



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA
LA LEY 31917, LEY DE TRANSPORTE
PÚBLICO DE PERSONAS EN
VEHÍCULOS AUTOMOTORES
MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR
L5

Los Congresistas que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario PODEMOS PERÚ, a iniciativa del congresista **Guido Bellido Ugarte**, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, proponen el siguiente proyecto de ley.

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE
PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA
VEHICULAR L5

Artículo 1. Modificación de los artículos 1, 2, 3, 4, 9, 10 y 17; e incorporación la quinta disposición complementaria en la Ley 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.

Se modifican los artículos 1, 2, 3, 4, 9, 10 y 17; e incorpora la quinta disposición complementaria en la Ley 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 motorizados menores L5, conocidos como mototaxis como un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano, interurbano y/o rural 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 motorizados menores L5."

"Artículo 3. De la autorización

*El servicio de transporte público **especial** de personas en vehículos **motorizados** menores **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."*

"Artículo 4. Títulos habilitantes

*Los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad distrital para la prestación del servicio **especial** en su jurisdicción y tendrá una vigencia de 10 años."*

Los títulos habilitantes autorizan a la persona jurídica, la flota vehicular, los paraderos y zona de trabajo."

"Artículo 9. Del vehículo automotor menor 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. **Formar parte o estar afiliada a una persona jurídica autorizada para prestar el servicio especial.***
- 2. **Haber aprobado las revisiones técnicas realizadas anualmente por la municipalidad distrital o por la entidad autorizada.***
- 3. **Estar acondicionado para transportar hasta tres pasajeros.***
- 4. **Contar con 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 identifique a la persona jurídica autorizada por la municipalidad para su identificación.***
- 6. **Tener impreso y visible, el número de placa de rodaje, en el interior, en ambos laterales y en el techo o toldera de la unidad."***

"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 **especial** de transporte público de personas en vehículos automotores menores **L5**."*

"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."*

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

QUINTA: Acceso a la Información por la Policía Nacional del Perú

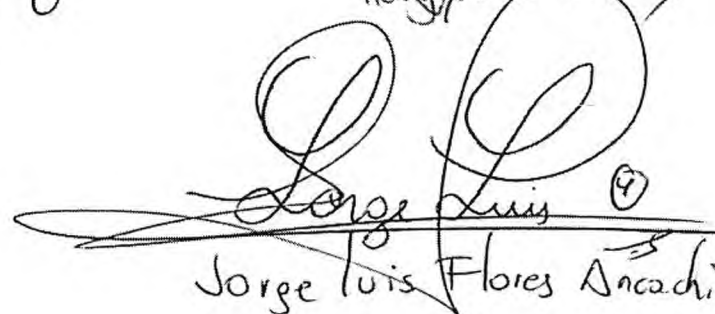
Las municipalidades distritales o provinciales, según sea el caso, deberán proporcionar a la Policía Nacional del Perú el acceso oportuno y continuo a la información sobre la identificación de vehículos y conductores autorizados para brindar el servicio de transporte público especial de personas en vehículos motorizados menores L5, con el fin de fortalecer las acciones de prevención, investigación y control frente a la delincuencia y otras amenazas a la seguridad ciudadana. El acceso a estos datos estará regulado conforme a las disposiciones legales vigentes en materia de protección de datos personales y de seguridad pública.

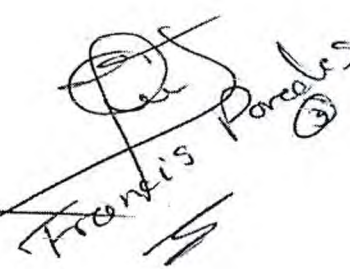
Lima, 28 de octubre del 2024.



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20181740128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/11/2024 11:31:10-0500


Ricardo Juárez Calle ③


Jorge Luis Flores Anca ④


Francis Porcoles ③


Guido Bellido Ugarte ①


José Alberto Arriola Tueros
Congresista ⑥



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **06** de **noviembre** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 9422/2024-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.**



.....
GIOWANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. ANTECEDENTES

La consecuencia que el Estado no tome medidas regulatorias en cuanto al transporte público origina una sobre oferta. No existe límite a la cantidad de empresas autorizadas para recorrer las mismas rutas, se produce una congestión vehicular y una agresiva competencia por los pasajeros, que incide en el aumento de accidentes de tránsito.

En este escenario, las empresas son todas informales, no son propietarias de los vehículos, ni tienen contrato alguno como alquiler, no cuentan con relación laboral formal con sus operarios, trabajan por destajo. Puede que los precios bajen, pero los estándares de calidad de servicio son pobres, con vehículos antiguos, en mal estado de mantenimiento y frecuentemente inadecuados al transporte público, malos tratos al usuario, explotación laboral a los operarios, prácticas de manejo temerarias que suscitan congestión y accidentes de tránsito. Por otro lado, tenemos el incremento del parque automotor con unidades altamente nocivas que provocan emisiones altamente contaminantes.

Esa es la realidad que se intenta evitar y por la cual, en fecha 05 días del mes de octubre de 1999, se pretendió regular mediante la publicación de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Sin embargo, resulta importante mencionar que a lo largo de la historia la variedad de unidades que han ingresado al parque automotor para el servicio de transporte público ha sido diverso, teniendo entre ellos los vehículos menores motorizados L5, más conocidos como los mototaxis, que de acuerdo a Sunat *"son vehículos con tres ruedas simétricas a su eje longitudinal, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión. Excepcionalmente, el eje posterior puede ser de rodada doble"*. Estas unidades, se popularizaron a inicios de los años 80, cuando se construyó el primer mototaxi en Iquitos, fusionando la parte delantera de una moto común y un soporte para llevar pasajeros, muy importante, primero en zonas rurales y de difícil acceso y luego en la ciudad.

En ese sentido, este tipo de vehículos necesitan de una normativa distinta de la regular, por ello en fecha 28 de octubre del año 1999, se publicó la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos menores, la misma que fue derogada por la Ley N°31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, de fecha 20 de setiembre de 2023. Sin embargo, en la actualidad, la

Federación Nacional de Mototaxistas del Perú ha advertido múltiples problemas en este sector, tales como la informalidad que sigue ponderando en este grupo, la falta de una fiscalización eficaz, un tratativa diferenciada y falta de dispositivos legales que coadyuven a que este sector tenga una mejor imagen. Sumado a ello, en los últimos meses se ha puesto al descubierto otro problema que aun cuando ya se daba años atrás, hoy se encuentra masificada: Las extorsiones que ponen en riesgo la seguridad ciudadana.

Es por ello que, ante tal panorama, la presente iniciativa legislativa pretende resolver dichos problemas.

En la presente legislatura 2021-2026, respecto a este tema se tienen como antecedentes las siguientes iniciativas legislativas:

NRO. DE PROYECTO DE LEY	SUMILLA DE PROYECTO DE LEY
08654/2024-CR	LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5
08332/2023-CR	LEY QUE PROMUEVE LA FORMALIZACIÓN Y LA PARTICIPACIÓN DE LOS CONDUCTORES DE MOTOTAXIS EN LA SEGURIDAD CIUDADANA - MOTOTAXISTA VIGILANTE
08245/2023-CR	LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31917 LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5
08238/2023-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
07974/2023-CR	LEY QUE REFORMA EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL EN VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS L5 Y NO MOTORIZADOS DE LA LEY N° 31917
07433/2023-CR	LEY DE MODIFICACIÓN DEL TÍTULO, LOS ARTÍCULOS 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"

1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

En 1874 la Municipalidad de Lima emitió la Reglamentación Municipal de Carruajes, primer dispositivo legal en el país, que reguló, de forma integral, una modalidad de transporte urbano. Esta norma regulaba tanto a los carruajes particulares como a los de alquiler. Entre las innovaciones que supuso dicha norma se contó el establecer que los vehículos llevasen placas indicando una numeración, que los conductores contasen con una libreta de registro (precursora de la licencia de conducir), y la inspección anual obligatoria de los vehículos (medida precursora de las actuales revisiones técnicas). Asimismo, en 1921 se otorgó la primera autorización para prestar el servicio de buses en

Lima y en 1941 se emitió el Reglamento para el Transporte Colectivo de Pasajeros en Ómnibus.

Ya con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, promulgada en 1999, se suprimió formalmente la calificación de servicio público para el transporte colectivo y dispuso, en su artículo 4°, el principio de libre competencia en el desenvolvimiento de la actividad. Ello sin perjuicio de que, en 2005, el Tribunal Constitucional sostuvo que cabía seguir considerando al transporte colectivo como un servicio público, a través de la Sentencia N° 0034-2004-PI-TC, donde sostuvo la constitucionalidad de la tarifa rebajada para escolares y universitarios.

Sin embargo, con la llegada del mototaxi en los años 80, en la ciudad de Iquitos, en fecha 28 de octubre del año 1999, se publicó la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos menores, la misma que fue derogada por la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, de fecha 20 de setiembre de 2023.

De acuerdo al MTC, la popularidad que ha alcanzado en todo el Perú y el papel importante que juega en el transporte urbano se debe a los siguientes puntos:

1. Accesibilidad en zonas de difícil acceso: en muchos lugares donde la infraestructura vial no es adecuada para vehículos más grandes, los mototaxis son capaces de llegar a zonas rurales y barrios marginales, proporcionando un medio de transporte eficiente y económico.
2. Costo asequible: el servicio de mototaxis es generalmente más barato que otros tipos de transporte urbano, lo que lo convierte en una opción accesible para personas de bajos ingresos. Este factor es especialmente relevante en comunidades donde el poder adquisitivo es limitado.
3. Movilidad rápida y flexible: los mototaxis ofrecen mayor agilidad para moverse en calles estrechas o congestionadas, que son comunes en muchas ciudades peruanas. Esto mejora el flujo del tráfico en áreas urbanas densamente pobladas y facilita el transporte en trayectos cortos.
4. Generación de empleo: el uso de mototaxis ha permitido a muchas personas encontrar empleo como conductores, lo que contribuye al sustento económico de familias en sectores menos favorecidos. Esta actividad ha sido una vía para el autoempleo, especialmente en momentos de crisis económica.

5. Alternativa ante la falta de transporte público: en algunas regiones, los mototaxis cubren la falta de servicios de transporte público formal, ofreciendo a los ciudadanos una alternativa para desplazarse dentro de la ciudad o a zonas periféricas.
6. Impacto económico local: alrededor de los mototaxis se ha generado un ecosistema económico que incluye el mantenimiento de los vehículos, venta de repuestos y servicios relacionados, lo que impulsa pequeñas economías locales.

Sin embargo, a la fecha se tiene la siguiente data:

- La Municipalidad Provincial de Piura, para enero del 2024, declaró que la región enfrentaba un desafío con más de 2 mil mototaxis informales. Según la Gerencia de Transporte y Movilidad Urbana de dicha Entidad, existen 3 mil conductores formalizados en sus asociaciones que conforman 143 en el distrito de Piura.
- De acuerdo al presidente del Gremio de mototaxistas, en el país existen, aproximadamente, 3 millones de mototaxistas organizados en gremios. Los mismos que a la fecha se encuentran disconformes por las dificultades y falencias que presente la normativa vigente (Ley N° 31917).

Esta situación refleja un desafío para el orden y la seguridad en el país, puesto que dentro de los puntos medulares que reclama este sector, se encuentra la informalidad, el incremento de extorsiones, la falta de una tratativa de los mototaxis como vehículos especiales y diferenciados de los demás medios de transporte público.

Es en ese sentido que, este gremio ha realizado protestas durante el año 2024, siendo la última este 28 de octubre del 2024, todo ello a razón de que los puntos antes descritos, están generando que este sector sea visto como un medio de transporte informal, no confiable, ni para los usuarios, ni para las empresas financieras, lo cual obstaculiza que estos puedan ser beneficiados de créditos bancarios para así mejorar sus unidades vehiculares. A ello se le suma que, por la falta de una fiscalización eficaz, muchas empresas que se incorporan a esta actividad exponen la vida de sus pasajeros con maniobras riesgosas, produciendo accidentes y por último las extorsiones que han desatado el terror de toda la población.

Frente a ello, algunas instituciones, han tomado algunas posturas:

- La Municipalidad de Pueblo Libre a través de la Ordenanza N° 617-MPL, de fecha 09 de febrero del 2024, ha prohibido el servicio de transporte público

de pasajeros o de carga de vehículos automotores menores, conocido como mototaxi, en su jurisdicción.

- Asimismo, la Defensoría del Pueblo ha exhortado al MTC el garantizar inspecciones técnicas vehiculares regulares de mototaxis en todo el país, a fin de identificar el estado de operatividad de las unidades vehiculares.

Con estas medidas se busca salvaguardar la vida e integridad física de toda la población frente al riesgo de accidentes que se puedan ocasionar por el uso ilegal e inadecuado de mototaxis. Se busca prevenir, controlar y erradicar la violencia, los delitos, las faltas que pudieran cometerse con ese tipo de vehículo automotor menor. Así como también se busca proteger a los integrantes del Gremio de mototaxistas, puesto que son ellos son los más interesados por convertir ese sector en uno confiable, formal, que brinde un servicio seguro y que les provea los ingresos que les ayuden a tener una vida digna.

Es por ello que, a través de la presente Ley se pretende resolver todos los problemas antes descritos.

1.3. SITUACIÓN DE DEMANDA

A fin de acreditar la problemática, descrita anteriormente, se hace referencia de la siguiente data:

- Luis Quispe Candia, especialista en tránsito de la ONG Luz Ámbar refiere que de los 300 mil mototaxis que circulan en Lima, el 40% no cuenta con autorización.
- Según la web de la Asociación de Asociación Automotriz del Perú (AAP), en nuestro país se venden aproximadamente 100 mil nuevas unidades de mototaxis cada año (ver gráfico N°02), el año 2021 ha sido el pico en ventas, llegando a comercializarse 134,122 unidades y en lo que va del año 2024 las ventas se cuentan en 41,556 unidades compradas.
- En el año 2013 en el distrito de San Juan de Lurigancho se realizó un estudio concluyendo que para cubrir la demanda de transporte en el distrito se necesitaba el tránsito de 10 mil mototaxis, en el 2018 estaban circulando aproximadamente 20 mil, sin embargo, solo la mitad se encuentra registrada en la Municipalidad distrital de San Juan de Lurigancho.
- En el caso de Comas se estima que circulan aproximadamente 8 mil mototaxis agrupados en 92 empresas autorizadas, sin embargo, el parque automotor de mototaxis se estima en 13 mil, es decir 5 mil mototaxis son

informales, la misma situación se registra en el distrito de San Juan de Miraflores, donde 4,500 mototaxis se encuentran formalizados ante la autoridad municipal, mientras que aproximadamente 3,500 mototaxis prestan servicio de manera informal.

Con esta data se advierte el incremento desmesurado en cuanto a las unidades vehiculares menores o mototaxis en el país, lo cual no guarda relación con las autorizaciones otorgadas para prestar servicios de transporte público.

Por otro lado, en nuestro país, en febrero del 2023, según una encuesta de ipsos, el 63% de los peruanos consideró que la seguridad ciudadana había empeorado en los últimos meses. Además, la encuesta señala que "crimen y violencia" lideró el ranking de principales preocupaciones, pues fue mencionado por el 62% de peruanos. Para el 2024, de acuerdo con las estadísticas, el 14% de víctimas fallecidas, por los actos de extorsión fueron encontradas en automóviles, mientras que el 5% fueron encontradas en mototaxis.

Al respecto resulta importante señalar que el Estado promueve la formalización de las empresas Mype, dedicadas a cualquier rubro económico, asimismo, promueve la libertad de trabajo (regulado en el artículo 2°, numeral 15) de la Constitución). Por ello y a fin de que lo anterior se cumpla, el Estado tiene como fin supremo la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad (artículos 1°, 7°, 10°, 11° de la Constitución Política del Estado). Para el caso en concreto, se advierten limitaciones en la Ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, a fin de lograr la formalización de las empresas dedicadas al transporte público con mototaxis, asimismo, se advierte una falencia en cuanto a la fiscalización de dicha actividad, lo cual repercute en la vulneración del derecho de trabajo y la dignidad humana. A ello se le suma la vulneración de la seguridad ciudadana, debido a la masificación de extorsiones y actos delictivos, que deben ser remediados.

Es por ello que, en atención a lo anterior, la presente iniciativa legislativa pretende modificar la Ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, a fin de establecer mejores criterios de fiscalización para este sector de transporte público complementario.

1.4. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto la modificación de los artículos 1, 2, 3, 4, 9, 10 y 17 y la incorporación de la quinta disposición complementaria en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, con el fin de integrar la

denominación de servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados L5, así como de reestructurar fin de dotar a este sector de una regulación única por su propia naturaleza, asimismo, se pretende reestructurar la regulación de los títulos habilitantes a fin de que con estos, también se otorgue autorización a la persona jurídica, la flota vehicular, los paraderos y zona de trabajo. Por otro lado, se incorpora la quinta disposición complementaria a fin de velar por la seguridad ciudadana.

1.5. AMPARO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente norma no contraviene norma alguna, con rango constitucional, por el contrario, fortifica la Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, ya que al denominar a este un servicio especial, establece una tratativa diferente en cuanto a su trámite de inscripción, pero también en cuanto a su fiscalización, poniendo mayor énfasis en ello, a fin de erradicar la percepción de informalidad que se tiene de este sector y generar mayor confianza por los usuarios del servicio, por las empresas financieras de créditos y la sociedad en general. Teniendo como objeto también el establecer medidas de lucha contra la inseguridad ciudadana.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa no generará gasto alguno al erario nacional ya que cualquier gasto en el que incurra será asumido por cada Municipalidad dentro de su jurisdicción.

Por otro lado, los beneficios del presente proyecto de ley son los siguientes:

1. Mejorará la competitividad en el mercado puesto que se controlará la circulación de vehículos no autorizados.
2. Incrementará los ingresos para los mototaxistas formalizados
3. Mejorarán las condiciones laborales y seguridad para los mototaxistas.
4. Se dará acceso a servicios de transporte seguro y confiable, lo que en consecuencia genera la protección de los derechos de los pasajeros.
5. Se reducirá el riesgo de accidentes.
6. Se reducirá la delincuencia y criminalidad relacionada con mototaxis informales.

7. Mejorará la gestión y regulación del transporte público, con la seguridad vial.
8. Se simplificarán los trámites y procedimientos.
9. Se incrementará la transparencia en dicha actividad económica.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene relación directa con las políticas de Estado en función a la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2023-2024, contenida en RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO N° 002-2023-2024-CR, según se detalla:

Objetivo: I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

Política de Estado: 7. ERRADICACIÓN DE LA VIOLENCIA Y FORTALECIMIENTO DEL CIVISMO Y DE LA SEGURIDAD CIUDADANA, respecto al siguiente tema:

- 18.MEDIDAS EN FAVOR DE LA SEGURIDAD CIUDADANA Y EL CIVISMO
- 19.MEDIDAS DE SEGURIDAD CIUDADANA VINCULADAS AL TRANSPORTE

Objetivo: II. EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL

Política de Estado: 14. ACCESO AL EMPLEO PLENO, DIGNO Y PRODUCTIVO, respecto al siguiente tema:

- 68.REGÍMENES ESPECIALES LABORALES