CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
06 MAYO 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:15am

PROYECTO DE LEY:

NUEVA LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS L5

Los congresistas de la República que suscriben, integrantes del **Grupo Parlamentario Somos Perú**, a iniciativa del congresista **HÉCTOR VALER PINTO** representante de Lima Metropolitana, ejerciendo el derecho de Iniciativa Legislativa que le confiere los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el Artículo 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

NUEVA LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS L5

CAPITULO I

OBJETO Y FINALIDAD DE LEY

Artículo 1.- Objeto y finalidad de la ley

La presente ley tiene como objeto regular el transporte público especial de vehículos menores motorizados L5 (conocido como mototaxi), con la finalidad de ser un complemento al servicio de transporte público de pasajeros en el ámbito urbano, interurbano, periurbano y rural; de manera segura y sostenible. La misma que será regulada por los gobiernos locales del país.

CAPITULO II

OBLIGACIONES DE LA PERSONA JURÍDICA Y DE LA PERSONA NATURAL

Artículo 2.- Obligaciones de la persona jurídica

1. Mantener actualizado el título habilitante, para el cual deberá solicitar la renovación dentro de los sesenta (60) días anteriores al vencimiento del título habilitante del mencionado título, de manera tal que exista continuidad entre el que vence y su renovación, dicha renovación será automática y por un periodo igual, siempre que cumplan con las disposiciones dictadas por la Municipalidad Distrital Competente.
2. Llevar el registro actualizado de los conductores y vehículos menores autorizados y que pertenezcan a la flota autorizada.
3. Mantener vigente las pólizas de seguros por cada vehículo registrado en la empresa jurídica con título habilitante.
4. Mantener vigente el certificado de inspección técnica vehicular de la flota vehicular autorizada.
5. Prestar el servicio de transporte público solo en la jurisdicción autorizada por las Municipalidades Distritales.
6. Llevar el registro de los contratos del prestador de conductor y propietarios de vehículos.
7. Pintar las placas en la parte superior, en la parte trasera y en los laterales del vehículo; así como el logotipo institucional.
8. Entregar el diseño y color de los uniformes de trabajo a los conductores y/o propietarios.

Artículo 3.- De la autorización y Títulos Habilitantes

Los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad distrital a las personas jurídicas para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en su jurisdicción, en el que estará la cantidad de flota vehicular, los paraderos y/o zonas de trabajo; tendrá una vigencia de 10 años; la flota podrá ser ampliada a solicitud de la persona jurídica del título habilitante en caso tenga incremento o podrá sustituir su flota vehicular.

Artículo 4.- De las Características de Vehículo Automotor L5

El vehículo automotor menor (categoría vehicular L5) autorizado para la prestación del servicio de transporte público de personas debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. Estar afiliado o ser miembro de la Persona Jurídica titular del Título Habilitante otorgado por la Municipalidad Distrital.
2. Contar con el certificado de la inspección técnica vehicular otorgada por las plantas

fijas o móviles de las entidades públicas o privadas autorizadas por el ministerio de transportes y comunicaciones.

3. Trasladar el número de pasajeros que indique la tarjeta de identificación vehicular.
4. Contar con un seguro obligatorio contra accidentes de tránsito a emitido por una autoridad autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS).
5. Ostentar el color señalado por la persona jurídica titular del título habilitante.
6. Tener pintado el número de la placa de rodaje en la parte superior de techo, laterales y posterior del vehículo.

CAPITULO III

DEL PRESTADOR DE SERVICIO, DEL CONDUCTOR Y LAS LICENCIAS

Artículo 5.- Del prestador de servicio

El prestador del servicio es la persona natural mayor de edad autorizada para conducir un vehículo menor de categoría L5 y que se encuentre afiliado a la persona jurídica titular del título habilitante y contar con una licencia de conducir BII - C.

Artículo 6.- Requisitos de la persona natural prestadora del servicio

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.

2. Ser propietario o contar con un contrato de alquiler de un vehículo menor L5 con firma legalizada por notario público o juez de paz no letrado.

3. Contar con una licencia de conducir de categoría clace BII-C.

4. Estar afiliado a la persona jurídica titular del título habilitante.

Artículo 7.- De la licencia de conducir

La licencia de conducir BII-C será otorgada a todo ciudadano mayor de edad que cuente con Documento Nacional de Identidad o Carnet de Extranjería, por las Municipalidades Provinciales; excepto en Lima Metropolitana, que serán entregadas por sus distritos, de acuerdo al reglamento de la presente Ley y sus normas conexas. Estas licencias tendrán validez a nivel nacional.

En el caso de los conductores que presenten algún tipo de discapacidad física por tener limitaciones de movilidad, de acuerdo a la resolución del Consejo Nacional para la Integración

de la Persona con Discapacidad(CONADIS), se le otorgara la licencia siempre que pueda demostrar la capacidad de conducir y controlar el vehículo de manera segura.

Artículo 8.- Requisitos para obtener la licencia de conducir Clase BII-C

Los requisitos son:

1. Examen médico en cualquier Centro de Salud Público y de ser privado deberá contar con la autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
2. Aprobar el examen de reglas de tránsito organizado por las Municipalidades Provinciales, excepto en Lima Metropolitana que será organizado por las Municipalidades Distritales.
3. Aprobar el examen de manejo organizado por las Municipalidades Provinciales y en Lima Metropolitana por las Municipalidades Distritales.

Artículo 9.- Obligaciones del conductor

El conductor está obligado a:

1. Contar con la licencia de conducir BIIC
2. Contar con el certificado de inspección técnica vehicular.
3. Contar con el seguro obligatorio de tránsito (SOAT o Certificado de Accidente de Tránsito - CAT)
4. Realizar el transporte de personas en condiciones óptimas y de seguridad.
5. Prestar el servicio dentro de la jurisdicción precisada en el título habilitante otorgada por la Municipalidad Distrital; sin perjuicio de trasponer el límite jurisdiccional por causas excepcionales.
6. Conducir el vehículo a la velocidad permitida, conforme a Ley.
7. Cumplir con los lineamientos sectoriales en caso de desastre natural y emergencia sanitaria.

Artículo 10.- Del plan regulador

10.1 El plan regulador constituye una herramienta técnica y de gestión para las municipalidades, a fin de:

1. Determinar los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5).

2. Identificar las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito para los vehículos menores, la oferta y demanda del servicio.

3. Incluir acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del conductor.

10.2 El plan regulador es aprobado por ordenanza municipal distrital y para su ejecución deberá ser ratificado por las Municipalidades Provinciales; en el caso de los distritos de Lima Metropolitana, y por los gobiernos regionales en las restantes jurisdicciones. No puede incrementarse el número de autorizaciones de servicio sin contar con los estudios que modifiquen el nuevo plan regulador.

Artículo 11.- Del régimen común

11.1 La aplicación del régimen de gestión común permite que un conductor y su vehículo autorizado puedan cruzar al distrito contiguo para transportar pasajeros y retornar a su distrito de origen.

11.2 En el caso de dos distritos contiguos en donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), se implementará y establecerá un régimen de gestión común entre las municipalidades correspondientes. Si no se logra establecer dicho régimen, la municipalidad provincial fija los términos de gestión común.

11.3 La inexistencia del régimen de gestión común referido en el párrafo anterior no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción, ni tampoco a sancionar a los vehículos autorizados del distrito contiguo que ingresen a su jurisdicción. Para sancionar a los vehículos del distrito colindante, la municipalidad debe establecer un cuadro de sanciones por incumplimiento del régimen de gestión común.

Artículo 12.- De la Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta es un órgano colegiado autónomo de la estructura orgánica y funcional de la Municipalidad Distrital, la misma que tiene como objeto y finalidad dar opinión técnica vinculante para promover y aprobar las ordenanzas, los proyectos de planes, y proyectos de pre inversión e inversiones municipales relacionados al transporte público en vehículos menores de categoría L5.

Está integrado por el veinticinco (25%) del total de las personas jurídicas que cuenten con títulos habilitantes de servicio público en vehículos menores de categoría vehicularL5, por todos los comisarios de la jurisdicción municipal, por dos (02) regidores designados por el Concejo Municipal. Este órgano está presidido por el Alcalde o su representante.

Artículo 13.- Del control, fiscalización y sanción

13.1 Cada municipalidad de manera obligatoria implementa un cuerpo de inspectores de transporte de vehículos menores L5; así como un depósito municipal para el internamiento de dichos vehículos, en caso de infracciones muy graves, según el cuadro de infracción

municipal; bajo responsabilidad penal conforme lo establece el artículo 377 del Código Penal vigente.

13.2 Las municipalidades distritales aprueban el cuadro de infracciones, las sanciones y su respectivo procedimiento administrativo para las personas jurídicas y/o los conductores autorizados que incurran en infracciones; así como, para las personas jurídicas y/o conductores no autorizados

13.3 Sobre las multas:

A. Para las personas jurídicas:

a) Multa del 1% de la UIT para faltas leves.

b) Multa del 3% de la UIT para faltas graves.

c) Cancelación del título habilitante para las faltas muy graves.

B. Para los conductores:

a) Multa del 1% de la UIT para faltas leves.

b) Multa del 3% de la UIT para faltas graves.

c) Multa del 5% de la UIT para faltas muy graves, la cual tendrá como medida complementaria el internamiento del vehículo en el depósito municipal para vehículos L5.

13.4 En caso de personas jurídicas que presten servicio de transporte público en vehículos menores de categoría L5 sin contar con el título habilitante la multa será del 20% y en el caso de reincidencia será del 30% de la unidad impositiva tributaria (UIT).

13.5 En el caso de conductores no autorizados que presten servicio de transporte público en vehículos menores de categoría L5, se impondrá la Multa del 15% y en el caso de reincidencia será del 20% de la unidad impositiva tributaria (UIT) y como medida complementaria el internamiento de dicho vehículo, en el depósito municipal respectivo.

13.6 Los gobiernos locales están obligados a llevar el registro y control de los infractores, tanto de personas jurídicas como de conductores, bajo responsabilidad administrativa y penal.

Artículo 14.- De la capacitación al conductor

14.1 La Capacitación en Educación, Seguridad Vial y Sensibilización para los Mototaxistas es impartida de forma anual por las Municipalidad Distritales donde se presten el servicio de transporte público en este tipo de unidad vehicular. El objeto será educar y reeducar en una cultura de seguridad vial, respeto a su entorno, fortalecer el conocimiento de las normas de tránsito y transporte. El plan curricular será propuesto por la Comisión Técnica Mixta.

Artículo 15.- De la seguridad ciudadana

15.1 Es responsabilidad de cada Municipalidad Distrital donde se preste el servicio de transporte público de vehículos automotores menores promover los operativos contra la inseguridad ciudadana con la participación activa de las juntas vecinales y la Policía Nacional del Perú para erradicar la violencia que vienen sufriendo los mototaxistas del Perú.

15.2 En los comités distritales de seguridad ciudadana – CODISEC, podrán participar voluntariamente uno o más representantes de las organizaciones o personas jurídicas tenedores de los títulos habilitantes de transportistas de esta categoría vehicular L5.

15.3 La Policía Nacional del Perú, a través de sus comisarías u otras dependencias vinculadas a la erradicación de la violencia y la criminalidad, de la jurisdicción municipal en la que prestan servicios, prestarán atención inmediata a las solicitudes de protección y seguridad en la modalidad de garantías personales, impulsados por los mototaxistas, representantes gremiales y de las personas jurídicas tenedores de los títulos habilitantes de transportistas de esta categoría vehicular L5; bajo responsabilidad penal conforme establece el artículo 377 del Código Penal vigente relacionado a la omisión, rehusamiento o demora de actos funcionales.

Artículo 16.- Infraestructura vial y sus paraderos

Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores L5 son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del servicio.

CAPÍTULO IV

DE LA CORPORACION DE MOTOTAXITAS

Articulo 17.- La corporación es la institución que agrupa a dos o más personas jurídicas de naturaleza asociativa, societaria o cooperativa que posean títulos habilitantes de mototaxistas otorgados por las municipalidades e inscritas en el registro de personas jurídicas de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos y en la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.

Articulo 18.- Los representantes legales que integren las mencionadas corporaciones no deben tener antecedentes penales, judiciales ni policiales; asimismo, no podrán tener multas impagas por la comisión de infracciones tributarias y administrativas vigentes.

CAPÍTULO V

FONDO DE PROTECCIÓN Y DESARROLLO (FONPRODE)

Articulo 19.- Cresase el fondo de protección y desarrollo – **FONPRODE,** que tiene por finalidad FORTALECER LA CAPACIDAD MICROEMPRESARIAL, FINANCIERA Y SOCIAL.

Articulo 20.- Son recursos de FONPRODE:

1. Los aportes de todos los afiliados a las personas jurídicas poseedoras de los títulos habilitantes de mototaxistas del Perú
2. Con colectas de bien público con aprobación del Ministerio del Interior.
3. Con recolección de fondos provenientes de actividades culturales, deportivas, espectáculos y turísticos aprobados por los ministerios, gobiernos regionales y locales correspondientes.
4. Con el 1% de todas multas impuestas por los gobiernos locales a los vehículos automotores menores L5.
5. Con el 1% del valor real de las mercancías durante el despacho aduanero (valor CIF) de vehículos automotores menores L5 de cilindraje mayores de 50 centímetros cúbicos y menores de 250 centímetros cúbicos; así como, de los repuestos para estos vehículos que son gravados por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.

Articulo 21.- Los recursos recaudados son intangibles, ingresan al FONPRODE y son administrados por el Consejo Directivo.

Articulo 22.- El FONPRODE tiene la siguiente estructura orgánica:

1. Un Consejo Directivo
2. Un Gerente General

Articulo 23.- Consejo Directivo.

Este Consejo Directivo está integrado por un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien lo preside; un representante del Ministerio de Economía y Finanzas y siete (7) representantes de las empresas jurídicas con títulos habilitantes, como se detalla:

1. Un representante de la Macro Región Norte

2. Un representante de la Macro Región Centro
3. Un representante de la Macro Región Sur
4. Un representante de la Macro Región Oriente
5. Tres representantes de las corporaciones de Lima Metropolitana que estarán integradas por no menos de 200 personas jurídicas con títulos habilitantes de vehículos automotores menores L5

Articulo 24.- No podrán ser miembros del Consejo Directivo ni Gerente General quienes se encuentren en los siguientes supuestos:

1. Tengan antecedentes penales
2. Tengan antecedentes judiciales
3. Ser miembro o funcionario de los órganos de gobierno de gobiernos regionales y locales

Articulo 25.- El Gerente General será elegido por mayoría de votos

Articulo 26.- Para gozar de los derechos y beneficios los conductores de mototaxi deben cumplir con lo establecido en los artículos 5 y 9 de la presente Ley.

DISPOSICIÓN MODIFICATORIA

PRIMERA. Modifíquese el numeral 30.2 del artículo 30 de la Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en el siguiente sentido:

"30.2 el SOAT y el CAT cubren a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes que sufran lesiones o muerte, como producto de un accidente de tránsito. De igual forma cubren las lesiones o muerte ocasionadas por actos de la delincuencia común sean ocupantes, o terceros no ocupantes".

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. - De la adecuación de las disposiciones municipales

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano

SEGUNDA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo aprueba el reglamento a los 60 días calendario de publicada la presente Ley en el diario Oficial el Peruano.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. Derogase

Se deroga la Ley 31917 denominada Ley de Transporte Público de personas en vehículos automotores menores categoría vehicular L5.

SEGUNDA. Día del Mototaxista

Se declara el 6 de mayo de cada año como el Día del Mototaxista, en conmemoración a la acción, lucha y triunfo de los derechos humanos de todos los mototaxistas del Perú acaecido como fecha de sacrificio en el año 1999.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AZURIN LOAYZA Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2024 09:28:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/05/2024 15:46:47-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/05/2024 15:47:06-0500

Lima, 03 de mayo de 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hiller FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2024 09:48:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2024 10:00:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2024 10:11:04-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **06** de **mayo** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7759/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES; Y**
2. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

El panorama legislativo actual concerniente al transporte público de personas en vehículos automotores menores, específicamente en aquellos clasificados dentro de la categoría vehicular L5, como mototaxis, presenta un escenario multifacético que abarca regulaciones legales, operaciones cotidianas y aspectos de seguridad pública, cada uno con sus desafíos particulares.

Desde una perspectiva legal y regulatoria, la legislación previa, representada por la Ley 31917, ha sido objeto de críticas sustanciales por parte de organizaciones de transportadores a nivel nacional. Estas críticas resaltan la necesidad urgente de reformar varios artículos de dicha ley para alinearla mejor con el contexto y las demandas contemporáneas de Perú, adaptándola a las necesidades específicas de los operadores y usuarios de estos vehículos menores. El clamor por modificaciones legislativas proviene de diversas preocupaciones expresadas por las organizaciones representativas de los transportadores.

Un área crítica de preocupación ha sido el adecuado reconocimiento y definición legal de los vehículos menores motorizados y no motorizados. Aunque la Ley 27181 reconocía previamente a estos vehículos dentro de una categoría específica, persisten discrepancias significativas y lagunas en la normativa actual que demandan una clarificación y actualización profundas, particularmente en aspectos operativos y regulatorios.

Otro punto crucial es la cuestión de los títulos habilitantes necesarios para operar dichos vehículos, los cuales han sido criticados por su burocracia y, según diversas resoluciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), por su ilegalidad. Estas resoluciones indican que los procedimientos actuales para la obtención y renovación de estos permisos son excesivamente onerosos y poco prácticos, afectando negativamente la operatividad diaria de los transportadores de vehículos menores.

Además, las regulaciones vigentes que limitan la operación de estos medios de transporte a distancias cortas y su subordinación a ordenanzas de ámbitos regional y provincial son vistas como restrictivas e innecesarias. Estas limitaciones no parecen

concordar con la naturaleza esencialmente local del servicio brindado por los vehículos menores, caracterizado por su operación flexible fuera de estructuras fijas de rutas, horarios y frecuencias.

La exigencia de uniformidad en la coloración de los vehículos y la obligatoriedad de contar con contratos notariales y el uso de chalecos también han sido cuestionados por las asociaciones pertinentes, quienes argumentan que tales medidas son arbitrarias y no contribuyen significativamente a la seguridad o la eficiencia del servicio.

En cuanto a ias normas de salud, la Ley General de Salud y las regulaciones relacionadas con la certificación del estado de salud de los conductores de vehículos menores también son parte del debate actual. Estas normativas necesitan reflejar de manera precisa los riesgos y requisitos específicos inherentes a esta categoría de transporte.

Finalmente, la adaptación de las inspecciones técnicas a las realidades locales, donde a menudo es inviable realizar revisiones técnicas autorizadas por la falta de infraestructura adecuada, subraya la necesidad de adoptar un enfoque regulatorio más flexible y adaptativo. Este enfoque debe ajustarse a las particularidades y necesidades de cada localidad para garantizar que la normativa no solo sea justa y equitativa, sino que también facilite la operación efectiva y segura del transporte público en vehículos menores en todo el país, contribuyendo al bienestar y la seguridad de usuarios y operadores por igual.

II. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

La propuesta de ley para la regulación del transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría L5, como los mototaxis, aborda una variedad de desafíos identificados en la legislación y práctica actual. La solución que ofrece este proyecto se estructura a través de múltiples modificaciones y adiciones legislativas que buscan mejorar tanto la claridad normativa como la eficiencia operativa en el sector. Aquí se detallan las principales soluciones propuestas:

1. **Clarificación y Actualización Legal**: La ley actualiza la normativa para incluir definiciones claras y precisas sobre el alcance de los vehículos menores, tanto motorizados como no motorizados, abordando las ambigüedades previas. Esto se realiza a través de la reformulación y adición de artículos que establecen claramente

los derechos y obligaciones de los operadores, así como las condiciones bajo las cuales deben prestar sus servicios.

2. **Simplificación del Título Habilitante**: Para hacer frente a las críticas sobre la complejidad y supuesta ilegalidad del proceso actual de obtención de títulos habilitantes, la nueva ley propone un sistema más transparente y menos burocrático. El título habilitante tendrá una vigencia de 10 años y podrá renovarse automáticamente bajo condiciones preestablecidas, simplificando significativamente los trámites administrativos para los operadores.

3. **Flexibilización de Operaciones**: La ley elimina restricciones anteriores que limitaban la operación de estos vehículos a distancias cortas y dependían de regulaciones locales dispersas. Al hacerlo, reconoce y se adapta a la naturaleza dinámica y localizada del servicio que estos vehículos proporcionan, facilitando una operación más coherente y adaptada a las necesidades urbanas y rurales.

4. **Regulación de Uniformidad y Requisitos Contractuales**: Aunque la propuesta no especifica directamente cambios en la uniformidad o requisitos contractuales como los chalecos, la reestructuración legal sugiere un enfoque que podría permitir ajustes en estas áreas a nivel distrital, ofreciendo así flexibilidad para adaptar estas normas a las realidades locales y necesidades específicas.

5. **Mejora en la Salud y Seguridad**: Integrando requisitos de salud y técnicos más realistas para los conductores y vehículos, la nueva ley busca alinear estos estándares con los riesgos reales asociados al transporte en vehículos menores, promoviendo un ambiente más seguro tanto para operadores como para usuarios.

6. **Inspecciones Técnicas y Adaptabilidad Local**: Con la descentralización de las inspecciones técnicas a las municipalidades distritales, la ley permite un enfoque más práctico y accesible, adecuado a las capacidades y realidades de cada localidad, asegurando la calidad y seguridad del servicio sin las barreras de una infraestructura de inspección centralizada limitada.

7. **Regulación y Gestión del Servicio**: A través de la implementación de una Comisión

Técnica Mixta y la realización de estudios técnicos obligatorios, la ley propuesta establece un marco para una regulación y gestión basadas en evidencia, que responde efectivamente a las dinámicas locales y evita problemas como la sobresaturación y la competencia desleal.
Estas medidas, en conjunto, representan un enfoque legislativo integral que no solo busca resolver los problemas legislativos y prácticos existentes, sino que también propone una estructura que pueda sustentar un servicio de transporte público más eficiente, seguro y adaptado a las necesidades de la población peruana.

III. PRINCIPIOS RECTORES DE LA NORMA

Principio de Legalidad

El principio de legalidad es esencial para garantizar que todas las acciones y decisiones en el ámbito del derecho estén basadas y justificadas por la ley, asegurando que nadie esté por encima de ella y que todas las actividades estén claramente reguladas por normativas preestablecidas.

Este principio es esencial para garantizar que todas las acciones y decisiones dentro del marco legal estén claramente justificadas y basadas en la ley, asegurando así que ninguna persona o entidad esté por encima de la ley y que todas las actividades estén reguladas por normativas preestablecidas.

La propuesta legislativa crea un marco legal meticulosamente detallado, el cual especifica de forma explícita los procesos y procedimientos para la obtención de permisos, la realización de inspecciones técnicas, y la gestión de otros aspectos operativos y de supervisión relevantes para los vehículos menores motorizados L5. Al precisar estos aspectos, la ley busca eliminar cualquier forma de arbitrariedad en su aplicación, promoviendo una aplicación uniforme y justa de las normativas.

Este detallamiento no solo facilita la comprensión clara de los requisitos y expectativas para todas las partes involucradas—operadores, usuarios y reguladores—sino que también simplifica el cumplimiento por parte de los sujetos regulados. Al clarificar qué se espera de cada actor dentro del sistema de transporte público especial, se reduce la incertidumbre y se minimizan los conflictos derivados de interpretaciones erróneas o disputas legales.

Una de las fortalezas del proyecto es cómo incrementa la transparencia del sistema regulatorio. Al establecer normas claras y accesibles, permite que todos los interesados tengan acceso a información detallada sobre los estándares y procedimientos legales. Esta transparencia es crucial para la efectividad de la ley, ya que refuerza la confianza en el sistema legal y fomenta un ambiente de seguridad jurídica donde los individuos están bien informados de sus derechos y responsabilidades.

La propuesta legislativa refuerza la seguridad jurídica al proporcionar un marco coherente y predecible que regula la operación de los vehículos motorizados menores. Esto es vital para el sector, ya que la predictibilidad legal es esencial para la planificación estratégica y la inversión a largo plazo por parte de los operadores y otros actores del mercado. Con un sistema legal robusto y claro, los participantes del mercado pueden anticipar con mayor precisión las consecuencias legales de sus acciones y adaptar sus operaciones a las exigencias de la ley.

Además, al detallar y aclarar la regulación aplicable a los vehículos menores, la nueva ley no solo se alinea con el principio de legalidad, sino que también refuerza la estructura legal que respalda el sector. Esto asegura que las bases del transporte público especial sean sólidas y estén alineadas con los objetivos de desarrollo urbano y rural, contribuyendo al crecimiento y a la sostenibilidad de este modo de transporte.

Principio de Proporcionalidad

El principio de proporcionalidad asegura que las medidas adoptadas por la ley sean adecuadas, necesarias y equilibradas en relación con los objetivos que se pretenden alcanzar, evitando excesos o restricciones injustificadas.

Este principio se materializa en el proyecto de ley, al ajustar los requerimientos y obligaciones impuestos a los operadores de vehículos menores para asegurar que no sean más onerosos de lo necesario para lograr los objetivos de regulación y seguridad.

Esto se evidencia en la simplificación del proceso para obtener el título habilitante, que busca reducir la carga administrativa y financiera sobre los operadores sin comprometer la efectividad del control y la supervisión del servicio.

Además, al limitar la intervención reguladora a lo estrictamente necesario para garantizar la seguridad y la calidad del servicio, y al eliminar requisitos previamente

considerados como burocráticos o innecesarios, la ley refleja un equilibrio entre la necesidad de regulación y la autonomía de los operadores. Esto demuestra un esfuerzo por no imponer restricciones que superen lo necesario para proteger los intereses públicos, como la seguridad de los pasajeros y la ordenación del tráfico.

Por último, en el contexto de las inspecciones técnicas y las regulaciones sobre la operación de los vehículos, la ley propone procedimientos claros y justificados, evitando imposiciones excesivas que podrían obstaculizar innecesariamente la actividad económica de los operadores o el acceso de los usuarios al servicio.

Principio de Razonabilidad

El principio de razonabilidad exige que las leyes y regulaciones sean lógicas, coherentes y justas, evitando normas arbitrarias o que no tengan una justificación adecuada.

El proyecto de ley ajusta los requerimientos y obligaciones impuestos a los operadores de vehículos menores para asegurar que sean proporcionales a los objetivos de regulación y seguridad. Esto se manifiesta claramente en la simplificación del proceso para obtener el título habilitante. Al reducir la carga administrativa y financiera sobre los operadores, la ley busca facilitar la entrada y permanencia en el mercado de servicios de transporte, sin comprometer la efectividad del control y la supervisión del servicio. Esta simplificación es un ejemplo práctico de cómo el principio de proporcionalidad guía las reformas para hacerlas más equitativas y menos onerosas.

La ley propuesta limita la intervención reguladora a lo estrictamente necesario para garantizar la seguridad y la calidad del servicio. Elimina requisitos que previamente eran considerados burocráticos o innecesarios, como ciertas especificaciones sobre la operación y mantenimiento que no contribuían directamente a mejorar el servicio o la seguridad. Este enfoque balanceado demuestra un esfuerzo consciente por no imponer restricciones que excedan lo necesario para proteger los intereses públicos, tales como la seguridad de los pasajeros y la eficiencia del tráfico urbano y rural.

En relación con las inspecciones técnicas y las regulaciones sobre la operación de los vehículos, el proyecto de ley establece procedimientos claros y justificados. Esto evita imposiciones excesivas que podrían obstaculizar innecesariamente la actividad económica de los operadores o el acceso de los usuarios al servicio. Por ejemplo, la ley propone que las inspecciones sean gestionadas de manera que respeten los ciclos

operativos de los vehículos y las capacidades administrativas de los municipios, evitando así exigencias que no agreguen valor significativo a la seguridad o al servicio.

Este enfoque equilibrado entre la necesidad de regulación y la autonomía de los operadores refleja un entendimiento profundo de la dinámica del sector del transporte en vehículos menores. Al ofrecer a los operadores la flexibilidad para adaptarse a las regulaciones sin cargas desproporcionadas, la ley fomenta un entorno operativo más dinámico y competitivo. Esto es especialmente importante en áreas urbanas y rurales donde la movilidad eficiente y accesible es crucial para el desarrollo económico y social.

IV. ACTORES INVOLUCRADOS

ACTOR	DEFINICIÓN
ESTADO PERUANO	Interviene activamente mediante sus distintas instancias de gobierno (nacional, regional y local) para formular y aplicar leyes que impactan variados sectores, incluyendo el transporte. Su función es vital en la revisión y actualización del marco normativo que regula el transporte de personas en vehículos menores, con el objetivo de garantizar un sistema de transporte público eficaz, seguro y debidamente regulado. Es crucial en detectar las necesidades de regulación, desarrollar y sancionar las leyes pertinentes, y asegurar su observancia, enfocándose en el beneficio colectivo y en la organización efectiva del ámbito del transporte. Así, se compromete con la mejora continua del sector, respondiendo a las expectativas y necesidades de seguridad y calidad de los ciudadanos, y contribuyendo al desarrollo sostenible y al orden público.
GOBIERNOS LOCALES	Actúan como actores clave, implementando y adaptando la normativa a las particularidades de sus jurisdicciones. Son responsables de otorgar los permisos de operación, supervisar el cumplimiento de la ley en su territorio, y asegurar que los servicios de transporte público se alineen con los estándares nacionales y las necesidades locales. Además, los gobiernos locales colaboran en la

	identificación de problemas específicos del transporte en sus áreas, facilitan la comunicación con los operadores y usuarios, y contribuyen a la implementación efectiva de mejoras y regulaciones. Su rol es esencial para la ejecución práctica de la ley, garantizando que se respeten los principios de eficiencia, seguridad y accesibilidad en el transporte de personas en vehículos menores, reflejando su compromiso con el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos a nivel local.
TRANSPORTISTAS DE VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS	Actores fundamentales en la aplicación de la nueva ley de transporte. Como principales proveedores del servicio, tienen la responsabilidad directa de cumplir con las normativas establecidas, adaptando sus operaciones a los nuevos requisitos legales para garantizar un servicio seguro, eficiente y conforme a la ley. Deben colaborar con las autoridades en el proceso de inspección y regulación, y también desempeñan un papel crucial en la implementación de las mejoras necesarias para alinear sus servicios con los estándares definidos. Su compromiso y adaptación a la legislación son vitales para el éxito de la iniciativa, ya que de ellos depende la calidad y seguridad del transporte público en vehículos menores. Además, como parte interesada, tienen la oportunidad de participar en el diálogo con el gobierno para abogar por un marco regulatorio justo y práctico, contribuyendo así a un sistema de transporte equitativo y sostenible que responda a las necesidades de la población.
POBLACIÓN EN GENERAL	Actor crucial en el contexto de la nueva ley de transporte para vehículos menores en Perú, siendo los beneficiarios directos de las regulaciones que buscan mejorar la seguridad, eficiencia y calidad del servicio. Como usuarios del sistema de transporte, su experiencia y retroalimentación son fundamentales para evaluar la efectividad de la ley y sugerir ajustes o mejoras. Además, la población tiene un rol activo en el monitoreo y exigencia del cumplimiento de las normativas, contribuyendo así a la

	implementación efectiva y al respeto por las nuevas disposiciones legales. Su participación informada y constructiva en el proceso legislativo y de supervisión refuerza la democracia y la gobernanza, promoviendo un transporte público que atienda adecuadamente las necesidades y expectativas de la comunidad, asegurando su derecho a un transporte digno y accesible.

V. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El efecto de la promulgación de la presente iniciativa en la legislación nacional sería significativo y tendría implicancias en diversos aspectos jurídicos y sociales:

El más evidente es la modificatoria a la ley propuesta, es la derogatoria integral de la Ley 31917, Ley de Transporte Público de personas en vehículos automotores menores categoría vehicular L5.

VI. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Impacto Económico

La implementación de la nueva ley tiene el potencial de transformar significativamente la eficiencia del transporte en vehículos menores, como mototaxis y tricitaxis, mediante la estandarización de procesos y la clarificación de normativas. Esta optimización podría reducir considerablemente los tiempos de espera y de viaje, beneficiando directamente a los usuarios al permitirles economizar tiempo y disminuir el estrés asociado a los desplazamientos diarios. Tal mejora en la eficiencia no solo eleva la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también impacta positivamente en la productividad laboral. Los trabajadores que dependen de estos medios para sus desplazamientos podrían llegar a sus empleos de manera más rápida y confiable, potencialmente reduciendo el absentismo y aumentando la productividad en diversas industrias, lo cual, a su vez, podría fomentar el crecimiento económico local.

Además, la ley promueve la formalización de un sector que tradicionalmente ha operado en la informalidad. Al establecer requisitos claros para el registro y cumplimiento normativo de los operadores de vehículos menores, facilita una mejor

recaudación de impuestos y contribuciones. Esta formalización fortalece la base fiscal del país y reduce la proporción de la economía que opera sin regulación. Este cambio no solo mejora la transparencia y equidad en el sector del transporte, sino que también refuerza los sistemas de seguridad social y pensiones al incorporar a más trabajadores y empresas en el sistema formal. Con más operadores contribuyendo al sistema fiscal, los recursos públicos pueden aumentar, mejorando la financiación de servicios y infraestructura esenciales.

La ley también impulsa la inversión en el sector automotriz, particularmente en la adquisición de vehículos nuevos, piezas de repuesto y servicios de mantenimiento, al establecer requisitos estrictos para la renovación y el mantenimiento de los vehículos. Esta medida puede generar un efecto multiplicador en la economía, estimulando la demanda en industrias relacionadas y promoviendo la creación de empleo tanto directa como indirectamente. La modernización de la flota de vehículos no solo mejora la calidad del servicio ofrecido, sino que también contribuye a la reducción de la contaminación ambiental y al aumento de la seguridad vial. Estos beneficios ambientales y de seguridad son fundamentales para el bienestar de la comunidad y para promover un desarrollo urbano más sostenible.

Efectos Monetarios y No Monetarios

- **Efectos Monetarios**

  Uno de los efectos monetarios más destacados de la nueva ley es el potencial aumento en la recaudación fiscal derivado de la formalización de los servicios de transporte en vehículos menores como mototaxis. A medida que estos operadores se integran en la economía formal, se convierten en contribuyentes activos, sujetos a impuestos y otras contribuciones que antes no se recaudaban. Este cambio no solo tiene el potencial de mejorar significativamente las finanzas públicas, sino que también fomenta una mayor equidad fiscal. Al hacer que todos los actores económicos aporten equitativamente, se financia de manera más justa los bienes y servicios públicos, lo cual es esencial para el desarrollo sostenible y la justicia social en el ámbito local y nacional.

  La ley también podría establecer tarifas o impuestos específicos dirigidos al sector de vehículos menores. Estos nuevos ingresos fiscales podrían ser utilizados estratégicamente para financiar infraestructuras de transporte cruciales, programas de seguridad vial, o incluso subsidios para la modernización de los vehículos, haciéndolos más seguros y menos contaminantes. Estas inversiones

no solo mejoran la calidad del servicio de transporte público, sino que también contribuyen al bienestar ambiental y la seguridad de todos los ciudadanos.

Por otro lado, la implementación efectiva de la ley y su posterior monitoreo conllevan costos asociados significativos. El Estado necesitará invertir en la creación de sistemas adecuados para el registro y seguimiento de los operadores, capacitación de personal encargado de la regulación y cumplimiento, y en campañas de información y sensibilización dirigidas tanto a operadores como a usuarios. Estas actividades necesitan asignaciones presupuestarias específicas que deben ser cuidadosamente evaluadas y consideradas en el análisis de costos del proyecto.

Si bien estos gastos representan una inversión inicial considerable, se espera que se compensen con los beneficios a largo plazo derivados de un aumento en la recaudación fiscal y mejoras en la calidad y seguridad del servicio de transporte. La eficiencia en la aplicación de la ley y el cumplimiento riguroso por parte de los operadores serán cruciales para maximizar los beneficios fiscales y minimizar los costos operacionales y de monitoreo.

En última instancia, la evaluación económica de la nueva ley debe considerar tanto los costos directos e indirectos como los beneficios a largo plazo. A través de un análisis coste-beneficio riguroso, los responsables de la formulación de políticas pueden asegurarse de que la ley no solo sea sostenible, sino que también proporcione un retorno positivo de la inversión mediante el fortalecimiento de la economía local, la mejora de las infraestructuras y servicios públicos, y la promoción de un ambiente más justo y equitativo para todos los ciudadanos.

- **Efectos No Monetarios**

  Uno de los efectos no monetarios más significativos es la mejora esperada en la seguridad vial. Al establecer normativas más estrictas y claras para la operación de vehículos menores, la ley busca reducir la incidencia de accidentes de tráfico. Esta disminución en los accidentes no solo podría reducir la demanda de servicios médicos de emergencia y tratamientos a largo plazo relacionados con los accidentes, sino que también podría disminuir significativamente los costos asociados al cuidado de lesiones crónicas y rehabilitación. Además, reducir la cantidad de accidentes vehiculares evita la pérdida de productividad asociada a

las lesiones o muertes prematuras de los trabajadores involucrados, proporcionando un beneficio económico indirecto considerable.

La ley también tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los usuarios al ofrecer un servicio de transporte más seguro, confiable y eficiente. Esta mejora se manifiesta en menores niveles de estrés y ansiedad durante los desplazamientos, un factor que puede tener efectos positivos duraderos en la salud mental y física de los individuos. Además, una mayor satisfacción general con el sistema de transporte público puede llevar a un aumento en su uso, lo que a su vez reduce la congestión vehicular y la contaminación ambiental, beneficiando la salud pública en general.

La mejora en la calidad y eficiencia del transporte también puede influir positivamente en la percepción pública sobre la gestión del transporte urbano. Al ver mejoras tangibles en el servicio, los ciudadanos pueden experimentar un aumento en la confianza en las instituciones gubernamentales y en los servicios públicos. Este aumento de confianza puede fomentar una mayor participación cívica y apoyo para futuras iniciativas de mejora urbana y proyectos de infraestructura, creando un ciclo virtuoso de mejora continua y compromiso comunitario.

Además, la modernización y regulación de los vehículos menores conforme a estándares más altos de seguridad y eficiencia no sólo mejora la seguridad sino que también tiene el potencial de reducir la huella ambiental de estos servicios. Vehículos mejor mantenidos y tecnológicamente avanzados emiten menos contaminantes, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático y mejorando la calidad del aire urbano.

Impacto Presupuestal

La implementación de la nueva ley de transporte público especial para vehículos menores motorizados L5 requerirá una inversión significativa inicialmente. Este desembolso inicial está destinado a establecer los mecanismos de capacitación, supervisión y fiscalización necesarios para asegurar el cumplimiento efectivo de la ley. Los costos asociados abarcan una amplia gama de actividades administrativas y operativas que incluyen, pero no se limitan a, la contratación de personal adicional, el desarrollo y mantenimiento de sistemas de información y monitoreo, y la realización de campañas de concientización y educación pública. Estas inversiones son

fundamentales para garantizar que la infraestructura de regulación y cumplimiento esté adecuadamente preparada para supervisar y facilitar la transición a un marco regulado más formalizado.

Paralelamente, la formalización del sector del transporte en vehículos menores mediante la introducción de tarifas o impuestos específicos está diseñada para crear flujos de ingresos adicionales para el Estado. Estos ingresos adicionales tienen el potencial de compensar los costos iniciales de implementación y, eventualmente, contribuir al financiamiento de otras áreas prioritarias dentro del presupuesto gubernamental. Este efecto de auto-financiamiento de las regulaciones introduce una fuente sostenible de financiación que puede apoyar no solo la infraestructura de transporte sino también otras iniciativas públicas críticas.

Además, las mejoras en la seguridad y la eficiencia del transporte promovidas por la ley tienen el potencial de generar ahorros significativos a largo plazo. Una menor incidencia de accidentes de tránsito podría resultar en reducciones considerables en los gastos relacionados con la atención médica de emergencia y tratamientos prolongados, así como en la disminución de pérdidas de productividad laboral debido a lesiones o muertes prematuras. Además, una mayor eficiencia en el sistema de transporte puede aliviar problemas de congestión vehicular, lo que se traduce en ahorros de tiempo y recursos económicos, beneficiando tanto al gobierno como a los ciudadanos en general.

Se espera que la implementación de esta ley se ajuste al presupuesto actual de entidades locales, regionales e institucionales sin requerir costos adicionales significativos. Este aspecto es crucial, dado que permite una integración más fluida de la ley dentro de los marcos fiscales existentes. Sin embargo, es importante considerar que, según jurisprudencia del Tribunal Constitucional, específicamente las decisiones 984/2021 y 337/2022, se aclara que la prohibición del artículo 79 de la Constitución sobre el aumento del gasto público no impide que el legislador introduzca normativas que posteriormente requieran asignaciones presupuestarias adicionales para su implementación efectiva. Esto proporciona un respaldo legal para ajustes presupuestarios futuros que podrían ser necesarios para la plena realización de los objetivos de la ley.

VII. MARCO LEGAL

1. Constitución Política del Perú.
2. Ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5.
3. Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

VIII. ANTECEDENTES NORMATIVOS

En nuestra representación nacional en el presente periodo legislativo, no se ha presentado un proyecto de ley con una finalidad similar.

IX. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Vinculación con la Agenda Legislativa

La presente iniciativa se enmarca en los objetivos de la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2023-2024, específicamente en el objetivo **III: "COMPETITIVIDAD EN EL PAÍS"**, política de Estado 18: "BÚSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA", tema 83: "NORMATIVA RELATIVA AL TRANSPORTE".

Vinculación con el Acuerdo Nacional

La presente iniciativa se encuentra dentro del Tercer Objetivo del Acuerdo Nacional, que señala: **"COMPETITIVIDAD DEL PAÍS"**, específicamente en la Política de Estado 18: "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica", que señala:

"Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y microempresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.

Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales; (h) garantizará el acceso a la información económica; (i) fomentará la investigación, creación, adaptación y transferencia tecnológica y científica; (j) facilitará la capacitación de los cuadros gerenciales y de la fuerza laboral; y (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales."