CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
29 MAYO 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 5:23pm

PROYECTO DE LEY, QUE REFORMA EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL EN VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS L5 Y NO MOTORIZADOS DE LA LEY N° 31917

El grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del congresista de la República Nivardo Edgar Tello Montes, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente PROYECTO DE LEY.

FORMULA LEGAL

LEY QUE REFORMA EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL EN VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS L5 Y NO MOTORIZADOS DE LA LEY N° 31917

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto expedir la nueva Ley de Transporte Publico Especial en Vehículos Menores Motorizados L5 y No motorizados como complemento al Servicio Urbano e Interurbano, donde éste no exista o sea deficiente, de tal manera que sea eficiente, seguro y sostenible.

Articulo 2.- Finalidad de la Ley

La finalidad de la Ley es establecer los derechos, obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público Especial de personas en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados.

Artículo 3.- De la Autorización

El servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados es prestado por la Persona Jurídica que cuente con el respectivo título habilitante de Permiso de Operación otorgado por la Municipalidad distrital donde presta el servicio especial (Las municipalidades Provinciales autorizan en su distrito cercado).

Artículo 4.- Título Habilitante de Permiso de Operación

El título habilitante de permiso de operación tiene vigencia de 10 años, es otorgado por la Municipalidad distrital para la prestación del Servicio Especial en Vehículos Menores Motorizados L5 y No motorizados a través de un Acto Administrativo.

Artículo 5.- De la licencia de conducir

La municipalidad provincial otorga al conductor la licencia de conducir correspondiente de acuerdo al reglamento de la presente ley y sus normas conexas. Esto se hará efectivo siempre y cuando el conductor esté apto en:

1) Las pruebas de reglas de tránsito y de manejo.
2) La capacitación en materia de educación y seguridad vial.
3) La evaluación médica.
4) La licencia de conducir tiene validez a nivel nacional.

Artículo 6.- Del prestador del servicio

El prestador del servicio es la persona natural mayor de edad que pertenece a una persona jurídica autorizada y que ofrece el servicio público del transporte de pasajeros conduciendo un vehículo automotor menor afiliado a un transportador autorizado.

Artículo 7.- Requisitos de la Persona Natural Prestadora del Servicio Especial.

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.

2. Estar inscrito en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, en su calidad de conductor de vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) afiliado a un transportador autorizado. Dicho transportador es una persona jurídica que cuenta con el permiso de operación respectivo emitido por la municipalidad distrital donde presta el servicio.

Artículos 8.- Obligaciones de las Persona Natural Autorizadas prestadora del Servicio Especial.

El prestador del servicio está obligado a:

1. Realizar el transporte de personas en condiciones óptimas, tanto en lo que tiene que ver con el conductor como con el vehículo.
2. Prestar el servicio dentro de la jurisdicción autorizada por la municipalidad distrital.
3. Conducir el vehículo a la velocidad permitida.

Artículo 9 Del Vehículo Automotor L5 y No Motorizados.

9.1 El vehículo Automotor L5 Autorizado para la Prestación del Servicio Especial debe cumplir con las siguientes condiciones:

1. Estar afiliado o ser miembro de una Persona Jurídica Autorizada en la Jurisdicción distrital donde presta el servicio.
2. Haber aprobado las inspecciones técnicas realizadas anualmente por la municipalidad distrital.
3. Trasladar pasajeros hasta el número que indique la Tarjeta de Propiedad.
4. Contar con uno de los Seguros Contra Accidentes de Tránsito autorizados por la SBS- SÚPER INDEPENDENCIA DE BANCA Y SEGUROS.
5. Ostentar el color identificatorio de la persona Jurídica Autorizada por la municipalidad distrital.
6. Tener impreso el código de la Placa de Rodaje en la parte superior del techo o Toldera visible.

9.2 Para los Vehículos No Motorizados

Son vehículos menores trimoviles especialmente acondicionados en la parte delantera para trasladar pasajeros, impulsados por fuerza humana mediante pedales por el Prestador del Servicio Especial, deben cumplir con los siguientes requisitos:

1. Contar con la Autorización Municipal Distrital a través de una Asociación o Sociedad.
2. Pasar y aprobar las Constataciones técnicas anuales realizadas por la Municipalidad distrital.
3. Contar con un depósito bancario mancomunado que permita en su momento atender accidentes.

Artículo 10. Registro de los prestadores del servicio de transporte público de personas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encarga de implementar un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de personas. en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5).

Artículo 11. Estudio Técnico.

Es el análisis en campo realizado por Instituciones Especializadas para determinar la oferta, demanda y la ubicación de paraderos, de ser el caso de las Zonas de Trabajo.

Artículo 12. Del Régimen de Gestión Común.

12.1. Permite que un conductor autorizado en vehículo menor autorizado pueda cruzar a un distrito colindante para trasladar su (s) pasajero (os).

12.2. La inexistencia de Régimen de Gestión Común no faculta sancionar a los conductores autorizados y vehículos autorizados que trasladen su (s) pasajero (s) de los distritos contiguos a su jurisdicción.

Artículo 13. De la Comisión Técnica Mixta.

La Comisión Técnica Mixta es un órgano colegiado autónomo, sus acuerdo deber ser acatados; debiendo estar conformado por la PNP y por las Organizaciones de Transportadores, está integrada por igual número de representantes de cada uno de sus integrantes.

Artículo 14. Del control, fiscalización y sanción

14.1 Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) tipifican, califican y sancionan las infracciones en que puedan haber incurrido los transportadores, conductores autorizados y/o los transportadores y conductores no autorizados, las sanciones a imponerse consisten en:

a) Amonestación.
b) Multa no mayor del 5 por ciento para los autorizados.
c) Suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del servicio.
d) Cancelación del Permiso de Operación según lo dispuesto en forma literal en las disposiciones complementarias distritales.

14.2 Cada municipalidad de manera obligatoria implementa un cuerpo de inspectores de transporte, así como un depósito municipal para el internamiento de vehículos.

a) Infracciones del transportador del servicio especial autorizado.
b) Multa no mayor del 5 % de la unidad impositiva tributaria para los autorizados.
c) Infracciones para los transportadores y conductores no autorizados.
d) Infracciones por incumplimiento del régimen de gestión común.

14.3 Cada municipalidad de manera obligatoria implementa un cuerpo de inspectores de transporte, así como un depósito municipal para el internamiento de vehículos motorizados L5 y no motorizados.

Artículo 15. de la capacitación En Educación y Seguridad Vial

Las Municipalidades distritales programan y fiscalizan el Curso de Educación y Seguridad Vial anual para los conductores autorizados.

Artículo 16. Revisiones de características técnicas vehiculares.

La municipalidad distrital deberán realizar la inspección Técnicas Vehiculares especializadas para los vehículos menores, así mismo, la constatación de características anualmente de las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio. En dicha actuación se deberán constatar las condiciones técnicas y operativas mínimas con las que debe contar las condiciones técnicas y operativas mínimas con las que debe contar un vehículo para prestar el servicio especial.

Artículo 17. De la infraestructura vial y sus paraderos

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

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor a sesenta días calendario contados a partir de su publicación.

SEGUNDA. De la adecuación de las disposiciones municipales

Se encarga a las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público Especial de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5 y no motorizados) para que, en un plazo no mayor de sesenta días hábiles a partir de la aprobación del reglamento referido en la segunda disposición complementaria, ejecuten la adecuación de las disposiciones municipales referidas a dicho servicio sin desnaturalizar dicha reglamentación.

TERCERA. Día del Mototaxista

Se declara el 6 de mayo el Día del Mototaxista y del Tricitaxista en conmemoración de la acción cívica, social y reivindicadora acaecida en la referida fecha del año 1999.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TELLO MONTES Nivardo Edgar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/04/2024 11:13:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Paul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 03/05/2024 11:43:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/04/2024 15:18:08-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/04/2024 15:18:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TACURI VALDIVIA German Adolfo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/05/2024 16:15:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA HERMOSILLA Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/05/2024 16:14:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: [illegible]A CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/05/2024 15:52:40-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **30** 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° 7974/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES; y**
2. **DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES.

- El día 28 del mes de octubre del año 1999, se publica la Ley N.° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos menores.

- En el día 20 de setiembre de 2023, el Congreso de la República, insistiendo en el texto aprobado en sesión del Pleno realizada el día trece de abril de dos mil veintitrés, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 108 de la Constitución Política del Perú, ordeno que se publique y cumpla, la Ley Nº 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5

La finalidad de las iniciativas legislativas presentadas, busca mejorar y reforzar el transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados de la Ley N° 31917.

II. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

En el transporte público especial de pasajeros en vehículos L5 y no motorizados, con la Ley derogada 27189, el servicio es considerado como especial, porque no está sujeto a rutas, horarios ni frecuencias, por otra parte, con la Ley vigente N° 27181 en el artículo 18, 18.1 literal a) en la parte pertinente entre paréntesis se menciona: Mototaxis y similares, comprendiendo como similares a los trimóviles no motorizados que son trasladados con fuerza humana, que hasta la fecha existen en Ancón, Puente Piedra, Huaral y el departamento de Puno esto tipos de transportes

En la Ley N° 31917 (vigente) en su artículo 1, afecta a la gran mayoría de ciudadanos que utilizan un transporte especial, donde se especifica que el medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte, así como, traslado de ciudadanos solo se traslade en distancias cortas. Dicha normativa estaría limitando el transporte de los pasajeros hasta determinadas cuadras o fracción de un kilómetro, generando una afectación económica en las personas que se trasladan más de lo indicado y afectación al ciudadano que se dedica al transporte público especial de pasajeros en vehículos L5 y no motorizados.

En un mercado con gran potencial de desarrollo genera un buen impacto en la economía sobre ruedas: mototaxis y tricitaxis. Hoy en día es utilizado y visto como un transporte rápido y efectivo, convirtiéndose en una prioridad en ciudades como Lima, algo que el segmento de vehículos menores se ha ido posicionando y expandiendo en las demás regiones del Perú, al no existir una implementación en infraestructura para el transporte público en el interior del país y al no existir un reordenamiento en el transporte terrestre en la ciudad para una mejor fluidez.

El uso de mototaxis y tricitaxis, se ha convertido en la solución para enfrentar el estresante problema del transporte en una ciudad como Lima, así como también en las herramientas de trabajo para muchas personas.

Durante la pandemia del covid-19, estos vehículos fueron indispensables para cubrir las necesidades lo que generó un crecimiento exponencial de sus ventas.

El gerente comercial de Indian Motos, Carlos Lacalle, expresa que el mercado registró un crecimiento explosivo, especialmente en el 2021 a raíz de la pandemia. Muchas personas no podían utilizar el transporte público y muchas otras también necesitaban trabajar, lo que consolidó el mercado de motos en el Perú".

Así mismo, en un medio de comunicación nacional comentó que el año pasado se observó un incremento importante en la venta de motos en el Perú. "Las ventas crecieron por encima de lo registrado en el 2022, lo que significaría un aumento de 36% más de lo que se vendía antes de la pandemia".

De acuerdo con la información del Estado, en el 2023 se vendieron alrededor de 228,000 unidades en el Perú, lo que significó un promedio mensual de 19,000 motos. "Para este año se espera bordear las 230,000 unidades vendidas, con un promedio mensual similar".

Es importante mencionar que de acuerdo a los datos obtenidos por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Lima sigue concentrando la mayor venta de estos vehículos, con el 50% del total. "No obstante, hay mercados importantes en provincia, como Piura, la Selva en general, Trujillo y Chiclayo, también son muy importantes para el sector motocicletas porque allí hay una mayor costumbre de movilizarse en vehículos de dos ruedas".

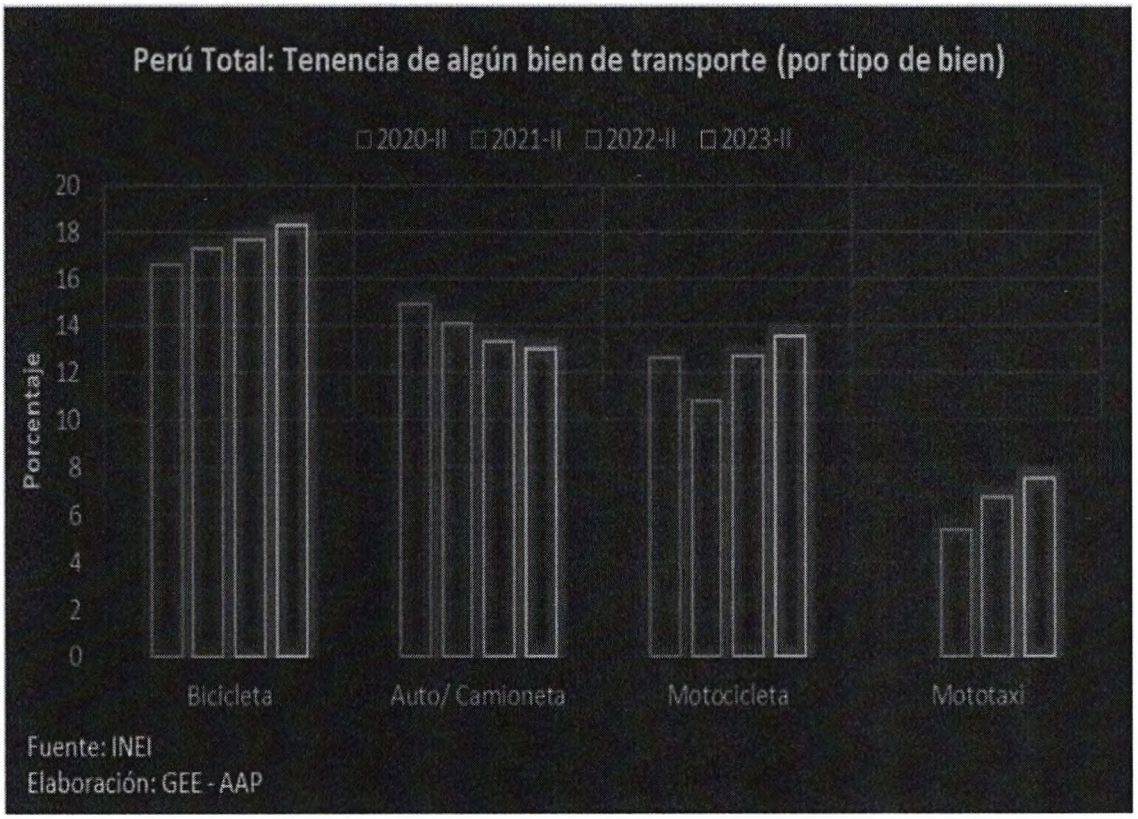
Otro factor fundamental en el crecimiento de la compra de vehículos menores, es el tráfico que soportan capitales latinoamericanas como Lima, mucha gente no soporta demorarse hasta dos horas para trasladarse en un trayecto de 20 kilómetros en promedio. "Ante esto, la adquisición tricitaxis y mototaxi fue la solución.

Además de evitar los contagios por la pandemia, el beneficio actual de la moto es precisamente movilizarse lo más pronto posible, disminuir los tiempos de viaje, permitiendo pasar mayor tiempo con la familia o para actividades mucho más productivas.

Viajar en un vehículo L5 toma la mitad del tiempo de lo que significa hacerlo en transporte público. Además, es muy económico, actualmente una moto está dando alrededor de 120 kilómetros por galón en promedio y existen motos inclusive hasta más de 200 kilómetros por galón, es un ahorro tanto en tiempo como en dinero para la población, porque acarrea también en el caso de los mototaxistas para la prestación de servicio de transporte a un costo económico para el pasajero".

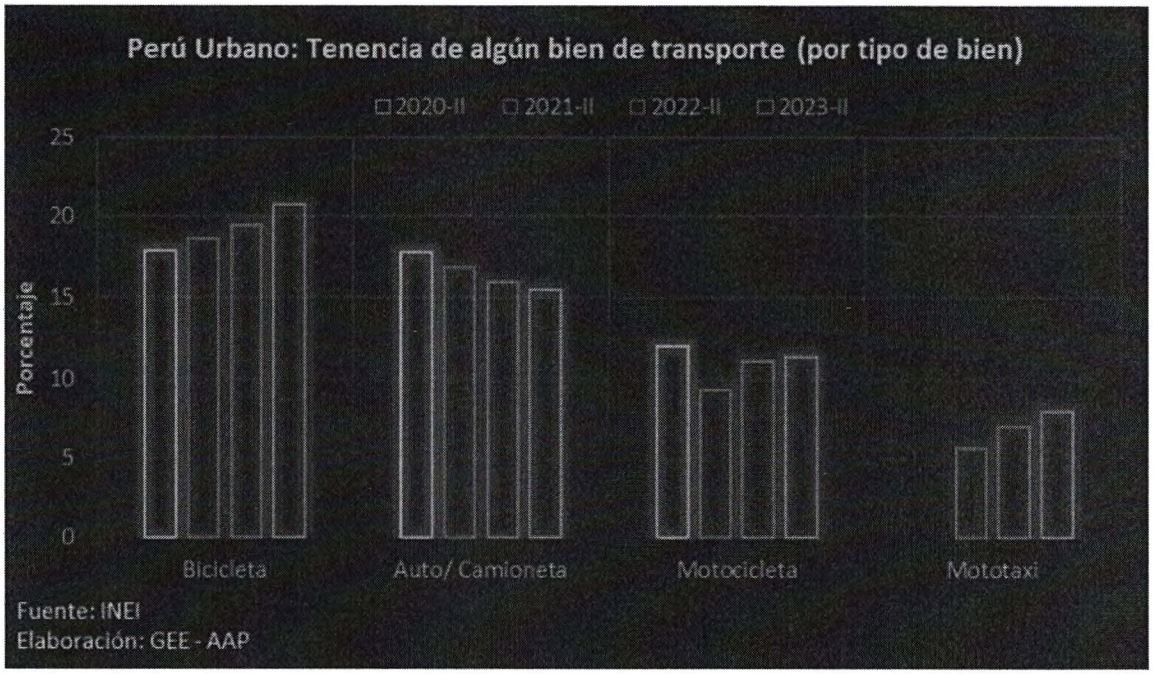
El instituto nacional de estadística del Perú, refiere con respecto a la tenencia de motos ha alcanzado su máximo histórico en el segundo trimestre del 2023

"La posesión de bienes de transporte por parte de los hogares en nuestro país registró resultados dispares en el segundo trimestre del año", así lo informó la Asociación Automotriz del Perú (AAP) luego de revisar fuentes oficiales.
De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), precisó la AAP, en el segundo trimestre del 2023, el 13% de los hogares peruanos, a nivel nacional, cuentan con auto/camioneta, cifra menor en 0.3 puntos porcentuales en comparación con igual periodo del 2022. "En tanto, la tenencia de motocicletas llegó a 13.5%, avanzando 0.8 puntos porcentuales a tasa interanual, mientras que en el caso de las trimotos aumentó 0.7 puntos porcentuales, ubicándose en 7.5% en el periodo analizado; en ambos casos alcanzaron sus máximos históricos. De otro lado, la tenencia de bicicletas subió 0.6 puntos porcentuales a 18.3%".

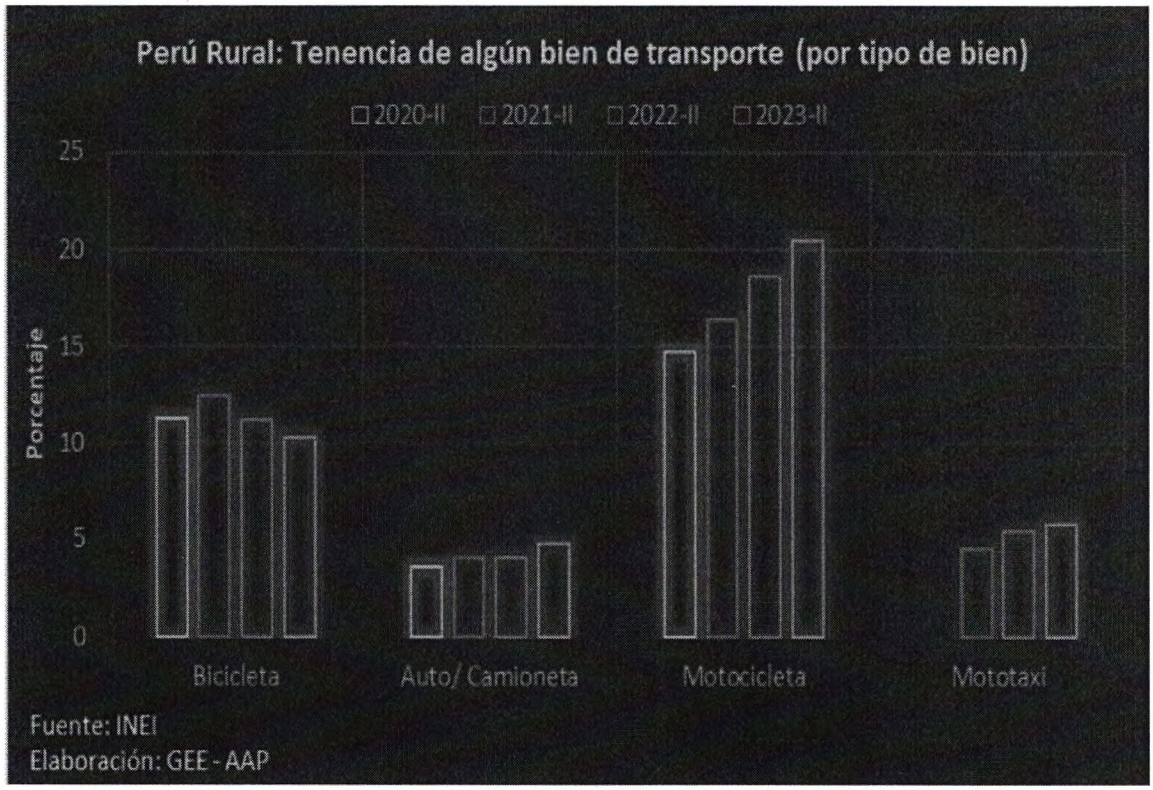


Para el gremio automotor, el resultado en la tenencia de autos/camionetas resulta particular y se explicaría debido a que la mayor venta de vehículos livianos viene siendo impulsada por hogares que ya tienen un vehículo, por lo que la compra de otro o renovación no aumenta el porcentaje analizado. "Por otro lado, los hogares que vienen sufriendo en mayor medida los impactos de la desaceleración económica y la alta inflación, estarían limitando la tenencia de este tipo de vehículos. Por otra parte, la tenencia de motocicletas y mototaxis vienen incrementándose debido a que el volumen promedio de vehículos comercializados sigue superando al de años anteriores, siendo atractivos por su menor costo de adquisición y operación en comparación con otros vehículos motorizados, acomodándose a la situación económica de las familias"

En tanto, al desagregar la información por área de residencia, se puede apreciar que, durante el segundo trimestre del 2023, la tenencia de bicicletas en las zonas urbanas se situó en 20.8%, aumentando en 1.3 p.p. a tasa anual, mientras que la tenencia de autos/camionetas alcanzó el 15.5% (-0.4 p.p.), la de motocicletas llegó a 11.4% (+0.3 p.p.) y la de mototaxis fue 8% (+0.9 p.p.).



Finalmente, en las áreas rurales, indicó el gremio, la tenencia de motocicletas avanzó a 20.5% en el periodo de análisis, incrementándose en 1.9 p.p. a tasa anual. En tanto, la tenencia de bicicletas llegó a 10.3% (-0.9 p.p.), la de autos/camionetas se ubicó en 4.8% (+0.8 p.p.), y la de mototaxis llegó a 5.8% (+0.41 p.p.).



En el informe Lima y Callao según sus habitantes, se emite un Reporte Urbano de percepción ciudadana en su edición 13, lo siguiente:

¿Cómo se movilizó principalmente para su viaje de...?

	Trabajo fuera de casa	Estudiar/ ir a estudiar	Compras para el hogar	Realizar alguna visita	Recreación	Trámites personales	Asistencia médica	Dejar o recoger niños
Combi o coaster	26.8%	31.7%	12.3%	21.4%	10.9%	25.6%	22.5%	8.7%
Bus	25.7%	27.6%	10.1%	22.0%	14.7%	26.1%	19.7%	6.0%
Camino o voy a pie	11.5%	6.0%	43.0%	13.7%	32.7%	10.8%	18.9%	50.5%
Automóvil propio	11.2%	7.9%	8.5%	12.4%	11.5%	11.9%	9.9%	11.1%
Mototaxi	4.9%	4.4%	15.1%	6.5%	7.3%	5.5%	9.5%	17.1%
Taxi por aplicación	3.8%	3.3%	3.7%	9.6%	8.5%	7.8%	7.6%	0.8%
Motocicleta propia	3.4%	2.0%	1.4%	2.6%	1.7%	1.7%	0.8%	1.9%
Colectivo	2.7%	4.1%	1.3%	3.4%	2.1%	2.3%	3.1%	1.0%
Metropolitano	2.7%	4.9%	0.2%	1.0%	0.3%	2.4%	2.0%	0.0%
Metro de Lima	2.2%	3.7%	1.3%	1.0%	1.3%	1.6%	0.6%	0.0%
Bicicleta	1.8%	1.8%	2.1%	1.0%	5.8%	0.8%	0.0%	2.3%
Corredores complementarios	1.8%	1.4%	0.0%	0.6%	0.4%	1.1%	1.4%	0.3%
Taxi regular	1.5%	1.3%	1.2%	4.6%	2.7%	2.4%	4.1%	0.5%
No sabe	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%

La gradiente de color representa los tres porcentajes con resultados de altos.
Base: Total de entrevistados que se moviliza por cada motivo. LIMA CÓMO VAMOS

LIMA Y CALLAO SEGÚN SUS HABITANTES. REPORTE URBANO DE PERCEPCIÓN CIUDADANA - EDICIÓN 13 15

De acuerdo a la ley vigente, ha generado diversos artículo generando una gran controversia, siendo ello en el artículo 4, donde se expide Certificado de Operación, es propicio mencionar que por INDECOPI fue declarado como burocrático e ilegal, entre otras, con la Resolución N° 0522-2017/CEB- INDECOPI en virtud que la identificación del vehículo menor es a través del distinto plastificado: vehículo autorizado en consecuencia tanto las autoridades como los usuarios no necesitan detener al conductor para pedir certificado de operación.

Así mismo, en el Artículo 7, los números :2 y 3 deben ser modificado la exigencia de certificado médico sobre buena salud física y mental, sólo se está permitido solicitar por el artículo 13 segundo párrafo de la Ley General de Salud N° 26842, para obtener licencias de conducir.

Los mototaxistas para obtener y para revalidar la Licencia de Conducir BIIc pasan por los exámenes médicos, si se permite la exigencia en los gobiernos locales, permitirá que las municipalidades tenga información de índole personal como la salud que tiene un carácter privado, que estaría vulnerando los derechos de la persona de acuerdo a nuestro marco constitucional.

La exigencia con la norma vigente de realizar Contratos Notarial para atender afectaciones a los pasajeros o terceros, por un lado, podría dejar sin trabajo a los mototaxistas que no tienen

vehículo menor propio y cuyo propietario no tenga a su nombre en la Tarjeta de Propiedad, pues no podrá legalizarlo.

Es por ello, que existe en cuanto a la afectación de pasajeros y terceros desde el año 2003, se cuenta con el SOAT y posteriormente con la AFOCAT, se cuenta con el CAT, que sirven precisamente para cubrir las atenciones de la afectados en accidentes por lo tanto el vehículo menor motorizado L5, solo debe de contar con uno de los seguros.

También, en el artículo 8, de la ley N° 31917, los números: 2, 5 y 6 deben ser modificador en el numeral 2, porque estaría otorgando competencia para que las Regiones y las Provincias emitan Ordenanzas Municipales en perjuicio de los mototaxistas, esta normativa estaría entrando en contradicción en referencia de la Ley 31917, artículo 3 y a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley 27181, Artículo 18, 18.1 literal a), que disponen a las municipalidades distritales como las competentes para regular el servicio especial en mototaxis y Tricitaxis.

En cuanto a la vestimenta referido en el chaleco, desde el año 2000 con el DS 004- 20OO-MTC y su modificatoria con el DS 009- 2000- MTC , actualmente con el DS 055-2010- MTC, cada persona jurídica en su conjunto, tiene según las estaciones como uniformes a: polos, camisetas, camisas, casacas, chalecos y en ningún caso imponen que lleven impreso la placa de rodaje en la vestimenta, con ello, además se está perjudicando un incremento de costo para el conductor que presta servicio para el cumplimiento de la exigencia de la normativa.

Es por ello, que la finalidad de la iniciativa legislativa es facultar que el MTC establezca especificaciones técnicas de chalecos, placa de rodaje y holograma, está en contra de la competencia exclusiva el servicio especial tal como lo establece el artículo 3 de la ley 31917.

Dentro la norma vigente, existe artículos que ha generado una insatisfacción en el transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados, afectando el derecho a trabajar libre e organizadamente, sin discriminación como lo establece nuestro marco constitucional.

Así mismo, en el artículo 16, de la ley N°31917, expone contra la vida, la integridad física y psicológica a los operadores de servicio y a los pasajeros, al no contar con las protecciones legales y normativas que permitan la inducción o capacitación para combatir con la delincuencia.

La iniciativa legislativa, busca reformar el transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados, en un transporte seguro sin vulnerarse los derechos laborales.

Los mototaxis desde su regulación del año 2000 pasan Las Constataciones de Características Técnicas y operativas en el área técnica de las municipalidades distritales y no existen estadísticas que hayan tenido accidentes por fallas mecánicas.

Desde la implementación de las Revisiones Técnicas Vehiculares en Plantas de Revisiones Técnicas sólo existen dichas plantas en algunas ciudades del país y por tanto es imposible que los vehículos menores motorizados L5 que están trabajando en distritos y localidades alejadas de las ciudades pasen las revisiones técnicas Vehiculares en una planta de revisión técnica vehicular.

Tanto las Inspecciones Técnicas Vehiculares realizadas en planas de Revisiones Técnicas como las Constataciones de Características técnicas y operativas realizadas por las municipalidades distritales tiene el objetivo de verificar si el vehículo menor motorizado L5 está hábil o apto para circular prestando el servicio público especial de pasajeros

Por lo antes señalado objetivamente resulta procedente que las Municipalidades Distritales continúen realizando las Revisiones de características técnicas y operativas de los vehículos menores motorizados L5 y de los no motorizados (Tricitaxis) en consecuencia los vehículos menores motorizados L5 no deben estar obligados a pasar las Revisiones Técnicas Vehiculares.

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

La aprobación de la presente propuesta legislativa, no colisiona con ninguna norma vigente de nuestro marco constitucional, lo por contrario se busca atender una población que viene siendo vulnerada, por el Estado, con la finalidad, de que se pueda reformar el transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados, garantizando la seguridad de la población (pasajero) y del conductor, otorgando el desarrollo, tranquilidad personal y familiar de los ciudadanos, que conforman este importante sector, economizando tiempo y costo en el traslado de pasajeros.

(...)

Artículo 2. Toda persona tiene derecho:

15. A trabajar libremente, con sujeción a Ley. (...)

(...)

18. A mantener reserva sobre sus convicciones políticas filosóficas, religiosas o de cualquier otra índole, así como a guardar el secreto profesional. (...)

(...)

Artículo 7. Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona incapacitada para velar por si misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y aun régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad. (...)

(...)

Artículo 10. El Estado reconoce el derecho universal y progresivo de toda persona a la seguridad social, para su protección gerente a las contingencias que precise la ley y para la elevación de su calidad de vida. (...)

(...)

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

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

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

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

Nadie está obligado a prestar trabajo sin retribución o sin su libre consentimiento. (...)

IV. ANÁLSIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley, no irroga gasto publico adicional al Estado, ya que busca, una modificación en la norma en el transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados.

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

La presente propuesta legislativa se encuentra en concordancia con la Agenda Legislativa, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso No. 002-2021-2022-CR, en los siguientes objetivos:

(...)

Objetivo IV.- Estado eficiente, transparente y descentralizado

Política No. 24.- AFIRMACIÓN DE UN ESTADO EFICIENTE Y TRANSPARENTE, a través del Tema No. 61.- Modernización de la gestión del Estado y la administración pública. (...)

Así mismo, esta enmarcado con el Acuerdo Nacional:

1.- Democracia y Estado de Derecho

Convenimos en que el Estado de Derecho y la democracia representativa son garantía del imperio de la justicia y de la vigencia de los derechos fundamentales, así como un aspecto esencial conducente a lograr la paz y el desarrollo del país. Para ello nos comprometemos a:

- Preservar el orden público y la seguridad ciudadana, garantizando que la expresión de nuestras diferencias no afecte la tranquilidad, justicia, integridad, libertad de las personas y el respeto a la propiedad pública y privada.
- Institucionalizar el diálogo y la concertación, en base a la afirmación de las coincidencias y el respeto a las diferencias, estableciendo mecanismos institucionalizados de concertación y control que garanticen la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones públicas.

2.- Equidad y Justicia Social:

Afirmamos que el desarrollo humano integral, la superación de la pobreza y la igualdad de acceso a las oportunidades para todos los peruanos y peruanas, sin ningún tipo de discriminación, constituyen el eje principal de la acción del Estado. Consecuentes con ello, nos comprometemos a:

- Adoptar medidas orientadas a lograr la generación de oportunidades económicas, sociales, culturales y políticas, erradicando toda forma de inequidad y de discriminación, en un contexto de pleno respeto a los Derechos Humanos.
- Promover la generación y el acceso al empleo pleno, digno y productivo, mediante el incremento de la inversión, la producción y el desarrollo empresarial.
- Consolidar una política cultural que incentive los valores promotores del desarrollo, la responsabilidad ciudadana y la convivencia armónica entre los peruanos.

(...)

4.- Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado

Afirmamos nuestra decisión de consolidar un Estado eficiente, transparente y descentralizado al servicio de las personas, como sujetos de derechos y obligaciones. Para cumplir con este objetivo, nos comprometemos a:

- Construir un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente, que, a nivel nacional, regional y local, atienda las demandas de la población, fomente la participación ciudadana y respete la autonomía de las organizaciones sociales.