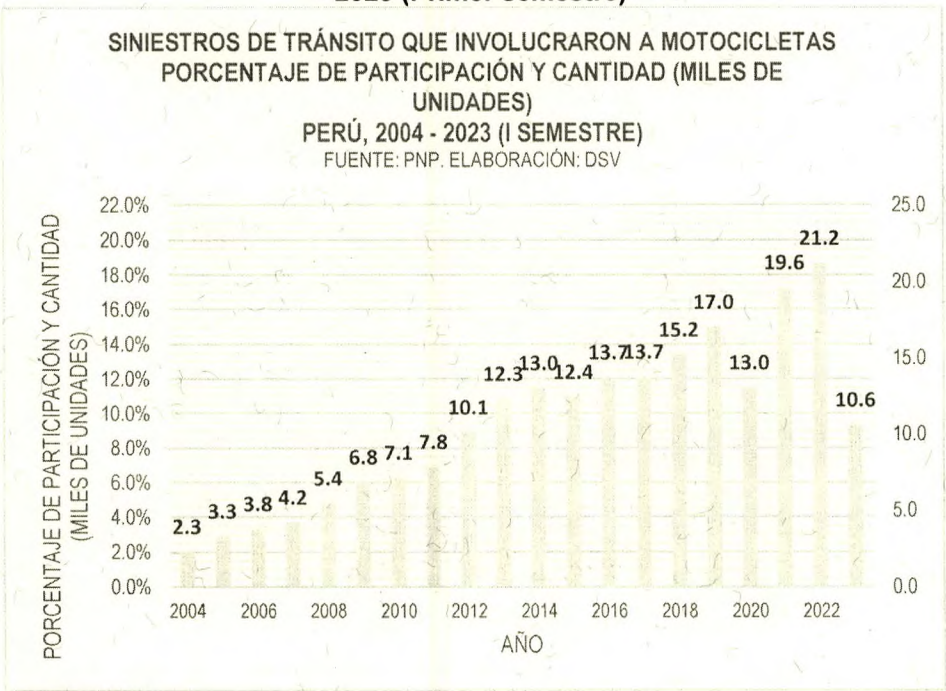
Gráfico 4. Perú: vehículos menores involucrados en accidente de tránsito



1/ Se refiere a la información no identificada en las fuentes de información policial (Libro de ocurrencias y SIDPOL).
2/ Comprende cuatrimoto, motocultor, entre otros.
Nota: La suma porcentual no llega al 100% por efecto del redondeo.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – VI Censo Nacional de Comisarias 2017.

Así, durante el 2022, tuvieron participación en siniestros de tránsito, 21,212 motocicletas, de los cuales 834 participaron en siniestros fatales. En el primer semestre del 2023 participaron en siniestros en tránsito 10,603 motocicletas, de los cuales 437 participaron en siniestros fatales.

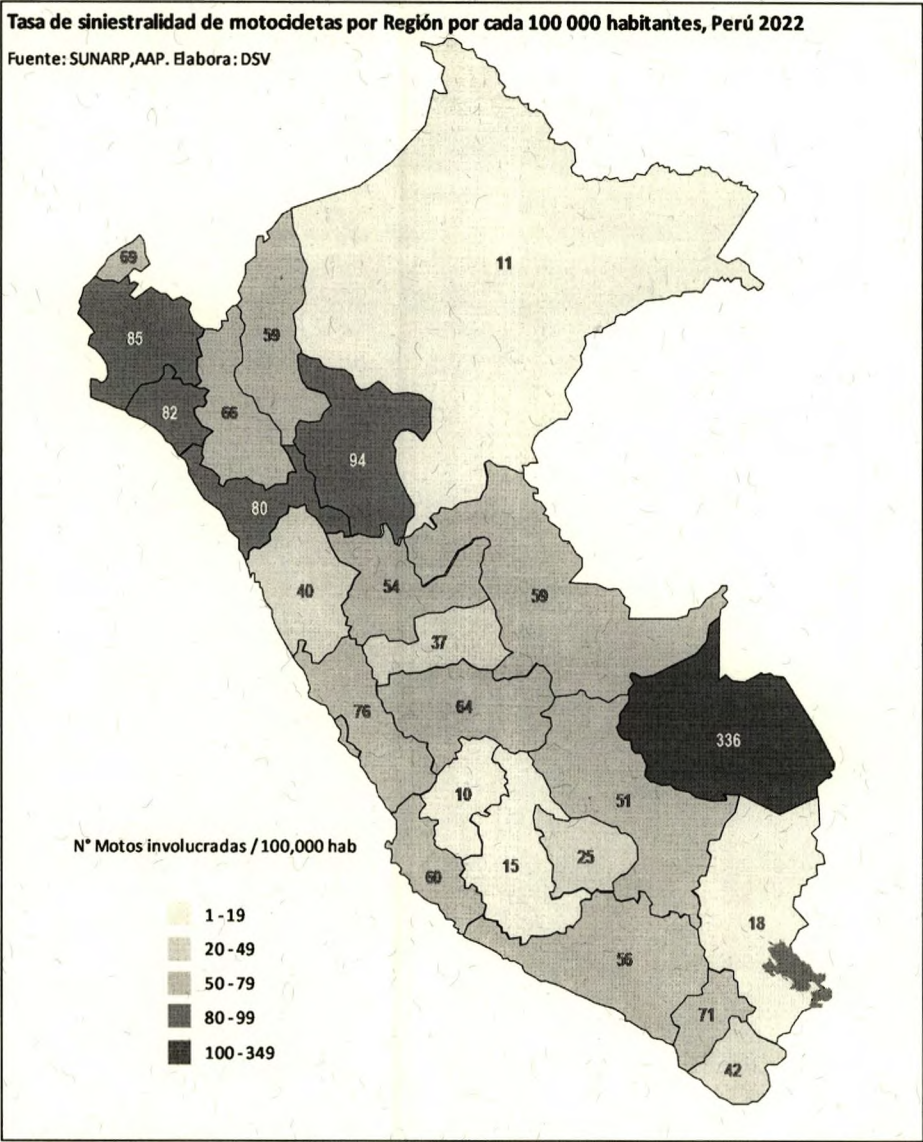
Gráfico 5. Siniestros de tránsito que involucraron a motocicletas en Perú, en el periodo 2004 - 2023 (Primer semestre)



Fuente: PNP.
Elaboración: DSV

A mayor abundamiento, en la siguiente figura se presenta la tasa de siniestralidad de estos vehículos por región por cada 100 000 habitantes para el año 2022. Así, se observan dentro de las cinco regiones con mayor tasa a Madre de Dios (336), San Martín (94), Piura (85), Lambayeque (82) y La Libertad (80); donde la primera destaca por estar muy por encima de las demás regiones. Por otra parte, se observan dentro de las cinco regiones con menor tasa a Apurímac (25), Puno (18), Ayacucho (15), Loreto (11) y Huancavelica (10); donde destaca la última por estar muy por debajo de las demás.

Gráfico 6. Tasa de siniestralidad de motocicletas por región por cada 100 000 habitante en el 2022.



Fuente: PNP.
Elaboración: DSV

Respecto a los fallecidos, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, ha procesado la información de siniestros de tránsito con consecuencias fatales, la misma que puede ser apreciada en la siguiente tabla que muestra la diferencia acumulada de la participación de motocicletas en siniestros de tránsito y las víctimas fatales asociadas a ello.¹⁵

15 <https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-siniestralidad-de-transito-con-motocicletas-2021-2022/>

Tabla 3. Comparativo de participación de motocicletas en siniestros de tránsito fatal, 2021 – 2022

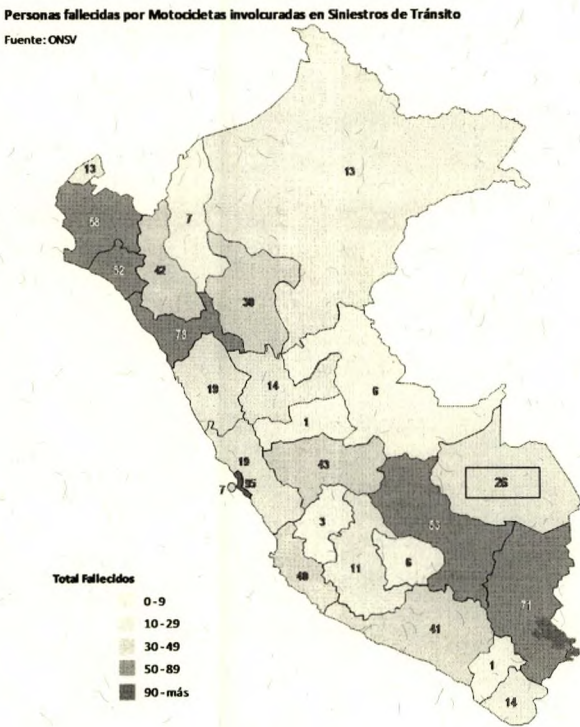
Año	Motocicletas involucradas	Fallecidos
2021	794	787
2022	763	788
Variación de valores absolutos	-31	1
Porcentaje de variación (%)	-3.9%	0.1%

6. Adicionalmente, teniendo en cuenta que la Autógrafa de Ley tiene como ámbito geográfico aplicativo al departamento de Madre de Dios, resulta importante poner especial énfasis en la problemática de siniestralidad vial en dicha región, siendo que la citada información, la región de Madre de Dios cobra mayor relevancia, si consideramos la incidencia de fallecidos en relación a la cantidad de motocicletas y población de dicha zona, evidenciándola como la de mayor incidencia, si consideramos la tasa de siniestralidad de acuerdo con el gráfico 6.

Al respecto, el departamento de Madre de Dios cuenta con la mayor tasa de motorización de motocicletas (gráfico 3), siendo que por cada 10 mil habitantes hay 277 motocicletas, que es casi el doble de Ucayali. Adicionalmente, dicho departamento cuenta con la mayor tasa de siniestralidad en motocicletas por cada 100 mil habitantes en comparación con los demás departamentos del país (Gráfico 6), configurándose 336 siniestros por cada 100 mil habitantes. Este es un dato es de suma importancia ya que la Autógrafa desea implementar la prestación de servicio de transporte de pasajeros justamente en con vehículos que cuentan con mayor siniestralidad.

Además, en el departamento de Madre de Dios se ha registrado 26 personas fallecidas, con motocicletas involucradas en siniestros de tránsito, como se muestra en el gráfico 7. En efecto, en el siguiente mapa se hace un comparativo respecto con otros departamentos en donde se aprecia la alta siniestralidad.

Gráfico 7. Personas fallecidas, por departamento, a bordo de motocicletas



De gráfico 7 se advierte que, si bien el departamento con mayor cantidad de personas fallecidas con motocicletas es Lima Metropolitana con 95 personas fallecidas, ello se debe a que alberga más de 10 millones de habitantes. Ahora bien, tenemos que de los 159 422 habitantes que tiene Madre de Dios, fallecieron 26 personas en el año 2022, cifra que es superior a Ayacucho (11 fallecidos), a pesar de que este departamento tiene 739 831 habitantes¹⁶.

Así, se tiene que tanto las lesiones como los fallecimientos a causa de siniestros en motocicletas en Madre de Dios representan un problema público de especial relevancia que amerita la atención de las entidades del Estado, debiendo ser considerado en las propuestas legislativas que se formulen.

En este contexto, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030, actualmente vigente, busca recoger la vasta y buena experiencia internacional en enfrentar el problema público identificado, razón por la cual se adopta el Enfoque de Seguridad Vial, reconociendo la necesidad de asegurar que el sistema de transporte terrestre garantice que las personas que lo usan se movilicen sin poner en riesgo la vida y salud.

En esa línea, uno de los factores del Enfoque del Sistema Seguro viene a ser contar con “vehículos seguros” lo cual también ha sido replicado en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023 – 2030. En efecto, la referida política identificó seis objetivos prioritarios siendo que el Objetivo Prioritario N° 3 es “lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de las y los usuarios viales.”

En ese contexto, la Autógrafa de Ley plantea la habilitación para que vehículos automotores menores de dos (2) ruedas de la categoría L3 de la clasificación vehicular establecida en el RNV, brinden el servicio de transporte terrestre de personas; sin embargo, la referida ley no ha analizado la siniestralidad vehicular (desarrollada en los numerales anteriores) como un factor de riesgo para conductores y acompañantes de motocicletas.

Es así como las propias características de los vehículos menores de dos (2) ruedas tiene como uno de sus efectos el riesgo de incremento de ocurrencia de un siniestro de tránsito, lo que implica una mayor exposición al riesgo no solo del conductor y su acompañante, sino también de los otros usuarios más vulnerables (peatones, niñas y niños, adolescentes, adultos mayores, personas con discapacidades motrices, ciclistas, entre otros).

A modo de una mejor comprensión, en el siguiente cuadro se desarrollan las principales características de un vehículo automotor menor de la categoría L5 (mototaxis) versus los vehículos de la categoría L3 (motocicletas), conforme se aprecia:

16 Instituto Nacional de Estadística e Informática - PERÚ: Estimaciones y proyecciones de población por departamento, sexo y grupo quinquenal edad 1995-2025, pág. 117 y 118.
<https://proyectos.inei.gob.pe/web/biblioineipub/bancopub/est/lib0846/libro.pdf>

Tabla 4. Comparativa entre motocicletas y mototaxi

	MOTOCICLETAS L3	MOTOTAXIS L5
Número de ruedas	2	3 simétricas
Velocidad	Categoría L3: Velocidad máxima de construcción <u>mayor a 50 km/h</u> y con una cilindrada superior a <u>50 cc</u> en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.	Categoría L5: Velocidad máxima de construcción <u>mayor a 50 km/h</u> y con una cilindrada superior a <u>50 cc</u> en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión. Excepcionalmente, el eje posterior puede ser de rodada doble
Cabinado	NO	SI
Estabilidad	Relativa	SI
Extintor	NO	SI
Cinturón de seguridad	NO	SI
Cantidad de pasajeros	1	3

Fuente: Reglamento Nacional de Vehículos, DS 058-2003-MTC.
Elaboración: DSV

Conforme se aprecia de la Tabla 4, un vehículo automotor menor de la categoría L3 cuenta con características de velocidades y cilindrada iguales a la de un vehículo de la categoría L5. En efecto, ambos vehículos menores pueden alcanzar velocidades mayores a los 50 km/h y contar con una cilindrada superior a los 50 cc; no obstante, la gran diferencia entre estos vehículos radica en la seguridad que brinda para el conductor y sus acompañantes durante su circulación.

De esa manera, como elemento más resaltante de seguridad podemos señalar que los vehículos automotores menores de la categoría L5 (que son los que justamente brindan el servicio de transporte público de personas), son vehículos cabinados, lo cual es un elemento sumamente importante ya que, en caso de suscitarse siniestralidad, pueden evitar que sus pasajeros salgan despedidos del vehículo (escenario que sí ocurre en una motocicleta).

Otro elemento para considerar es la estabilidad que cuenta un vehículo de la categoría L5 ya que, según el RNV, son vehículos que cuentan con una **fórmula rodante** de tres (3) ruedas simétricas, es decir, las ruedas están dispuestas de manera simétrica alrededor del eje central. Ahora bien, que un vehículo cuente con 3 ruedas simétricas lo dota de una estabilidad mayor ya que permite que las fuerzas que se vayan a ejercer en un objeto en movimiento (mototaxi) cuenten con mejor proporcionalidad en su dispersión¹⁷.

Como elementos de seguridad también podemos considerar al cinturón de seguridad, la cual es un elemento regulado en el Anexo III numeral 16 del RNV que dispone que **“los cinturones de seguridad, sus hebillas y anclajes deberán soportar en sí mismos, así como en sus puntos de fijación y de acople una fuerza de tracción mínima de 1800 kg para las categorías M y N y de 700 kg para la categoría L5”; sin embargo, una motocicleta carece de cinturón de seguridad justamente por las propias características de dicho vehículo ya que hace complicado que el cinturón pueda asegurar de forma adecuada al conductor y/o su acompañante.**

17 Conforme a la Segunda Ley de Newton, la aceleración de un objeto es directamente proporcional a la fuerza neta que actúa sobre él e inversamente proporcional a su masa. Así pues, si una fuerza neta es aplicada en un objeto, la velocidad del objeto cambiará dado que su dirección o rapidez cambiará.
https://imagine.gsfc.nasa.gov/observatories/learning/swift/classroom/docs/law2_guide_spanish.pdf

Es importante mencionar que son las municipalidades distritales las que pueden emitir ordenanzas regulando la prestación del servicio de transportes en los vehículos menores categoría L5 (mototaxis). Así pues, dichas entidades pueden establecer características de seguridad adicionales como es el enmallado, el uso de extintores, etc. como parte de los elementos a ser requeridos para una óptima prestación del servicio.

Complementariamente, y a modo de comparación, en la siguiente tabla se aprecia la potencia y cilindrada de las motocicletas vs los mototaxis:

Tabla 7. Características de las motocicletas y mototaxis más comerciales

Modelo	Potencia (HP)	Cilindrada (CC)	Imagen	Modelo	Potencia (HP)	Cilindrada (CC)	Imagen
Honda Navi	7.83	109.2		Torito Bajaj	10.19	199	
Bajaj Discover 125 ST	12.82	124.6		Mavia M-150	11.4	149	
Ssenda Finiti Sport 150	11.45	150		Motokar NL 150	11.2	149.2	
Bajaj Pulsar NS 125	11.8	124.4		Ssenda Panorámico	11.45	150	
Ssenda Eco Finiti 150	10.98	150		Ronco La Nave 150	12.73	149	

Elaboración: DSV

Como se puede apreciar, los mototaxis cuentan con una potencia mayor (caballos de fuerza) y cilindrada frente a algunos modelos de motocicletas lo cual resulta importante de resaltar ya que un vehículo de la categoría L5 puede albergar hasta tres (3) pasajeros, lo cual no sucede en una motocicleta que puede llevar solo un (1) pasajero.

En ese sentido, debido a razones técnicas y en aras de garantizar la seguridad del servicio de transporte terrestre de personas, nuestro ordenamiento jurídico vigente solo faculta a los vehículos de la categoría L5 a brindar el servicio de transporte público de personas en vehículos menores automotores, el cual es un servicio complementario al sistema integrado de transporte urbano y/o rural, siendo que los otros tipos de vehículos menores (incluidas las motocicletas que son categorías L1 y L3) están habilitadas para la movilización particular, pero no para el transporte público de personas.

Por estas consideraciones, la Autógrafa de Ley contraviene los objetivos prioritarios de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 referidos a lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de las y los usuarios viales, los cuales buscan contrarrestar una de las principales las causas que generan pérdida de vidas y capacidades humanas por la

inseguridad vial y por ende, reducir la alta tasa de siniestralidad vial y que se encuentran en proceso de implementación desde la aprobación de la citada Política.

Experiencia internacional

7. Como parte del análisis, se considera oportuno hacer referencia a la experiencia internacional sudamericana, en la cual se viene prestando el servicio de transporte público de personas en vehículos menores de dos ruedas (motocicletas), con la finalidad de apreciar la tasa de siniestralidad.

Es importante recalcar que el marco normativo de los países revisados es impreciso lo cual ha ocasionado que exista la “ventana” para justificar la legalidad de la prestación del transporte público en motocicletas, originando un mercado creciente en su prestación. Para una mejor comprensión, se aprecia el siguiente cuadro:

PAIS	NORMA	CONTENIDO	COMENTARIO
ARGENTINA	Ley de Tránsito N° 24.449	ARTICULO 16. — CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son: Clase A): Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años; http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/ley%2024449.pdf	Argentina cuenta con un modelo federal, con lo que la normativa nacional suele ser imprecisa (como en el presente caso). En ese sentido, corresponde a cada municipio regular el transporte público de personas en su territorio mediante motocicleta; no obstante, dichos municipios no han regulado el servicio a pesar que Uber moto está operando en los alrededores de Buenos Aires. https://eldoce.tv/sociedad/lanzan-uber-moto-cordoba-es-legal-ciudad-152199
COLOMBIA	Código Nacional de Tránsito Terrestre – Ley 769 de 2002	Art. 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: 1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad. 2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. 3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite. https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/80DACD68A7EB2A9E05257E0A0060A2E6/\$FILE/LY_769_CODIGO_DE_TRANSITO.pdf	La regulación es imprecisa lo que ha ocasionado que se preste el servicio de aplicativos como uber motos, sin que estos estén debidamente regulados. Ante los reclamos de conductores, el gobierno señaló que viene trabajando en la regulación de los aplicativos. https://www.elnuevosiglo.com.co/politica/sigue-el-pulso-por-reglamentar-plataformas-de-transporte

EL SALVADOR	Reglamento General de Transporte Terrestre - Decreto Ejecutivo N° 35-2002	Art. 74.- Los requisitos específicos por Categoría, Tipo, Subtipo y Clase de Servicio en la Naturaleza de <u>Transporte Público de Pasajeros</u>, son: (...) 2. Categoría Transporte Unitario Público de Pasajeros: a) TIPO Mototaxi: - <u>Motocicletas de todo tipo</u>, inclusive con asiento lateral, denominadas Sidecar, o similar. - Deberán estar identificados con la leyenda "Mototaxi" con el número de Permiso de Operación de Transporte Terrestre, tal identificación deberá tener 20 centímetros de largo por 15 centímetros de ancho, en color negro al costado de las loderas traseras. - Portación de placa "M". (...) https://www.transparencia.gob.sv/instituciones/vmt/documents/7532/download	Si bien es cierto en El Salvador resulta legal en transporte público de personas en motocicletas, en octubre de 2022, la Comisión de Obras Públicas anunció una la elaboración de una ley de transporte alterna para regular plataformas de servicio como Uber e InDriver. Sin embargo, a la fecha no hay información sobre el anteproyecto. https://www.laprensagrafica.com/el-salvador/Conductores-siguen-a-la-espera-de-legalizacion-de-aplicaciones-de-transporte-en-El-Salvador-20230602-0099.html
MEXICO	Ley general de movilidad y seguridad vial - DOF 08-05-2023	Art. 3. Glosario Para efectos de la presente Ley se entenderá por: (...) XXXI. Motocicleta: <u>Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga</u>, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies.	México cuenta con un modelo federal, con lo que la normativa nacional suele ser imprecisa (como en el presente caso). En ese sentido, corresponde a cada municipio regular el transporte público de personas en su territorio mediante motocicleta; no obstante, dichos municipios no han regulado el servicio a pesar que Uber moto está que opera en Querétaro (entre otros). https://www.dianodequeretaro.com.mx/local/uber-moto-es-illegal-cuanalo-8533788.html https://www.motorpasion.com.mx/industria/uber-moto-disponible-mexico

Respecto de Ecuador, de acuerdo con la información disponible por su Agencia Nacional de Tránsito, se evidencia un incremento de las víctimas fatales en siniestros que involucran motocicletas. Es así que, entre el periodo 2018 a 2022 se registra un incremento del 41% en la ocurrencia de víctimas fatales usuarios de motocicletas. Asimismo, las víctimas fatales usuarios de motocicletas, para el periodo 2022, representan el 34% del total de víctimas fatales en siniestros de tránsito.

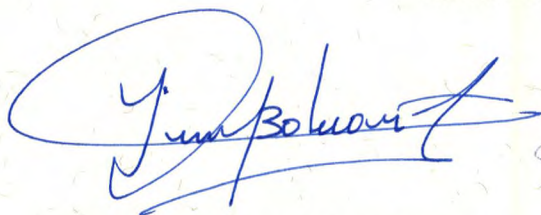
Por su parte, Colombia, de acuerdo con la información que tiene disponible su Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial también evidencia un incremento de las víctimas fatales en siniestros que involucran motocicletas.

Así pues, entre el periodo 2018 a 2022 se registró un incremento del 46% en la ocurrencia de víctimas fatales usuarios de motocicletas. Asimismo, las víctimas fatales usuarios de motocicletas, para el periodo 2022, representan el 60% del total de víctimas fatales en siniestros de tránsito.

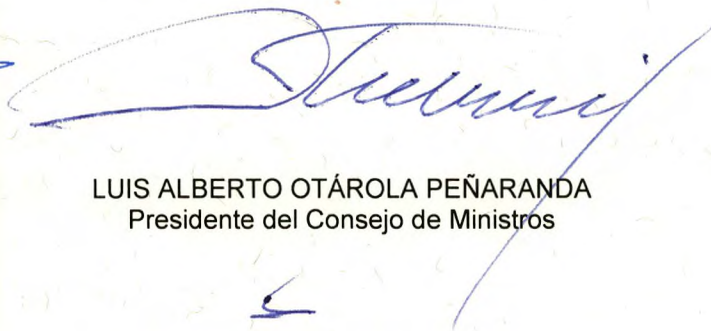
Es importante mencionar que la llegada de los aplicativos, como el de “uber moto”, también influyó en el mayor uso de la motocicleta. En Ecuador dicho aplicativo llegó aproximadamente en 2021, mientras que en Colombia hizo lo propio en 2020 aproximadamente (actualmente está en análisis su ingreso en Bogotá); no obstante, en ambos países, desde el 2020 se ha evidenciado un crecimiento de sus índices de siniestralidad fatal en motocicletas.

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafo de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,



DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República



LUIS ALBERTO OTÁROLA PEÑARANDA
Presidente del Consejo de Ministros



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **16** de **enero** del **2024**

Habiendo sido observada la autógrafa de ley,
pase a la comisión de:

- **Transportes y Comunicaciones.**



.....
GIOVANNI PORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE AUTORIZA EXCEPCIONALMENTE EL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES
MOTORIZADOS DE DOS RUEDAS DE LA CATEGORÍA L3, EN EL
DEPARTAMENTO DE MADRE DE DIOS**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto la regulación y la formalización del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas en el departamento de Madre de Dios, por carecer de adecuados sistemas de transporte urbano, por su deficiente infraestructura vial y por su escaso número de vehículos de transporte público de pasajeros en unidades de las categorías M2 y M3.

Artículo 2. Autorización excepcional

Se autoriza, de forma excepcional y complementaria al servicio público de transporte terrestre, el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas de la categoría L3, dispuestos en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, en el departamento de Madre de Dios.

Artículo 3. Plazo de la autorización excepcional

El plazo de la autorización a que se refiere el artículo 2 es de cinco años, pudiendo ser prorrogado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones previa evaluación del impacto de esta medida y de los informes trimestrales que emitan las municipalidades provinciales y las municipalidades distritales del departamento de Madre de Dios.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Regulaciones municipales

Las municipalidades provinciales y las municipalidades distritales del departamento de Madre de Dios, en el marco de sus competencias, regularán el

desarrollo del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores motorizados de dos ruedas de la categoría L3, priorizando la seguridad ciudadana y la protección del pasajero. Esta regulación conlleva a lo siguiente:

- a) *La identificación de los conductores y de los propietarios de los vehículos menores que brindan el referido servicio de transporte, para efectos de la responsabilidad extracontractual, así como para determinar los mecanismos y los requisitos de operación que garanticen la seguridad e integridad personal de los pasajeros.*
- b) *El registro de las empresas o asociaciones prestadoras del referido servicio de transporte, las cuales deberán presentar ante la municipalidad competente la relación actualizada de sus asociados en forma mensual, así como el reporte de accidentes ocurridos.*

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

En Lima, a los veintisiete días del mes de diciembre de dos mil veintitrés.

ALEJANDRO SOTO REYES
Presidente del Congreso de la República

Yessica Roselli Amuruz Dulanto
YESSICA ROSSELLI AMURUZ DULANTO
Tercera Vicepresidenta del Congreso de la República

A LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

