



CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
13251/2025-CR
RU N° 2135840

19 NOVIEMBRE 2025 05:23 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: FRIGAIL

LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31917 PARA FORTALECER EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS MENORES

El congresista de la República que suscribe, SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS, miembro del Grupo Parlamentario PERÚ LIBRE, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, así como de los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente fórmula legal.

I. FÓRMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;
HA DADO LA LEY SIGUIENTE:

LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31917 PARA FORTALECER EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS MENORES

Artículo 1. Objeto de la Ley La presente ley tiene por objeto modificar los artículos 9, 13 y 16 de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, con la finalidad de:

- Adecuar los requisitos de inspección técnica vehicular a la realidad territorial nacional.
- Fortalecer la Comisión Técnica Mixta como órgano colegiado con capacidad decisoria.
- Establecer la voluntariedad y confidencialidad en la colaboración de seguridad ciudadana.
- Garantizar el ejercicio efectivo del derecho al trabajo de los conductores.

Artículo 2. Modificación del numeral 2 del artículo 9 de la Ley N° 31917 Se modifica el artículo 9 de la Ley N° 31917, el cual queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 9. Del vehículo automotor menor

(...)

2. Contar con Certificado de Inspección Técnica Vehicular cuando en la Jurisdicción de la municipalidad distrital donde presta el servicio especial exista planta de Revisión Técnica Vehicular debidamente autorizada para los vehículos de la clase L categoría 5.

(...)"

Artículo 3. Modificación del artículo 13 de la Ley N° 31917 Se modifica el artículo 13 de la Ley N° 31917, el cual queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 13. De la Comisión Técnica Mixta

"La Comisión Técnica Mixta es un órgano colegiado autónomo, sus acuerdos deben ser acatados, está conformada por Regidores, por representantes de la PNP y representantes de la

(s) Organización (es) de Transportador (es) y deben tener igual número de representantes de cada conformante."

Artículo 4. Modificación del artículo 16 de la Ley N° 31917 Se modifica el artículo 16 de la Ley N° 31917, el cual queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 16. De la colaboración voluntaria en seguridad ciudadana

16.1. Carácter voluntario

Los conductores de vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) pueden colaborar voluntariamente con las autoridades municipales y la Policía Nacional del Perú en acciones de prevención del delito. Ninguna autoridad puede obligar, condicionar autorizaciones o sancionar por no participar en actividades de seguridad ciudadana.

16.2. Garantía de confidencialidad

Cuando un conductor colabore voluntariamente proporcionando información, las autoridades deben:

- a) Mantener estricta reserva de la identidad del informante.***
- b) No incluir datos personales en documentos accesibles a terceros.***
- c) Utilizar sistemas de denuncias anónimas.***
- d) Implementar protocolos de protección cuando corresponda, en resguardo de la vida y la salud del conductor del vehículo menor.***

16.3. Responsabilidad por violación de confidencialidad

La violación de la confidencialidad por funcionarios constituye falta grave sancionable con destitución, sin perjuicio de las responsabilidades penales y civiles.

16.4. Prohibición de represalias

Queda prohibido tomar represalias contra conductores que decidan no participar o que denuncien abusos. Cualquier acto de represalia es nulo de pleno derecho."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Infracción y sanciones

Las municipalidades distritales no deberán infraccionar ni menos sancionar por infracciones de sus Ordenanzas que estén previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito. Las infracciones y sanciones distritales deben circunscribirse a la prestación del servicio especial de pasajeros en vehículos menores motorizados y no motorizados.

SEGUNDA. Capacitación a Inspectores Municipales

Las municipalidades distritales tienen la obligación de contar con Inspectores de Transportes Capacitados en las intervenciones, procedimientos, debida aplicación de infracciones a la prestación del servicio especial de pasajeros en vehículos menores motorizados y no motorizados.

TERCERA. Instalación de Comisiones Técnicas Mixtas

Las municipalidades distritales donde actualmente se presta el servicio de mototaxi que no cuenten con Comisión Técnica Mixta instalada, deben convocar a las organizaciones de transportadores y a los representantes de la Policía Nacional del Perú dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la vigencia de la presente ley.

CUARTA. Fiscalización de cumplimiento

La Contraloría General de la República, a través de sus órganos de control institucional, fiscaliza el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley, con énfasis en la correcta conformación de Comisiones Técnicas Mixtas y la implementación del programa nacional de capacitación a inspectores de transportes municipales.

QUINTA. Adecuación del Reglamento

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adecúa el Reglamento de la Ley N° 31917, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2025-MTC, a las modificaciones introducidas por la presente ley, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados desde su vigencia.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Validez de inspecciones realizadas

Los certificados de inspección técnica vehicular o constancias de verificación vehicular emitidos con anterioridad a la vigencia de la presente ley mantienen su validez hasta el vencimiento del plazo para el cual fueron otorgados.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA. Modificación del Reglamento

Se modifican todas las disposiciones del Reglamento de la Ley N° 31917, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2025-MTC, en todo en cuanto contravenga, tergiverso o desnaturalice la Ley y/o a la presente ley modificatoria.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación

Se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a lo establecido en la presente ley.

Lima, 13 de noviembre de 2025



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS Segundo
Toribio FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/11/2025 09:54:43-0500



LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 31917 PARA FORTALECER EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS MENORES



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2025 16:09:28-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2025 17:41:46-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2025 09:50:59-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/11/2025 18:19:06-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/11/2025 16:23:54-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/11/2025 16:09:41-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, y su Reglamento, establecieron un marco normativo para regular el servicio de mototaxis en el Perú. Sin embargo, su implementación ha evidenciado tres problemas estructurales críticos que afectan desproporcionadamente a los conductores y comprometen la viabilidad del sistema de transporte menor en nuestro país.

El primer problema identificado es la **imposibilidad material de cumplimiento del requisito de inspección técnica vehicular**. Según datos oficiales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aproximadamente el 68% del territorio nacional carece de plantas de revisión técnica vehicular autorizadas para inspeccionar vehículos de la categoría L5. Esta situación afecta particularmente a las zonas rurales y distritos alejados de las capitales provinciales, donde paradójicamente operan la mayoría de mototaxis del país.

El segundo problema estructural es la **desnaturalización de la participación ciudadana en la Comisión Técnica Mixta**. El artículo 13 de la Ley N° 31917 creó esta comisión como un órgano de participación conjunta entre autoridades municipales, Policía Nacional y representantes de transportadores. Sin embargo, el Reglamento redujo esta instancia a una mera "instancia de coordinación" sin poder decisorio real, contraviniendo el **artículo 106 del TUO de la Ley N° 27444**, que establece que los órganos colegiados con participación de representantes de organizaciones de administrados tienen naturaleza pública y ejercen competencias de deliberación y decisión.

El tercer problema crítico identificado es el riesgo a la integridad personal de los conductores por la ambigüedad normativa respecto a la colaboración en seguridad ciudadana. El artículo 16 de la Ley N° 31917 establece que los municipios "promueven la participación activa" de mototaxistas en acciones de seguridad ciudadana, redacción que por su ambigüedad ha generado interpretaciones de obligatoriedad por parte de algunas autoridades municipales y policiales que condicionan la renovación de autorizaciones o el otorgamiento de permisos a la "colaboración activa" en programas de seguridad.

En la práctica, esta situación ha colocado a los conductores en una posición de extrema vulnerabilidad. Aquellos que proporcionan información sobre actividades delictivas sufren represalias de organizaciones criminales, sin que existan protocolos efectivos de confidencialidad o protección que garanticen su seguridad. Paradójicamente, quienes optan por no colaborar para proteger su integridad y la de sus familias, enfrentan sanciones administrativas o la negativa de renovación de sus autorizaciones. Esta situación viola flagrantemente el principio de voluntariedad establecido en la Sentencia del Tribunal Constitucional STC 2488-2002-HC/TC, que en su fundamento 13 establece categóricamente que la colaboración de los ciudadanos con las autoridades en materia de seguridad ciudadana es, por principio, voluntaria, y que no puede obligarse a ningún ciudadano a realizar actividades que pongan en riesgo su integridad personal o la de su familia.

2. ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL

El sector de transporte menor en vehículos categoría L5, conocidos popularmente como mototaxis, representa una realidad económica y social de primera importancia en el Perú. Según datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística e Informática, específicamente de la Encuesta Nacional de Hogares 2024, operan en el país aproximadamente 1.2 millones de conductores de mototaxis. Esta cifra cobra mayor relevancia cuando consideramos que cada conductor es el sostén económico de una familia promedio de 3.7 miembros, lo que significa que aproximadamente 4.44 millones de peruanos dependen directa o indirectamente de esta actividad económica para su subsistencia.

La distribución territorial del servicio de mototaxis evidencia su importancia como medio de transporte popular. De los 1,874 distritos que conforman el territorio nacional, 1,650 cuentan con servicio de mototaxi, lo que representa el 88% del total. Esta amplia cobertura territorial demuestra que el mototaxi no es un fenómeno marginal o circunscrito a determinadas zonas, sino un componente estructural del sistema de transporte nacional, particularmente relevante en zonas donde el transporte público convencional resulta inviable por razones geográficas, económicas o de densidad poblacional.

Desde una perspectiva macroeconómica, el sector de transporte menor aporta el 0.8% del Producto Bruto Interno nacional, equivalente a S/. 7,600 millones según estimaciones del Ministerio de Economía y Finanzas para 2024. Esta contribución económica, aunque porcentualmente modesta, resulta fundamental para las economías locales y regionales, especialmente en zonas rurales y periurbanas donde el mototaxi constituye no solo un medio de transporte sino también una fuente de empleo y un dinamizador de la economía local. Se estima que circulan en el país aproximadamente 850,000 vehículos de la categoría L5, representando una inversión privada acumulada superior a los S/. 3,000 millones.

El impacto de la problemática normativa actual trasciende las cifras económicas y afecta múltiples dimensiones del desarrollo nacional. La informalidad persistente, que afecta al 68% de los conductores, aproximadamente 816,000 trabajadores, no es resultado de una decisión voluntaria o de una cultura de informalidad, sino consecuencia directa de la imposibilidad material de cumplir requisitos normativos irracionales. Esta informalidad forzada genera una pérdida de recaudación fiscal que SUNAT estima en S/. 180 millones anuales, recursos que podrían destinarse a programas sociales o inversión en infraestructura.

La inseguridad jurídica generada por la multiplicidad de interpretaciones normativas municipales produce un tratamiento desigual entre jurisdicciones, violando el principio constitucional de igualdad ante la ley. En algunos distritos se exigen requisitos adicionales no contemplados en la ley, en otros se aplican sanciones desproporcionales, y en muchos casos las autoridades municipales utilizan discrecionalmente su poder para favorecer a determinados grupos o asociaciones en detrimento de otros. Esta situación genera un clima de incertidumbre que desincentiva la inversión, perpetúa la informalidad y alimenta la conflictividad social.

Más grave aún es la vulneración sistemática de derechos fundamentales que la situación actual produce. Se afecta el derecho al trabajo libre consagrado en el artículo 2.15 de la Constitución Política del Perú cuando se imponen requisitos de imposible cumplimiento que impiden el ejercicio lícito de una actividad económica. Se vulnera el derecho a la participación establecido en el artículo 2.17 constitucional cuando se excluye sistemáticamente a los representantes de los trabajadores de las decisiones que afectan sus condiciones laborales. Y se compromete el derecho a la integridad personal protegido por el artículo 2.1

de nuestra Carta Magna cuando se obliga o presiona a los conductores a participar en actividades de seguridad que ponen en riesgo su vida y la de sus familias.

3. PRECISIÓN DEL NUEVO ESTADO QUE GENERA LA PROPUESTA

La presente iniciativa legislativa propone un sistema normativo equilibrado que reconoce la diversidad territorial del país, garantiza el ejercicio efectivo de derechos fundamentales y promueve la formalización sin imponer cargas irracionales o de imposible cumplimiento. Las modificaciones propuestas no pretenden eliminar controles o reducir estándares de seguridad, sino adecuar los mecanismos de verificación a la realidad territorial y económica del país, fortalecer la participación ciudadana en la gestión pública y proteger la integridad de los trabajadores.

El sistema dual de inspección técnica que se propone reconoce que el Perú es un país territorialmente diverso donde no es posible ni razonable aplicar los mismos mecanismos de control en Lima Metropolitana que en los distritos rurales de la Amazonía o los Andes. Por ello, se establece que en las zonas que cuentan con plantas de revisión técnica autorizadas, que representan el 32% del territorio nacional, se mantendrá la exigencia del Certificado de Inspección Técnica Vehicular según el estándar nacional vigente. Paralelamente, en las zonas que carecen de esta infraestructura, correspondientes al 68% del territorio, se implementará una inspección técnica básica municipal gratuita que verificará los mismos elementos críticos de seguridad vehicular.

Esta inspección municipal no es una verificación de menor calidad o rigor, sino una adaptación pragmática que mantiene los estándares de seguridad esenciales. Incluirá la verificación del estado de los sistemas de frenos delanteros y traseros, el sistema de dirección, los neumáticos y suspensión, el funcionamiento del sistema de luces, el estado estructural del vehículo y el funcionamiento del sistema de escape con control de emisiones sonoras. Para garantizar la uniformidad y calidad de estas inspecciones, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobará un protocolo estandarizado nacional que deberá ser aplicado por todas las municipalidades, asegurando así que no existan diferencias sustanciales en los criterios de seguridad aplicados.

Respecto a la participación ciudadana, la propuesta fortalece la Comisión Técnica Mixta convirtiéndola en un verdadero órgano colegiado con capacidad decisoria real. Se establece que sus decisiones serán vinculantes cuando sean adoptadas por mayoría absoluta de cuatro votos en cinco materias fundamentales: aprobación del Plan Regulador y sus modificaciones, ubicación de paraderos de embarque y retén, delimitación de zonas de trabajo, establecimiento de horarios especiales e incremento del número de autorizaciones. Para garantizar el equilibrio entre la autonomía municipal y la participación ciudadana, se establece que la municipalidad solo podrá apartarse de estos acuerdos vinculantes mediante decisión del Concejo Municipal adoptada con el voto favorable de dos tercios del número legal de regidores y previo informe técnico-legal debidamente motivado.

La transparencia será un elemento fundamental del nuevo sistema. Se establece la obligación de publicar todas las actas de la Comisión Técnica Mixta en el portal web institucional de la municipalidad, permitiendo que cualquier ciudadano pueda conocer los debates, propuestas y decisiones adoptadas. Esta transparencia no solo fortalecerá la legitimidad de las decisiones, sino que también reducirá los espacios para la corrupción y el tráfico de influencias que lamentablemente han caracterizado la gestión del transporte menor en muchas jurisdicciones.

En materia de seguridad ciudadana, la propuesta establece un marco normativo claro que protege tanto el derecho de los conductores a no ser obligados a realizar actividades que pongan en riesgo su

integridad, como el interés público en contar con la colaboración ciudadana en la prevención del delito. Se establece expresamente que la colaboración es voluntaria y que ninguna autoridad puede obligar, condicionar autorizaciones o imponer sanciones por la decisión de no participar en actividades de seguridad ciudadana. Para aquellos conductores que voluntariamente decidan colaborar, se establecen garantías de confidencialidad absoluta, incluyendo la obligación de mantener estricta reserva sobre la identidad del informante, la prohibición de incluir datos personales en documentos accesibles a terceros, la implementación de sistemas de denuncias anónimas y protocolos de protección cuando corresponda.

4. ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD

La necesidad de esta intervención legislativa es urgente e impostergable. No estamos ante un problema teórico o de perfeccionamiento normativo, sino frente a una crisis que afecta diariamente a 800,000 conductores que no pueden formalizarse por barreras burocráticas irracionales, y a sus familias que viven en la incertidumbre jurídica y económica. Los derechos constitucionales al trabajo, a la participación y a la integridad personal no admiten postergación ni pueden quedar supeditados a consideraciones administrativas o presupuestales. Cada día que pasa sin solución, se profundiza la informalidad, se agudizan los conflictos sociales y el Estado pierde recursos fiscales que podrían destinarse al desarrollo nacional.

La viabilidad técnica de la propuesta está plenamente demostrada. Las municipalidades distritales cuentan con personal y capacidad operativa para implementar las inspecciones básicas propuestas. No se requiere equipamiento sofisticado ni inversiones millonarias, sino instrumentos básicos de medición y verificación que pueden ser adquiridos con recursos mínimos. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones proporcionará la capacitación necesaria sin costo para las municipalidades, aprovechando la infraestructura y experiencia existente en el sistema nacional de transporte. La implementación será gradual y ordenada, con plazos razonables que permiten la adecuación progresiva sin generar traumatismos en el servicio.

Desde la perspectiva económica, la propuesta presenta una relación costo-beneficio extraordinariamente favorable. La inversión total requerida de S/. 3 millones es marginal comparada con los beneficios esperados de S/. 420 millones anuales solo en ahorro directo para los conductores. Si agregamos la mayor recaudación fiscal, la reducción de costos administrativos y la dinamización de las economías locales, el beneficio total supera los S/. 585 millones anuales. Estamos ante una inversión que se recupera en menos de dos días y que generará beneficios permanentes para millones de peruanos.

La viabilidad jurídica es incuestionable. La propuesta es plenamente compatible con el marco constitucional y respeta escrupulosamente las competencias municipales establecidas en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades. No se invaden competencias del Poder Ejecutivo ni se afectan derechos adquiridos. Por el contrario, se fortalece el Estado de Derecho al eliminar barreras burocráticas ilegales y garantizar el ejercicio efectivo de derechos fundamentales. La propuesta cuenta con sólido sustento en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y en los precedentes administrativos del INDECOPI.

La oportunidad para esta reforma es estratégica e inmejorable. El Reglamento de la Ley N° 31917 fue publicado en julio de 2025, por lo que nos encontramos en el período inicial de su implementación. Es el momento preciso para corregir las deficiencias identificadas antes de que se consoliden prácticas administrativas arbitrarias o se profundice la informalidad. Si esperamos más tiempo, los problemas se agravarán y las soluciones serán más costosas y traumáticas. La conflictividad social está en aumento

y la paciencia de los trabajadores del sector tiene límites. Actuar ahora es prevenir crisis mayores y construir un sistema de transporte menor ordenado, formal y sostenible.

II. MARCO NORMATIVO

2.1 Artículo 195 de la Constitución Política del Perú.

2.2 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2.3 Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

2.4 Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

2.5 Ley 31917, Ley de Transporte Público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.

2.6 Decreto Supremo N° 004- 2019 – JUS, Decreto Supremo que aprueba el Texto Unico Ordenado de la Ley 27444- Ley del Procedimiento Administrativo General.

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

La aprobación de la presente ley tendrá efectos precisos y acotados sobre el ordenamiento jurídico nacional. Se modificarán únicamente tres artículos de la Ley N° 31917, específicamente los artículos 9, 13 y 16, manteniendo inalterado el resto del marco normativo del transporte menor. Esta técnica legislativa quirúrgica permite resolver los problemas identificados sin generar inseguridad jurídica ni afectar derechos adquiridos o situaciones jurídicas consolidadas.

Como consecuencia necesaria de estas modificaciones legales, el Poder Ejecutivo deberá adecuar el Reglamento de la Ley N° 31917, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2025-MTC, para hacerlo compatible con las nuevas disposiciones. Esta adecuación deberá realizarse en un plazo máximo de sesenta días calendario, tiempo suficiente para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice las consultas técnicas necesarias y apruebe las modificaciones reglamentarias correspondientes. Asimismo, las 1,650 municipalidades distritales que cuentan con servicio de mototaxis deberán revisar y, en su caso, modificar sus ordenanzas municipales para adecuarlas al nuevo marco legal, proceso que se realizará de manera progresiva según los plazos establecidos en las disposiciones transitorias.

Es importante destacar que la presente iniciativa no afecta otras normas del ordenamiento jurídico nacional. Se mantiene plenamente vigente la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, y todas las normas complementarias del sector transporte. La propuesta se inserta armónicamente en el sistema normativo existente, respetando la jerarquía normativa y las competencias constitucionales de cada nivel de gobierno. No se crean nuevas entidades ni se modifican las competencias existentes, lo que garantiza la estabilidad institucional y la continuidad de las políticas públicas en materia de transporte.

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El análisis económico de la presente iniciativa demuestra que estamos ante una de las inversiones públicas más rentables que el Estado peruano puede realizar. Los costos de implementación son mínimos y únicos, mientras que los beneficios son sustanciales, permanentes y crecientes en el tiempo.

Esta asimetría favorable entre costos y beneficios convierte a esta propuesta en una política pública de alta prioridad que debería ser aprobada con urgencia.

Los costos de implementación para el Estado Nacional ascienden a S/. 3 millones, monto que incluye S/. 150,000 para la elaboración del protocolo técnico estandarizado que garantizará la uniformidad de las inspecciones municipales en todo el territorio nacional. El programa nacional de capacitación, presupuestado en S/. 1,500,000, permitirá formar a inspectores municipales en los 1,650 distritos donde opera el servicio de mototaxis, asegurando que cuenten con los conocimientos técnicos necesarios para realizar inspecciones confiables y seguras. El desarrollo del sistema informático de registro, con una inversión de S/. 800,000, permitirá mantener una base de datos nacional actualizada y confiable sobre el parque automotor de vehículos menores y sus conductores. Finalmente, se destinarán S/. 550,000 para materiales y equipamiento básico inicial que será distribuido prioritariamente a las municipalidades rurales con menores recursos.

Para las municipalidades, los costos son prácticamente inexistentes. La capacitación de su personal será asumida íntegramente por el programa nacional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El equipamiento básico de inspección representa una inversión promedio de apenas S/. 3,000 por municipio, monto que puede ser cubierto con recursos ordinarios sin afectar otros programas o servicios municipales. El costo operativo anual se estima en S/. 12,000, pero este no representa un gasto adicional ya que se utilizará el personal existente que actualmente realiza labores de fiscalización y control del transporte.

El aspecto más relevante es que para los conductores, quienes son los principales afectados por la problemática actual, la inspección técnica básica municipal será completamente gratuita por mandato legal. Esto representa un ahorro anual de entre S/. 300 y S/. 500 por conductor, recursos que podrán destinar a la mejora de sus vehículos, la educación de sus hijos o la inversión en sus pequeños negocios. Este ahorro no es una transferencia del Estado sino la eliminación de un costo irracional que actualmente deben asumir por la inexistencia de infraestructura adecuada en sus jurisdicciones.

Los beneficios económicos directos son contundentes. El ahorro agregado para los conductores oscilará entre S/. 240 y S/. 400 millones anuales, recursos que se inyectarán directamente en las economías locales generando un efecto multiplicador significativo. La mayor recaudación tributaria por la formalización de 400,000 conductores adicionales generará ingresos fiscales por S/. 180 millones anuales según estimaciones de SUNAT, recursos que el Estado podrá invertir en programas sociales o infraestructura. La reducción de costos administrativos municipales por la simplificación de procedimientos y la reducción de conflictos representará un ahorro de S/. 45 millones anuales. La dinamización de las economías locales por el mayor consumo y la formalización comercial generará beneficios adicionales estimados en S/. 120 millones anuales.

Los beneficios sociales, aunque más difíciles de cuantificar, son igualmente importantes. La formalización efectiva de 400,000 conductores adicionales significará que estas familias tendrán acceso a seguridad social, pensiones y beneficios laborales que actualmente les están negados. Aproximadamente 1.6 millones de personas podrán acceder a servicios de salud y protección social. La reducción de conflictos sociales no solo ahorrará recursos en control del orden público sino que mejorará el clima de inversión y la gobernabilidad local. La mejora en la seguridad vial por las inspecciones regulares reducirá accidentes, salvará vidas y disminuirá los costos del sistema de salud pública.

La relación costo-beneficio es extraordinaria. Por cada sol invertido, el retorno económico y social es de 195 soles en el primer año y 245 soles anuales a partir del segundo año. Pocas políticas públicas pueden

mostrar indicadores tan favorables. Estamos ante una inversión que no solo se justifica plenamente desde la perspectiva económica, sino que constituye una obligación moral del Estado para con ciudadanos que han sido marginados y excluidos por barreras burocráticas irracionales.

V. INCIDENCIA AMBIENTAL

Contrariamente a lo que podría pensarse, la presente iniciativa legislativa tiene una incidencia ambiental decididamente positiva. La formalización del sector y la implementación de inspecciones técnicas regulares contribuirán significativamente a la reducción de la contaminación atmosférica y acústica en nuestras ciudades, mejorando la calidad de vida de millones de peruanos y contribuyendo a los compromisos internacionales del país en materia de cambio climático.

La inspección técnica básica municipal incluye como elemento obligatorio la verificación del sistema de escape y el control de niveles de emisión sonora. Esto significa que 800,000 vehículos que actualmente circulan sin ningún control ambiental deberán cumplir con estándares mínimos de emisiones y ruido. Considerando que cada mototaxi recorre en promedio 100 kilómetros diarios, el impacto acumulado de esta medida en la reducción de gases contaminantes será sustancial. Se estima que la implementación efectiva de estos controles podría reducir las emisiones de CO₂ del sector en un 15%, las de NO_x en un 20% y el material particulado en un 25%.

El mantenimiento preventivo que se promoverá a través de las inspecciones anuales tendrá efectos ambientales adicionales positivos. Vehículos con mantenimiento adecuado consumen menos combustible, emiten menos contaminantes y tienen mayor vida útil, reduciendo la generación de residuos sólidos por desguace prematuro. La formalización del sector facilitará además la implementación de programas de conversión a combustibles más limpios como el gas natural vehicular o, en el mediano plazo, la electrificación del parque automotor menor.

La reducción del ruido urbano es otro beneficio ambiental significativo. El mototaxi es una de las principales fuentes de contaminación acústica en las ciudades pequeñas y medianas del país. El control obligatorio de los niveles de emisión sonora, incluyendo la verificación del estado de silenciadores y sistemas de escape, contribuirá a reducir el ruido urbano a niveles compatibles con la salud pública. Estudios internacionales demuestran que la reducción del ruido urbano tiene efectos positivos en la salud mental, la productividad laboral y la calidad del sueño de la población.

Es importante destacar que la propuesta no genera ningún impacto ambiental negativo. No se incrementará la flota vehicular, no se promoverá el uso de combustibles más contaminantes ni se relajarán estándares ambientales existentes. Por el contrario, se formalizará y regulará un sector que actualmente opera sin controles ambientales efectivos, convirtiendo un problema ambiental en una oportunidad de mejora de la calidad ambiental urbana.

VI. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no es una propuesta aislada o coyuntural, sino que se enmarca perfectamente en las prioridades establecidas en la Agenda Legislativa 2025-2026 y contribuye directamente a la implementación de las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional. Esta coherencia con los instrumentos de planificación nacional garantiza que la propuesta cuenta con respaldo político transversal y que su aprobación contribuirá al logro de objetivos nacionales de largo plazo.

En relación con la Agenda Legislativa del Período Anual de Sesiones 2025-2026, aprobada mediante Acuerdo de Junta de Portavoces N° 003-2025-JP/CR, la iniciativa se inscribe directamente en el Eje Temático 3 sobre Desarrollo económico y empleo. Específicamente, contribuye a la Prioridad 3.2 sobre Formalización de la economía, al facilitar que 400,000 conductores que actualmente operan en la informalidad puedan regularizar su situación sin enfrentar barreras burocráticas irracionales. Asimismo, la propuesta se alinea con la Prioridad 3.4 sobre Mejora del transporte público, al establecer mecanismos de regulación y control adaptados a la realidad territorial del país que mejorarán la calidad y seguridad del servicio.

La iniciativa contribuye sustancialmente a la implementación de **cuatro Políticas de Estado del Acuerdo Nacional**, documento fundamental que establece los consensos básicos para el desarrollo del país. En primer lugar, aporta a la **Política de Estado 10 sobre Reducción de la pobreza**, que establece el compromiso de dar prioridad efectiva a la promoción de oportunidades económicas para los sectores más vulnerables. La formalización de 400,000 conductores de mototaxis, uno de los sectores más vulnerables y excluidos del país, permitirá que estas familias accedan a derechos laborales, seguridad social y protección que actualmente les son negados, contribuyendo directamente a reducir la pobreza y la exclusión social.

La **Política de Estado 14 sobre Acceso al empleo pleno, digno y productivo** encuentra en esta iniciativa un instrumento concreto de implementación. Al eliminar barreras burocráticas irracionales y establecer requisitos proporcionados y viables, se garantizan condiciones adecuadas para el ejercicio del derecho al trabajo, dignificando la labor de 1.2 millones de conductores que prestan un servicio esencial para la movilidad urbana en el país. La formalización no solo mejorará sus ingresos, sino que les permitirá acceder a capacitación, crédito y otros servicios que potenciarán su productividad y competitividad.

La **Política de Estado 17 sobre Afirmación de la economía social de mercado** se verá fortalecida por esta iniciativa que promueve la formalización empresarial reduciendo costos de transacción y eliminando barreras de entrada al mercado formal. La propuesta demuestra que es posible regular y ordenar los mercados sin imponer cargas irracionales o requisitos de imposible cumplimiento, respetando la libre iniciativa privada, pero garantizando estándares mínimos de seguridad y calidad en los servicios.

Finalmente, la iniciativa es una aplicación concreta de la **Política de Estado 24 sobre Afirmación de un Estado eficiente y transparente**. El fortalecimiento de la Comisión Técnica Mixta como verdadero órgano de participación ciudadana, la obligación de transparencia en las decisiones y la simplificación de procedimientos administrativos son manifestaciones concretas de un Estado que se moderniza, que incluye a los ciudadanos en las decisiones que los afectan y que elimina trabas burocráticas innecesarias.

En conclusión, la presente iniciativa legislativa constituye una respuesta integral, técnicamente sólida, socialmente necesaria y económicamente viable a problemas estructurales que afectan a uno de los sectores más numerosos y vulnerables del país. No estamos ante una propuesta de beneficio sectorial o corporativo, sino frente a una reforma que beneficiará directamente a 1.2 millones de conductores de mototaxis y sus familias, mejorará la calidad del transporte urbano, incrementará la recaudación fiscal y fortalecerá la gobernabilidad democrática en el ámbito local.

Las modificaciones propuestas han sido cuidadosamente diseñadas para resolver problemas específicos sin generar distorsiones o efectos no deseados. Son técnicamente viables porque se basan



en capacidades institucionales existentes y no requieren inversiones significativas ni cambios estructurales complejos. Son económicamente beneficiosas porque generan una relación costo-beneficio de 1:195, una de las más favorables que puede mostrar cualquier política pública. Son jurídicamente sólidas porque respetan el marco constitucional, las competencias de cada nivel de gobierno y los precedentes jurisprudenciales aplicables. Son socialmente urgentes porque atienden demandas legítimas de sectores que han sido sistemáticamente excluidos y marginados. Y son ambientalmente positivas porque contribuyen al control de emisiones contaminantes y la reducción del ruido urbano.

La aprobación de esta iniciativa permitirá la formalización real y efectiva de 400,000 conductores adicionales que actualmente están condenados a la informalidad por barreras burocráticas irracionales. Generará un ahorro agregado de entre S/. 240 y S/. 400 millones anuales para el sector, recursos que se traducirán en mejor calidad de vida para millones de familias peruanas. Fortalecerá genuinamente la participación ciudadana al convertir la Comisión Técnica Mixta en un verdadero espacio de concertación y decisión conjunta. Protegerá efectivamente derechos fundamentales como el trabajo, la participación y la integridad personal. Mejorará la calidad del servicio de transporte menor al establecer controles efectivos pero viables. Y incrementará la recaudación fiscal en S/. 180 millones anuales sin crear nuevos impuestos ni aumentar las tasas existentes.

Es importante enfatizar que la propuesta no genera gasto público significativo. La inversión de S/. 3 millones es marginal en el contexto del presupuesto nacional y se recuperará en menos de una semana a través de la mayor recaudación fiscal. La implementación es autofinanciable mediante los beneficios fiscales derivados de la formalización. No se crean nuevas entidades, no se incrementan planillas públicas ni se asumen compromisos presupuestales de largo plazo. Es una inversión mínima con retornos extraordinarios.

Por todas estas razones, solicitamos respetuosamente al Congreso de la República la aprobación prioritaria de esta importante iniciativa legislativa. No es solo una cuestión de justicia social o eficiencia económica, es un imperativo moral y constitucional garantizar que todos los peruanos puedan ejercer su derecho al trabajo sin enfrentar barreras burocráticas irracionales, que puedan participar en las decisiones que afectan sus vidas y que no sean obligados a poner en riesgo su integridad para ganarse el sustento diario. La aprobación de esta ley será un paso fundamental hacia un Perú más justo, formal e inclusivo, donde el desarrollo económico vaya de la mano con la justicia social y el respeto a los derechos fundamentales.

Lima, 13 de noviembre de 2025