



CARMEN PATRICIA JUÁREZ GALLEGOS

"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"



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N°31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHICULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORIA VEHICULAR L5

La congresista de la República que suscribe, **CARMEN PATRICIA JUÁREZ GALLEGOS**, integrante del Grupo Parlamentario **Fuerza Popular**, en uso de las atribuciones que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y en observancia de lo dispuesto por los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República; propone el proyecto de ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

*El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:*

LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS EN VEHICULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORIA VEHICULAR L5

Artículo 1. Objeto de la ley.

La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5.

Artículo 2. Modificación de los artículos 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10 y 17 de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5.

Se modifican los artículos 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10 y 17 de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, quedando redactado con el siguiente texto.

"Artículo 1. Objeto de la Ley

*La presente ley tiene por objeto expedir la nueva ley de transporte público **especial** de personas en vehículos automotores menores **motorizados L5 y no motorizados**, como **complemento al servicio urbano e interurbano**, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia."*

"Artículo 2. Finalidad de la Ley

La finalidad de la ley es establecer los derechos, las obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte

público especial de personas en vehículos automotores menores motorizados L5 y no motorizados."

"Artículo 3. De la autorización.

El servicio de transporte público **especial** de personas en vehículos **menores motorizados L5 y no motorizados** es prestado por la persona jurídica que cuente con el respectivo título habilitante (permiso de operación) otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio **especial.**"

"Artículo 4. Títulos habilitantes.

Los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad distrital para la prestación del servicio **especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados** en su jurisdicción. **Tienen una vigencia de 10 años e incluyen el permiso y la autorización de los paraderos, la flota vehicular, así como el permiso de los conductores que prestan el servicio especial.**"

"Artículo 7. Requisitos de la persona natural prestadora del servicio **especial.**

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

(...)

2. Contar **un** certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado.

(...)"

"Artículo 9. Del vehículo automotor **L5 y no motorizado**

- 9.1. El vehículo automotor L5 autorizado para la prestación del servicio **especial** debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. **Ser parte de una persona jurídica reconocida donde se ofrece el servicio**

2. **Haber aprobado las constataciones de características técnicas realizadas anualmente por la municipalidad distrital.**

3. **Estar acondicionado para transportar hasta tres pasajeros.**

4. **Contar con el seguro obligatorio** contra accidentes de tránsito – **SOAT autorizado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, o el Certificado contra accidentes de Tránsito - CAT otorgado por la Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito.**

5. Ostentar el color **que identifica a la persona jurídica autorizada** por la municipalidad correspondiente.

6. Tener el número de placa visible en el interior y en la parte superior de la unidad.

9.2. Vehículo no motorizado

Se trata de vehículos menores, especialmente adaptados en la parte delantera para transportar pasajeros, impulsados por fuerza humana a través de pedales por el proveedor del servicio especial. Estos vehículos deben cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser parte de una persona jurídica reconocida en el distrito donde se ofrece el servicio.
2. Haber aprobado las constataciones de características técnicas realizadas anualmente por la municipalidad distrital."

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

Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Estefany
Estefany FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/08/2024 11:38:48-0500

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 L5. Dicho registro deberá estar a disposición de la Policía Nacional del Perú."

Firmado digitalmente por:
BUSTAMANTE DONAYRE Carl
Bustamante FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/08/2024 12:51:42-0501

"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 automotores menores son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del servicio."

Firmado digitalmente por:
AGUINAGA RECUENCO
Alejandro Aurelio FAU 20161740126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/08/2024 09:43:04-0500

Firmado digitalmente por:
JUAREZ GALLEGOS Carmen
Patricia FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/08/2024 15:44:40-0500

Lima, agosto de 2024

Firmado digitalmente por:
ALEGRIA GARCIA Luis
Arturo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/08/2024 17:44:25-05

Firmado digitalmente por:
CASTILLO RIVAS Eduardo
Enrique FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento

Firmado digitalmente por:
ROSPIGLIOSI CAPURRO
Fernando Miguel FAU 20161740126
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/08/2024 14:00:00-0500

Firmado digitalmente por:
BARBARAN REYES Rosangell
Andrea FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PROBLEMÁTICA

La reciente Ley 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, está generando preocupación entre las asociaciones y microempresas de mototaxis. Esta normativa podría poner en riesgo su existencia y futuro al establecer restricciones severas para la renovación o la obtención de nuevos permisos de operación, equiparándolos con el transporte mayor.

Uno de los principales problemas es la propuesta de una nueva reglamentación nacional para el servicio de transporte. Esta normativa, alineada con los lineamientos generales del transporte mayor, está diseñada para regular y controlar más estrictamente las operaciones de transporte público, incluyendo a los mototaxis. Sin embargo, estas normativas están siendo interpretadas de manera que equiparan los requisitos y restricciones aplicables a los mototaxis con los del transporte mayor, como autobuses y taxis convencionales.

Esto incluye criterios para la obtención y renovación de permisos de operación que podrían resultar difíciles de cumplir para las asociaciones y microempresas de mototaxis, muchas de las cuales operan en condiciones económicas precarias. La imposibilidad de renovar los permisos de operación o la pérdida de los mismos debido a las nuevas condiciones regulatorias tendría un impacto devastador en la economía local y en el bienestar de los mototaxistas. Estos trabajadores no solo proveen un servicio esencial de transporte, sino que también son parte integral de la economía informal en muchas regiones, proporcionando ingresos directos a miles de familias.

Además del impacto económico, la situación también tendría consecuencias sociales significativas. Muchos mototaxistas dependen exclusivamente de sus vehículos para sostener a sus familias y enfrentarían una situación de desempleo y dificultades financieras si se ven obligados a cesar sus operaciones debido a la falta de autorización para operar.

En el contexto dinámico del transporte terrestre en Perú, los mototaxistas desempeñan un papel crucial facilitando la movilidad en numerosas ciudades y comunidades. Estos vehículos de tres ruedas han llenado un vacío en áreas donde el transporte público convencional es limitado o inexistente, brindando un servicio ágil y accesible a la población local.

A pesar de su importancia para la infraestructura de transporte local, los mototaxistas se enfrentan actualmente a diversas amenazas que podrían comprometer su viabilidad como microempresas y asociaciones. La regulación y las políticas gubernamentales están evolucionando, y algunas de estas medidas están diseñadas para regular más estrictamente el sector del transporte, incluyendo a los mototaxis.

En consecuencia, se han propuesto cambios que podrían imponer requisitos más rigurosos para la obtención y renovación de licencias de operación. Estos requisitos podrían ser difíciles de cumplir para muchas asociaciones y microempresas de mototaxis, las cuales operan frecuentemente en condiciones económicas ajustadas y con recursos limitados. Además de las barreras regulatorias, los mototaxistas también enfrentan desafíos sociales y económicos adicionales. La competencia con otros medios de transporte, la seguridad en las vías y la percepción pública de su servicio son aspectos cruciales que influyen en su operación diaria y en la estabilidad de sus negocios.

En ese sentido, es imperativo presentar el siguiente proyecto de ley para abordar la problemática expuesta por las asociaciones y microempresas de mototaxis. Este proyecto buscará establecer un marco regulatorio adecuado y que reconozca las particularidades del servicio de mototaxis, diferenciándolo adecuadamente del transporte mayor. Se propondrán medidas específicas para facilitar la obtención y renovación de permisos de operación, considerando las condiciones económicas de las microempresas y asegurando la sostenibilidad de este sector vital para la movilidad urbana y el sustento de miles de familias en todo el país.

II. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

En el contexto dinámico del transporte terrestre en Perú, los mototaxistas desempeñan un papel crucial facilitando la movilidad en numerosas ciudades y comunidades. Estos vehículos de tres ruedas han llenado un vacío en áreas donde el transporte público convencional es limitado o inexistente, brindando un servicio ágil y accesible a la población local.

a) Respetto del transporte público especial

El título y el contenido del primer artículo de la Ley N° 3191, se ha modificado ampliando el concepto de transporte público a transporte público "especial", debido a la naturaleza no estructurada del servicio a brindar.

El sistema de transporte público actual, conformado por el Metro de Lima y Callao, el Metropolitano y los corredores complementarios, ofrece un servicio estructurado con rutas definidas, paradas establecidas y horarios fijos. Esta organización permite a los usuarios planificar sus desplazamientos de manera eficiente.

En cambio, el servicio de transporte en vehículos L5 y no motorizados es considerado 'especial' por su carácter no estructurado. A diferencia de los sistemas convencionales, este tipo de transporte no cuenta con rutas fijas ni horarios predefinidos, lo que lo hace más adaptable a las necesidades puntuales de los usuarios.

Por tanto, la clasificación como 'servicio especial' resalta su carácter innovador y su capacidad para adaptarse a las nuevas demandas de movilidad. Este servicio se concibe como un complemento estratégico al sistema de transporte público existente, ofreciendo soluciones personalizadas para los usuarios en aquellos puntos donde la oferta actual resulta insuficiente, brindando mayor cobertura en horarios punta y en zonas de difícil acceso.

Otro aspecto a resaltar, es que los mototaxis no se limitan a conectar con los paraderos del Sistema Integrado de Transporte Urbano en Lima y Callao. También operan en provincias, cubriendo rutas y zonas donde el transporte público tradicional aún no llega, satisfaciendo así una demanda ciudadana que no es cubierta por el Estado.

Es fundamental comprender que los mototaxis cubren una demanda integral y cotidiana, proporcionando traslados para personas de todas las edades y condiciones, incluyendo mayores, jóvenes, discapacitados e incluso niños hacia diversos destinos como centros educativos, centros comerciales, comisarías, centros médicos y farmacias.

El término "distancias cortas" definido normativamente plantea otro desafío con respecto a la realidad, ya que la distancia de servicio es relativa y varía según el tamaño y las características de la infraestructura vial de cada localidad donde se brinda el servicio. Por ejemplo, los mototaxis en Iquitos pueden recoger pasajeros en el aeropuerto para trasladarlos a la ciudad, atravesando hasta dos o tres distritos relativamente pequeños. En contraste, en San Juan de Lurigancho, uno de los distritos más extensos del país, los mototaxis recogen pasajeros en paraderos autorizados y los trasladan incluso fuera de sus zonas, retornando luego a sus puntos de origen.

Esta discrepancia entre la normativa y la realidad evidencia la necesidad de una revisión más precisa y contextualizada de las regulaciones, considerando las dinámicas específicas de cada localidad y el papel crucial que desempeñan los mototaxis en el transporte urbano.

b) Respecto de los títulos habilitantes

Desde 2016, la Secretaría de Gestión Pública ha impulsado una nueva visión de la simplificación administrativa, priorizando la evaluación constante de los trámites estatales. Se busca que todas las iniciativas estén orientadas a reducir la burocracia, mejorar la calidad de los servicios públicos y asegurar que las decisiones gubernamentales sean transparentes y beneficiosas para la ciudadanía.¹

La normativa actual exige a los conductores de mototaxis obtener dos permisos municipales distintos, lo que genera un proceso burocrático innecesario y duplicado. Esta situación aumenta significativamente los costos y los tiempos de espera para iniciar operaciones, ya que ambos permisos están orientados a un mismo fin: autorizar la operación de vehículos automotores menores.

La modificación propuesta busca simplificar este proceso, unificando ambos permisos en un solo documento. De esta manera, se reducirán los costos operativos para los conductores, se agilizará el trámite y se fomentará la formalización del servicio de mototaxis.

En esa línea, la modificación propuesta busca precisar que el permiso para establecer paraderos y la flota vehicular, así como el permiso para los conductores de mototaxis, sean otorgados mediante un solo acto administrativo, al tratarse de trámites similares emitidos por la Municipalidad Distrital para la operación del servicio de transporte en vehículos L5 y no motorizados.

c) Respecto de los requisitos

Los requisitos que se proponen modificar en la presente propuesta legislativa se fundamentan en las discusiones mantenidas con diversos especialistas y funcionarios de diferentes entidades estatales, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio del Interior, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Salud, la Superintendencia de Banca, Seguros y

¹ Secretaría de Gestión Pública, PCM (2021). Documento de Política: Simplificación Administrativa en el Perú. Avances y agenda futura. p.7
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1979797/Simplificacion%20Administrativa.pdf.pdf>

AFP (SBS), y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI). Estas discusiones tuvieron lugar durante la mesa de trabajo organizada por mi despacho parlamentario el lunes 10 de junio del presente año.

Entre las propuestas de modificación referentes a la autorización municipal para circular, se plantea que los conductores deben pertenecer a una empresa legalmente constituida que tenga el permiso en el distrito donde ofrecerán el servicio.

Otro punto destacado durante la mesa de trabajo es el referente al certificado médico. La normativa actual requiere múltiples certificados médicos para acreditar buena salud física y mental, lo cual podría afectar negativamente a los conductores de este tipo de vehículos. Se propone modificar este requisito para que solo sea obligatorio un certificado médico emitido por un establecimiento de salud.

En cuanto al color de los vehículos, se sugiere que este sea el que identifique a la persona jurídica autorizada por la municipalidad correspondiente, en lugar del color establecido por la misma. Esto se propone con el fin de evitar que el cambio de color se deba a decisiones políticas de cada gestión municipal, lo cual podría generar costos económicos innecesarios para los conductores y convertirse en un tema político sin justificación.

d) Respetto del registro de los prestadores del servicio de transporte público de personas

El registro de los prestadores del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores categoría L5 es fundamental para obtener una estadística oficial sobre el número de mototaxis formales en nuestro país. Varios municipios han implementado esfuerzos para identificar estos vehículos con el objetivo de reducir los robos y otros actos delictivos asociados a ellos. Sin embargo, actualmente no existe un registro completo centralizado de esta información, y las municipalidades manejan datos fragmentados por distrito.

La propuesta legislativa plantea compartir este registro con la Policía Nacional del Perú, dado que son ellos quienes realizan operativos para mejorar la seguridad ciudadana. La disponibilidad de esta información sería crucial para fortalecer las medidas de seguridad que se están implementando en los distintos distritos del país.

Es importante destacar que actualmente las municipalidades son responsables de la información sobre el número de mototaxistas por distrito,

pero esta información no se comparte de manera efectiva con entidades clave como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ni con la PNP.

A. Marco legal

En octubre de dos mil veintitrés se publicó en el Diario El Peruano la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, mediante la cual se establece que son un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte.

III. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Se ha verificado que, en el presente periodo legislativo se han presentado las siguientes propuestas legislativas:

- PL N° 07433/2023-CR, "Ley que modificación del título, los 1, 2, 4, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15 y 16, de la Ley 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5", del congresista Waldemar José Cerrón Rojas.
- PL N° 8238/2023-CR, "Ley para promover la seguridad en el transporte público de personas en vehículos automotores menores de categoría vehicular L-5 y facilita la prestación del servicio", del congresista Jose Luna Gálvez.
- PL N° 8245/2023-CR, "Ley que modifica la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5", de la congresista Yorel Kira Alcarraz Agüero.
- PL N° 7759/2023-CR, "Nueva ley de transporte público especial de vehículos menores motorizados L5, del congresista Héctor Valer Pinto.
- PL N° 7974/2023-CR, "Ley que reforma el transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados de la Ley N° 31917", del congresista Nivardo Edgar Tello Montes.
- PL 8332/2023-CR, "Ley que promueve la formalización y la participación de los conductores de mototaxis en la seguridad ciudadana - mototaxista vigilante", del congresista Miguel Ángel Ciccía Vásquez.

IV. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta tiene como objetivo modificar artículos 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10 y 17 de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, según se muestra en el cuadro comparativo siguiente:

Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5	Propuesta legislativa
<i>"Artículo 1. Objeto de la Ley</i> <i>La presente ley tiene por objeto expedir la nueva ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), 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 limpia."</i>	<i>"Artículo 1. Objeto de la Ley</i> <i>La presente ley tiene por objeto expedir la nueva ley de transporte público especial de personas en vehículos automotores menores motorizados L5 y no motorizados, como complemento al servicio urbano e interurbano, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia."</i>
<i>"Artículo 2. Finalidad de la Ley</i> <i>La finalidad de la ley es establecer los derechos, las obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5)."</i>	<i>"Artículo 2. Finalidad de la Ley</i> <i>La finalidad de la ley es establecer los derechos, las obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público especial de personas en vehículos automotores menores motorizados L5 y no motorizados."</i>
<i>"Artículo 3. De la autorización</i> <i>El servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) es prestado por la persona jurídica que cuente con el respectivo título habilitante (permiso de operación) otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio."</i>	<i>"Artículo 3. De la autorización.</i> <i>El servicio de transporte público especial de personas en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados es prestado por la persona jurídica que cuente con el respectivo título habilitante (permiso de operación) otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio especial."</i>

"Artículo 4. Títulos habilitantes

Los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad distrital para la prestación del servicio en su jurisdicción y tendrá una vigencia de 10 años y son las siguientes:

4.1 Permiso de operación: Título que habilita a la persona jurídica a prestar el servicio mediante el cual se autoriza la flota vehicular, paraderos y zona de trabajo.

4.2 Certificado de operación: Título que habilita al vehículo que es parte de la flota vehicular de la persona jurídica autorizada.

"Artículo 7. Requisitos de la persona natural prestadora del servicio

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.
2. Contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.
3. Ser propietario o contar con un contrato de alquiler del vehículo automotor menor (categoría vehicular L5) debidamente legalizado, donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso del vehículo menor.
4. 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.

"Artículo 9. Del vehículo automotor menor

El vehículo automotor menor (categoría vehicular L5) autorizado para la prestación del servicio de transporte público de

"Artículo 4. Títulos habilitantes.

Los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad distrital para la prestación del servicio **especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados** en su jurisdicción. **Tienen una vigencia de 10 años e incluyen el permiso y la autorización de los paraderos, la flota vehicular, así como el permiso de los conductores que prestan el servicio especial."**

"Artículo 7. Requisitos de la persona natural prestadora del servicio especial.

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

(...)

2. Contar **un** certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado.

(...)"

"Artículo 9. Del vehículo automotor L5 y no motorizado

- 9.1. El vehículo automotor L5 autorizado para la prestación del servicio **especial** debe cumplir con los siguientes requisitos:

personas debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. Contar con la autorización municipal para circular en la respectiva jurisdicción.
2. Contar con la revisión técnica vigente, emitida por la entidad autorizada.
3. Estar acondicionado para transportar hasta tres pasajeros.
4. Contar con los seguros obligatorios contra accidentes de tránsito emitidos por la entidad autorizada.
5. Ostentar el color autorizado por la municipalidad correspondiente para su identificación.
6. Tener el número de placa visible en el interior y en la parte superior de la unidad."

1. Ser parte de una persona jurídica reconocida donde se ofrece el servicio

2. Haber aprobado las constataciones de características técnicas realizadas anualmente por la municipalidad distrital.

3. Estar acondicionado para transportar hasta tres pasajeros.

4. Contar con el **seguro obligatorio** contra accidentes de tránsito – **SOAT autorizado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, o el Certificado contra accidentes de Tránsito - CAT otorgado por la Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito.**

5. Ostentar el color **que identifica a la persona jurídica autorizada** por la municipalidad correspondiente.

6. Tener el número de placa visible en el interior y en la parte superior de la unidad.

9.2. Vehículo no motorizado

Se trata de vehículos menores, especialmente adaptados en la parte delantera para transportar pasajeros, impulsados por fuerza humana a través de pedales por el proveedor del servicio especial. Estos vehículos deben cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser parte de una persona jurídica reconocida en el distrito donde se ofrece el servicio.

2. Haber aprobado las constataciones de características técnicas

<i>"Artículo 10. Registro de los prestadores del servicio de transporte público de personas"</i> <i>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).</i> <i>"Artículo 17. De la infraestructura vial y sus paraderos"</i> <i>Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del servicio.</i>	<i>realizadas anualmente por la municipalidad distrital."</i> <i>"Artículo 10. Registro de los prestadores del servicio de transporte público de personas"</i> <i>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 L5. Dicho registro deberá estar a disposición de la Policía Nacional del Perú."</i> <i>"Artículo 17. De la infraestructura vial y sus paraderos"</i> <i>Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público especial de personas en vehículos automotores menores son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del servicio."</i>
---	---

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo-beneficio es un enfoque utilizado para evaluar de manera cuantitativa los efectos y repercusiones que una propuesta normativa puede tener en diversas variables que afectan a los actores involucrados, la sociedad en general y el bienestar público. Este método permite medir los costos y beneficios esperados, así como identificar alternativas para abordarlos eficazmente.

La propuesta legislativa en cuestión no generará gastos adicionales para el tesoro público; por el contrario, tiene como objetivo modificar la Ley N° 31917, conocida como Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, para abordar las dificultades que enfrentan los mototaxistas.

Dado que los congresistas no poseen la facultad de iniciar proyectos que impliquen gastos, este Proyecto de Ley no conllevará un desembolso para las arcas nacionales. Su único propósito es realizar modificaciones al contenido establecido en la normativa mencionada previamente.

Este proyecto legislativo se centra exclusivamente en ajustar las disposiciones establecidas por la norma mencionada, asegurando así que no se genere ningún tipo de gasto adicional para el tesoro público.

INVOLUCRADOS	BENEFICIOS	COSTO
MUNICIPALIDADES	- Incremento de la cifra de vehículos menores formales en su circunscripción - Simplificación administrativa al reducir la cantidad de permisos que deben gestionar y supervisar.	Ningún costo al Estado
POLICIA NACIONAL DEL PERÚ	- Facilitación del registro de vehículos menores. - Reducción de informalidad y mejora en la seguridad ciudadana al facilitar la identificación y control de los conductores autorizados.	Ningún costo al Estado
CIUDADANÍA	- Mayor accesibilidad y disponibilidad del servicio de mototaxi. - Reducción de la informalidad y mejora en la seguridad al promover conductores registrados y autorizados	Ningún costo al Estado
CONDUCTORES DE VEHICULOS MENORES L5	- Facilidades para poder trabajar de manera formal con sus vehículos menores. - Reducción de costos y plazos sobre los permisos para operar legalmente.	Ningún costo al Estado

	- Posible reducción de costos asociados a la obtención y renovación de permisos. - Incremento en la formalización de sus actividades, mejorando sus condiciones y acceso a servicios y beneficios.	
--	---	--

VI. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

El proyecto está alineado con la Política 18 del Acuerdo Nacional, la cual se refiere a la "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica". Esta política sostiene:

"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 micro empresa, 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:

b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica;

Asimismo, la propuesta es coherente con los objetivos de la Agenda Legislativa para el Periodo Anual 2023-2024, aprobada mediante la Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR.

AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERIODO ANUAL DE SESIONES 2023-2024 ²			
ACUERDO NACIONAL		TEMAS / PROYECTOS DE LEY	
POLÍTICAS DE ESTADO			
18.	BUSQUEDA DE LA	80.	MEDIDAS PARA PROMOVER LA
	COMPETITIVIDAD,		PRODUCTIVIDAD, COMPETITIVIDAD Y EL
	PRODUCTIVIDAD		DESARROLLO ECONÓMICO
	Y		
	FORMALIZACIÓN DE LA	83.	NORMATIVA REFERIDA AL
	ACTIVIDAD ECONÓMICA		TRANSPORTE



Firmado digitalmente por:
 OLIVOS MARTINEZ Leslie
 Vivian FAU 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 19/08/2024 12:58:36-0500

² Adaptado de: <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2225424-1> AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2023-2024.