



DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

**COMISIÓN DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES
PERIODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria**

Señor presidente:

Han sido remitidos para estudio y dictamen de la Comisión de Transporte y Comunicaciones las siguientes iniciativas legislativas:

- Proyecto de Ley **7433/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del señor congresista Cerrón Rojas, Waldemar José, por el que propone la "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".
- Proyecto de Ley **7759/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Somos Perú, a iniciativa del señor congresista Valer Pinto, Héctor, por el que propone la "Nueva ley de transporte público especial de vehículos menores motorizados L5".
- Proyecto de Ley **7974/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del señor congresista Tello Montes, Nivardo Edgar, por el que propone la "Ley que reforma el transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados de la Ley N° 31917".
- Proyecto de Ley **8238/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del señor congresista Luna Gálvez, José León, por el que propone la "Ley para promover la seguridad en el transporte público de personas en vehículos automotores menores de categoría vehicular L5 y facilita la prestación del servicio".
- Proyecto de Ley **8245/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa de la señora congresista Alcarraz Agüero, Yorel Kira, por el que propone la "Ley que modifica la ley N° 31917 ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5".
- Proyecto de Ley **8332/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Renovación Popular, a iniciativa del señor congresista Miguel Ángel Ciccía Vásquez, por el que propone la "Ley que promueve la formalización y la participación de los conductores de mototaxis en la seguridad ciudadana – Mototaxis vigilantes".
- Proyecto de Ley **8654/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de la señora congresista Juárez Gallegos, Carmen Patricia, por el que propone la "Ley que modifica la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5".
- Proyecto de Ley **9422/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del señor congresista Bellido Ugarte, Guido, por el que propone la "Ley que modifica la Ley 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5".
- Proyecto de Ley **10282/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Alianza

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Para el Progreso, a iniciativa del señor congresista Soto Reyes, Alejandro, por el que propone la "Ley que modifica la Ley 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5".

- Proyecto de Ley **13251/2025-CR**, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre, a iniciativa del señor congresista Montalvo Cubas, Segundo Toribio, por el que propone la " Ley que modifica la Ley 31917 para fortalecer el servicio de transporte en vehículos menores".

El presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la undécima sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 2 de marzo de 2026, contando con los votos a favor de los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Lady Mercedes Camones Soriano, Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, Wilson Quispe Mamani, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Cruz María Zeta Chunga

Votó en contra la congresista Karol Ivett Paredes Fonseca.

Presentaron licencia los señores congresistas Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Roberto Sánchez Palomino, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1. Antecedentes Procesales

- **Proyecto de Ley 7433/2023-CR**, fue presentado al Area de Trámite Documentario el 02/04/2024 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 04/04/2024 como segunda comisión dictaminadora, siendo Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado.
- **Proyecto de Ley 7759/2023-CR**, fue presentado al Area de Trámite Documentario el 06/05/2024 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 07/05/2024 como segunda comisión dictaminadora, siendo Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera.
- **Proyecto de Ley 7974/2023-CR**, fue presentado al Area de Trámite Documentario el 29/05/2024 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 30/05/2024 como segunda comisión dictaminadora, siendo Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Gestión del Estado.

- **Proyecto de Ley 8238/2023-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 18/06/2024 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 20/06/2024 como única comisión dictaminadora.
- **Proyecto de Ley 8245/2023-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 20/06/2024 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 24/06/2024 como única comisión dictaminadora.
- **Proyecto de Ley 8332/2023-CR**, fue presentada al Área de Trámite Documentario el 04/07/2024 y fue decretado a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado el 08/07/2024 como segunda comisión dictaminadora, siendo Transporte y Comunicaciones.
- **Proyecto de Ley 8654/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 19/08/2024 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 19/08/2024 como única comisión dictaminadora.
- **Proyecto de Ley 9422/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 05/11/2024 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 06/11/2025 como segunda comisión dictaminadora, siendo Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado.
- **Proyecto de Ley 10282/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 19/02/2025 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 21/02/2025 como única comisión dictaminadora.
- **Proyecto de Ley 13251/2025-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario el 19/11/2025 y fue decretado a la Comisión de Transporte y Comunicaciones el 19/11/2025 como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad de los Proyectos de Ley 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR, 13251/2025-CR.

De la revisión realizada a los proyectos de ley 8332/2023-CR, 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR y 13251/2025-CR; de conformidad con lo establecido en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República y su modificatoria aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 205-2005-CR¹, relativos a la admisibilidad de los proyectos de ley, por

1

[https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/RelatAgenda/proapro.nsf/ProyectosAprobadosPortal/11C84305AF987435052571B0007189CF/\\$FILE/RLC0252005ModificacionReglamento.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/RelatAgenda/proapro.nsf/ProyectosAprobadosPortal/11C84305AF987435052571B0007189CF/$FILE/RLC0252005ModificacionReglamento.pdf)

Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre 3er piso, oficina 305

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente.

Asimismo, para su elaboración se ha tomado en cuenta lo dispuesto en el artículo 76 del Reglamento del Congreso, en cuanto a su vinculación con la Agencia Legislativa 2024-2025, aprobada conforme al artículo 29 del citado Reglamento. Esta Agenda fue aprobada mediante Resolución Legislativa

Teniendo materias afines se ha procedido a la acumulación de los proyectos de ley.

1.2. Antecedentes parlamentarios

Dada la trascendencia del tema, y frente a los elevados índices de inseguridad ciudadana, hemos identificado diversos antecedentes parlamentarios, entre los cuales destacan, los siguientes.

- 1.- Proyecto de Ley 07830/2020-CR, "Ley que incorpora a los trabajadores que brindan servicio de taxi, mototaxis y colectivos al seguro social de salud" El propósito central del proyecto era incorporar a los trabajadores que prestan servicio de taxis, mototaxis y colectivos al régimen de EsSalud. Además de la cobertura de salud, el proyecto también contemplaba su incorporación al Sistema Nacional de Pensiones (SNP).

La propuesta se fundamentó en la necesidad de brindar protección social a un sector laboral vulnerable, cuyos miembros están constantemente expuestos a riesgos (como accidentes y enfermedades ocupacionales) y que, en su mayoría, operan en la informalidad, sin acceso a los beneficios de la seguridad social. Se mencionó que la crisis económica por la COVID-19 había resaltado aún más la precariedad de este sector.

El 04/06/2021 fue Decretado a la comisión de Trabajo y Seguridad Social, siendo el 17/08/2021 enviado al archivo por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR/ 31.05.2022, paso al Archivo.

<https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2016.nsf/641842f7e5d631bd052578e20058a231/343d833f142b1d1f052586e80072757a?OpenDocument>

- 2.- Proyecto de Ley 07770/2020-CR, "Ley que precisa la incorporación de los mototaxis en los beneficios del decreto de urgencia 029-2019, decreto de urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo" dicha ley tenía por objetivo buscar que los mototaxis (vehículos menores), que son una parte significativa del parque automotor de transporte público, están comprendidos y son elegibles para recibir los incentivos del programa de chatarreo vehicular y justificando que el servicio de mototaxi a menudo utiliza vehículos con una antigüedad considerable, que son altamente contaminantes y tienen un alto riesgo de siniestralidad. Al aclarar su inclusión en la ley de chatarreo, se busca acelerar

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

la renovación de esta flota vehicular obsoleta.

El 31/05/2021 fue declarada a la comisión Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera y el 17/08/2021 fue enviada al Archivo - por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR/ 31.05.2022, paso al Archivo.

<https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2016.nsf/641842f7e5d631bd052578e20058a231/9fdacee0c9c6af12052586e10060746c?OpenDocument>

- 3.- Proyecto de Ley 07153/2020-CR, "Ley que promueve la cobertura de un seguro de salud público para todos los trabajadores independientes que realizan actividades en el rubro taxi y mototaxi", el objetivo central del proyecto es promover y garantizar que los trabajadores taxistas y mototaxistas independientes cuenten con un seguro de salud público. La propuesta busca abordar la alta tasa de informalidad y la vulnerabilidad sanitaria de estos conductores, que a menudo carecen de acceso formal a servicios de salud.

El 18/02/2021 fue decretado a la comisión Salud y Población por la que el 14/07/2021 por la que el Dictamen Negativo Archivado Agraria Unanimidad - En Relatoría 14.07.2021 y el 28/04/2022 paso al Archivo.

<https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2016.nsf/641842f7e5d631bd052578e20058a231/bfefa59547cb249a0525867f00232bf6?OpenDocument>

- 4.- Proyecto de Ley 06293/2020-CR, "Ley de acceso al seguro social de salud, al sistema nacional de pensiones o al seguro integral de salud para los trabajadores del servicio de taxi y vehículos menores mototaxis y a los derechohabientes, a fin de garantizarles su derecho constitucional de acceso a la salud y a la prevención social". El objetivo central es garantizar el derecho constitucional a la salud y a la previsión social para los trabajadores del servicio de taxi y vehículos menores (mototaxis), así como para sus derechohabientes (familiares dependientes).

El 30/09/2020 fue Decretado a la comisión de Trabajo y Seguridad Social y a la comisión de salud y población, el 22/03/2021, se Dictamino Favorable Sustitutorio Trabajo y Seguridad Social Unanimidad – Faltando el dictamen de salud y población, el 17/08/2021 Al Archivo - por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR/13.04.2022, paso al Archivo.

<https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/CLProLey2016.nsf/641842f7e5d631bd052578e20058a231/f018028a578c2a90052585f2005ac652?OpenDocument>

- 5.- Proyecto de Ley 10774/2024-CR, presentado por el congresista Cueto Aservi, José Ernesto. Propone fortalecer la lucha contra la inseguridad ciudadana y reducir los delitos cometidos en motocicletas, mototaxis y vehículos motorizados menores, mediante la implementación de medidas generales y especiales de control y fiscalización.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/10774>

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

6.- Proyecto de Ley 4741/2022-CR, presentado por el congresista Gonza Castillo, Américo.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/4741>

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

2.1. El Proyecto de Ley 7433/2023-CR, consta con dos artículos únicos, dos disposiciones complementarias finales y una disposición Transitoria finales. El artículo 1, establece el objeto de la ley.

Artículo 2. De la modificatoria.

Modifíquese el título y los artículos 1, 2, 4, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15 y 16 de la 31917, la Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, categoría vehicular L5 e incorpórese disposiciones complementarias, quedando redactado con el siguiente texto:

Del Título: LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS ESPECIAL EN VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS L5.

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto expedir la nueva Ley de Transporte Público Especial en vehículos menores Motorizados L5, como complemento al servicio integrado de transporte urbano, interurbano y/o rural, donde éste no exista o sea deficiente, con el objeto de satisfacer el traslado de personas de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia.

Artículo 2. Finalidad de la Ley.

La finalidad de la Ley es establecer los derechos, obligaciones, requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público especial de personas, en vehículos menores motorizados L5.

Artículo 3. De La Autorización

El servicio de transporte público especial de personas en vehículos menores motorizados 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. Las municipales provinciales autorizan en su distrito cercado.

Artículo 4. Títulos Habilitantes - Permiso de Operación

Los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad distrital, para la prestación del servicio en SU jurisdicción, tendrá una vigencia de 10 años.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

El permiso de operación otorgado por la entidad municipal es el título que habilita a la persona jurídica a prestar el servicio especial de personas, mediante el cual se autoriza a los vehículos que son parte de la flota vehicular, los paraderos y las zonas de trabajo.

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. Ser propietario o contar con un contrato de alquiler del vehículo automotor menor L5 debidamente legalizado, donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso del vehículo menor.
3. Estar inscrito en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, en su calidad de conductor de vehículos automotores menores 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 8. Obligaciones de la persona natural prestadora del servicio

El prestador del servicio está obligado a:

1. Realizar el transporte de personas en condiciones óptimas, tanto en lo que tiene que ver con el conductor como con el vehículo.
2. Cumplir los requisitos establecidos en las leyes, los reglamentos y las ordenanzas municipales correspondientes.
3. Prestar el servicio dentro de la jurisdicción autorizada por la entidad municipalidad correspondiente.
4. Conducir el vehículo a la velocidad permitida.
5. Pintar la placa en la parte superior de la unidad, en la parte trasera y en ambos lados del vehículo, así como adherir una calcomanía holográfica en su interior. La Municipalidad distrital establece las especificaciones técnicas de la calcomanía holográfica de seguridad.

Artículo 9. Del vehículo automotor menor L5.

9.1. El vehículo automotor L5 autorizado para la prestación del servicio de transporte público especial debe cumplir con las siguientes condiciones:

1. Estar afiliado o ser miembro de una persona jurídica autorizada para prestar el servicio especial en la jurisdicción donde presta el servicio.
2. Haber aprobado las revisiones técnicas realizadas anualmente por la entidad autorizada para tal fin.
3. Trasladar pasajeros hasta el número que indique la tarjeta de propiedad.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

4. Contar con uno de los seguros obligatorio(s) contra accidentes de tránsito autorizados por la SBS.
5. Ostentar el color autorizado, o de haber más de una empresa, los colores autorizados por la municipalidad correspondiente para su identificación.
El color será fijado a solicitud de los administrados.
6. Tener impreso el número de placa de rodaje, en la parte visible del techo o toldera y en el interior de la unidad.

Artículo 11. Del Estudio Técnico

El Estudio Técnico contiene el análisis en campo para determinar la oferta, demanda, ubicación de paraderos, vías de libre de tránsito para vehículos menores y las zonas de trabajo; siendo una herramienta técnica debe ser realizado por profesional o entidad especializada.

El Estudio Técnico, es aprobado por resolución administrativa emitida por el funcionario de la gerencia de línea, vinculada con el área de transporte en la entidad municipal.

Artículo 12. Del régimen de Gestión Común.

- 12.1. La aplicación del régimen de gestión común permite que un conductor y su vehículo autorizado puedan cruzar al distrito contiguo para transportar a sus pasajeros; estando prohibido la prestación del servicio interno en el distrito contiguo materia de gestión común. Las Municipalidades contiguas podrán establecer convenios de Régimen de Gestión común excepcionalmente.
- 12.3. La inexistencia del régimen de gestión común no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones, concesiones, en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción, ni tampoco a sancionar a los vehículos autorizados del distrito contiguo que ingresen a su jurisdicción.

Artículo 13. De la Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta es un órgano colegiado autónomo, Integrado por regidores, la Policía Nacional del Perú y por las Organizaciones de Transportadores, está conformada por igual número de representantes de cada uno de sus integrantes. Sus acuerdos deben ser vinculantes para todas las autoridades y conductores autorizados.

Artículo 14. Del control, fiscalización y sanción

- 14.1. Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

(categoría vehicular L5) tipifican, califican y sancionan las infracciones en que puedan haber incurrido los operadores conductores autorizados. Las sanciones a imponerse consisten en:

- a) Amonestación.
 - b) Multa no mayor del 5 % de la unidad impositiva tributaria, para los vehículos autorizados.
 - c) Suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del servicio.
 - d) Cancelación del permiso de operación, según la escala que determine dicha autoridad administrativa.
- 14.2. Asimismo, las infracciones a considerarse deben estar referidas a:
- a) Infracciones del operador del servicio especial autorizado.
 - b) Infracciones del conductor y propietario del vehículo autorizado.
 - c) Infracciones para los operadores y conductores no autorizados.
 - d) Infracciones por incumplimiento del régimen de gestión común.
- 14.3. Cada municipalidad de manera obligatoria implementa un cuerpo de inspectores de transporte, así como un depósito municipal para el internamiento de vehículos.

Artículo 15. De la capacitación al conductor

Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores son responsables de programar, brindar o autorizar a quienes brindan y fiscalizar en forma anual, capacitaciones a los conductores autorizados, sobre sensibilización y educación vial, así como sobre las normas y los procedimientos que se aprueben para su jurisdicción. La programación de estas capacitaciones deberá ser oportuna y debidamente comunicada a los interesados.

Artículo 16. De la seguridad ciudadana y revisiones de características técnicas.

La municipalidad distrital correspondiente, realiza anualmente las revisiones de las características técnicas de los vehículos menores, para verificar si están aptos para circular prestando el servicio especial.

Las Municipalidades Distritales son responsables de aprobar medidas para erradicar el transporte de pasajeros con vehículos menores motorizados L5 informal.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

...///...

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

CUARTA. - Facúltase a las Municipalidad Distritales a realizar los estudios técnicos estipulados contemplados en el artículo 11 de la presente Ley, que permita determinar los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores motorizados LS.

QUINTA. - Deróguese todas las normas que se opongan a la presente ley.

DISPOSICION TRANSITORIA FINAL

Artículo Único. - Los títulos habilitantes (permisos de operación) vigentes a la fecha, se adecuarán a los plazos señaladas en el artículo CUARTO de la presente, así como a todas las demás disposiciones establecidas.

2.2. El Proyecto de Ley 7759/2023-CR, consta de cinco capítulos, 26 artículos, una disposición modificatoria, dos disposiciones complementarias y dos disposiciones finales. El artículo 1 establece el objeto y la finalidad de la ley.

CAPITULO II

OBLIGACIONES DE LA PERSONA JURÍDICA Y DE LA PERSONA NATURAL

Artículo 2.- Obligaciones de la persona jurídica

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

propietarios.

Artículo 3.- De la autorización y Títulos Habilitantes

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

Artículo 4.- De las Características de Vehículo Automotor L5

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

1. Estar afiliado o ser miembro de la Persona Jurídica titular del Título Habilitante otorgado por la Municipalidad Distrital.
2. Contar con el certificado de la inspección técnica vehicular otorgada por las plantas fijas o móviles de las entidades públicas o privadas autorizadas por el ministerio de transportes y comunicaciones.
3. Trasladar el número de pasajeros que indique la tarjeta de identificación vehicular.
4. Contar con un seguro obligatorio contra accidentes de tránsito a emitido por una autoridad autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS).
5. Ostentar el color señalado por la persona jurídica titular del título habilitante.
6. Tener pintado el número de la placa de rodaje en la parte superior de techo, laterales y posterior del vehículo.

CAPITULO III

DEL PRESTADOR DE SERVICIO, DEL CONDUCTOR Y LAS LICENCIAS

Artículo 5.- Del prestador de servicio

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

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

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

2. Ser propietario o contar con un contrato de alquiler de un vehículo menor L5 con firma legalizada por notario público o juez de paz no letrado.
3. Contar con una licencia de conducir de categoría clase BII-C.
4. Estar afiliado a la persona jurídica titular del título habilitante.

Artículo 7.- De la licencia de conducir

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

En el caso de los conductores que presenten algún tipo de discapacidad física por tener limitaciones de movilidad, de acuerdo a la resolución del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), se le otorgara la licencia siempre que pueda demostrar la capacidad de conducir y controlar el vehículo de manera segura.

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

Los requisitos son:

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

Artículo 9.- Obligaciones del conductor

El conductor está obligado a:

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

7. Cumplir con los lineamientos sectoriales en caso de desastre natural y emergencia sanitaria.

Artículo 10.- Del plan regulador

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

1. Determinar los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5).
2. Identificar las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito para los vehículos menores, la oferta y demanda del servicio.
3. Incluir acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del conductor.

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

Artículo 11.- Del régimen común

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

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

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

Artículo 12.- De la Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta es un órgano colegiado autónomo de la estructura orgánica y funcional de la Municipalidad Distrital, la misma que tiene como objeto y finalidad dar Opinión técnica 'vinculante para promover y aprobar las

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

ordenanzas, los proyectos de planes, y proyectos de preinversión e inversiones municipales relacionados al transporte público en vehículos menores de categoría L5.

Está integrado por el veinticinco (25%) del total de las personas jurídicas que cuenten con títulos habilitantes de servicio público en vehículos menores de categoría vehicular L5, por todos los comisarios de la jurisdicción municipal, por dos (02) regidores designados por el Concejo Municipal. Este órgano está presidido por el Alcalde o su representante.

Artículo 13.- Del control, fiscalización y sanción

13.1. Cada municipalidad de manera obligatoria implementa un cuerpo de inspectores de transporte de vehículos menores L5; así como un depósito municipal para el internamiento de dichos vehículos, en caso de infracciones muy graves, según el cuadro de infracción municipal; bajo responsabilidad penal conforme lo establece el artículo 377 del Código Penal vigente.

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

13.3. Sobre las multas:

A. Para las personas jurídicas:

- a) Multa del 1% de la UIT para faltas leves.
- b) Multa del 3% de la UIT para faltas graves.
- c) Cancelación del título habilitante para las faltas muy graves.

B. Para los conductores:

- a) Multa del 1% de la UIT para faltas leves.
- b) Multa del 3% de la UIT para faltas graves.
- c) Multa del 5% de la UIT para faltas muy graves, la cual tendrá como medida complementaria el internamiento del vehículo en el depósito municipal para vehículos L5.

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

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

13.6. Los gobiernos locales están obligados a llevar el registro y control de los

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

infractores, tanto de personas jurídicas como de conductores, bajo responsabilidad administrativa y penal.

Artículo 14.- De la capacitación al conductor

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

Artículo 15.- De la seguridad ciudadana

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

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

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

Artículo 16.- Infraestructura vial y sus paraderos

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

CAPÍTULO IV

DE LA CORPORACION DE MOTOTAXITAS

Artículo 17.- La corporación es la institución que agrupa a dos o más personas jurídicas de naturaleza asociativa, societaria o cooperativa que posean títulos

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

habilitantes de mototaxistas otorgados por las municipalidades e inscritas en el registro de personas jurídicas de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos y en la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.

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

CAPÍTULO V
FONDO DE PROTECCIÓN Y DESARROLLO (FONPRODE)

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

Artículo 20.- Son recursos de FONPRODE:

1. Los aportes de todos los afiliados a las personas jurídicas poseedoras de los títulos habilitantes de mototaxistas del Perú
2. Con colectas de bien público con aprobación del Ministerio del Interior.
3. Con recolección de fondos provenientes de actividades culturales, deportivas, espectáculos y turísticos aprobados por los ministerios, gobiernos regionales y locales correspondientes.
4. Con el 1% de todas multas impuestas por los gobiernos locales a los vehículos automotores menores L5.
5. Con el 1% del valor real de las mercancías durante el despacho aduanero (valor CIF) de vehículos automotores menores L5 de cilindraje mayores de 50 centímetros cúbicos y menores de 250 centímetros cúbicos; así como, de los repuestos para estos vehículos que son gravados por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.
- 6.

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

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

1. Un Consejo Directivo
2. Un Gerente General

Artículo 23.- Consejo Directivo.

Este Consejo Directivo está integrado por un representante del Ministerio de

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

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

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

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

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

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

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

DISPOSICIÓN MODIFICATORIA

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

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

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. - De la adecuación de las disposiciones municipales

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

SEGUNDA. Reglamentación

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. Derogase

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

SEGUNDA. Día del Mototaxista

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

2.3. El Proyecto de Ley 7974/2023-CR, consta de 17 artículos únicos y Tres disposiciones complementarias finales. El artículo 1 establece el objeto de la ley, en su artículo 2, establece la finalidad de la ley.

Artículo 3.- De la Autorización

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

Artículo 4.- Título Habilitante de Permiso de Operación

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

Artículo 5.- De la licencia de conducir

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

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

Artículo 6.- Del prestador del servicio

El prestador del servicio es la persona natural mayor de edad que pertenece a una persona jurídica autorizada y que ofrece el servicio público del transporte de

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

pasajeros conduciendo un vehículo automotor menor afiliado a un transportador autorizado.

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

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

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

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

El prestador del servicio está obligado a:

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

Artículo 9 Del Vehículo Automotor L5 y No Motorizados.

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

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

9.2 Para los Vehículos No Motorizados

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

requisitos:

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

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

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

Artículo 11. Estudio Técnico.

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

Artículo 12. Del Régimen de Gestión Común.

- 12.1. Permite que un conductor autorizado en vehículo menor autorizado pueda cruzar a un distrito colindante para trasladar su (s) pasajero (os).
- 12.2. La inexistencia de Régimen de Gestión Común no faculta sancionar a los conductores autorizados y vehículos autorizados que trasladen su (s) pasajero (s) de los distritos contiguos a su jurisdicción.

Artículo 13. De la Comisión Técnica Mixta.

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

Artículo 14. Del control, fiscalización y sanción

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- a) Amonestación.
 - b) Multa no mayor del 5 por ciento para los autorizados.
 - c) Suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del servicio.
 - d) Cancelación del Permiso de Operación según lo dispuesto en forma literal en las disposiciones complementarias distritales.
- 14.2. Cada municipalidad de manera obligatoria implementa un cuerpo de inspectores de transporte, así como un depósito municipal para el internamiento de vehículos.
- a) Infracciones del transportador del servicio especial autorizado.
 - b) Multa no mayor del 5 % de la unidad impositiva tributaria para los autorizados.
 - c) Infracciones para los transportadores y conductores no autorizados.
 - d) Infracciones por incumplimiento del régimen de gestión común.
- 14.3. Cada municipalidad de manera obligatoria implementa un cuerpo de inspectores de transporte, así como un depósito municipal para el internamiento de vehículos motorizados L5 y no motorizados.

Artículo 15. de la capacitación En Educación y Seguridad Vial

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

Artículo 16. Revisiones de características técnicas vehiculares.

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

Artículo 17. De la infraestructura vial y sus paraderos

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

Disposiciones Complementarias Finales

PRIMERA. Reglamentación

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

SEGUNDA. De la adecuación de las disposiciones municipales

Se encarga a las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público Especial de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5 y no motorizados)

TERCERA. Día del Mototaxista

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

2.4. El Proyecto de Ley 8238/2023-CR, consta de cinco artículos únicos, dos disposiciones Complementarias, en la que el artículo 1 señala como objeto de ley, brindar mayor seguridad a los usuarios, mejorar la regulación y garantizar un servicio eficiente, seguro, inclusivo y sostenible, incorporando a los vehículos motorizados L5 y no motorizados.

Artículo 2.- Se modifican los artículos 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 13, 15 y 17; los numerales 2 del artículo 7; los numerales 12.1 y 12.3 del artículo 12 de la Ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, en los siguientes términos:

Artículo 1.- Objeto

La presente ley tiene por objeto expedir la nueva Ley de Transporte Público Especial en Vehículos Menores Motorizados L5 y No Motorizados como complemento al Servicio Urbano e Interurbano, donde éste no exista o sea deficiente, de tal manera que se garantice la seguridad del usuario y eficiencia del servicio.

Artículo 2.- Finalidad

La finalidad de la ley es establecer los derechos, obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público especial de personas en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados, priorizando la seguridad y eficiencia en la prestación del servicio.

Artículo 3.- De la autorización

El servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados L5 y no motorizados es prestado por la Persona Jurídica que cuente con el respectivo título habilitante de permiso de operación otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio especial.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Las municipalidades provinciales autorizan en su distrito cercado.

Artículo 4.- Títulos habilitantes

El título habilitante de permiso de operación tiene vigencia de 10 años, es otorgado por la Municipalidad distrital para la prestación del Servicio Especial en Vehículos Menores Motorizados L5 y No motorizados a través de un Acto Administrativo; comprende los paraderos, la flota vehicular y los conductores prestadores de servicio especial".

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

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

(....)

2. Contar con un certificado médico, que acredite buena salud.

(.....)

Artículo 9.- Del Vehículo Automotor L5 y No Motorizados

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

1. Estar afiliado o ser miembro de una Persona Jurídica Autorizada en la Jurisdicción distrital donde presta el servicio.
2. Haber aprobado las constataciones de características técnicas realizadas anualmente por la municipalidad distrital.
3. Trasladar pasajeros hasta el número que indique la Tarjeta de Propiedad.
4. Contar con uno de los Seguros Contra Accidentes de Tránsito autorizados por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP - SBS o el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) otorgado por la Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito - AFOCAT.
5. Ostentar el color identificadorio de la persona jurídica autorizada por la municipalidad distrital.
6. Tener impreso el código de la placa de rodaje en la parte superior del techo o toldera visible.

9.2 Para los Vehículos No Motorizados

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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

1. Contar con la autorización municipal distrital a través de una asociación o sociedad.
2. Pasar y aprobar las constataciones técnicas anuales realizadas por la municipalidad distrital.
3. Contar con un depósito bancario mancomunado que permita en su momento atender accidentes".

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

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

Este Registro Nacional, deberá estar a disposición de la Policía Nacional del Perú.

Artículo 11. Del estudio técnico

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

Artículo 12. Del régimen de gestión común

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

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

Artículo 13. De la Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta existente en cada municipalidad distrital es un órgano colegiado autónomo integrado por Regidores, por la PNP y por las Organizaciones de Transportadores, se conforma por igual número de representantes de cada uno de sus integrantes.
(.....)

Artículo 15. De la capacitación en educación y seguridad vial

Las Municipalidades distritales programan y fiscalizan el Curso de Educación y

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Seguridad Vial anual para los conductores autorizados.
(.....)

Artículo 17. De la infraestructura vial y sus paraderos

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

Artículo 3.- Se modifica la Tercera Disposición Complementaria de la Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores, Categoría vehicular L5, Ley N° 31917

"TERCERA. De la adecuación de las disposiciones municipales

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

Artículo 4.- Se incorpora la Quinta Disposición Complementaria, en los siguientes términos:

"QUINTA. Prohibiciones

Se prohíbe a las autoridades electas y/o funcionarios y servidores públicos promover la informalidad donde se presta el servicio de transporte público especial de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), bajo responsabilidades administrativas y penales, conforme corresponda".

Artículo 5.- Se deroga el numeral 6 del artículo 8, de la ley N°: 31917 ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y las demás normas que se opongan a la presente Ley.

2.5. El Proyecto de Ley 8245/2023-CR, consta de tres artículos únicos y dos disposiciones complementarias finales. El artículo 1 señalando el objeto de la ley que modifica los artículos 5,9,13, además de incorporar al artículo 14, el inciso 14.4, de la Ley N°31917, con la finalidad de regular adecuadamente las funciones de la Comisión Técnica Mixta, la implementación de las funciones de la Policía Nacional del Perú y el adecuado cumplimiento de las revisiones técnicas.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Artículo 2. Modificación del artículo 5, 9, y 13 de la Ley N°31917 Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5.

Se modifica los artículos, 5,9 y 13 de la Ley N°31917 Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, en los siguientes términos:

Artículo 5. De la licencia de conducir

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

- I) las pruebas de reglas de tránsito y de manejo;
- II) la capacitación en materia de educación y seguridad vial;
- III) la evaluación médica;
- IV) la licencia tendrá validez a nivel nacional;
- V) la evaluación de conocimientos, aprobado en un Centro de Evaluación.

En la revalidación de la licencia de conducir, se exonera la obligatoriedad de rendir el examen de conocimiento para la licencia de conducir de vehículos menores motorizados L5 y no motorizados que a la fecha de revalidación no tengan infracción alguna.

Artículo 9. Del vehículo automotor menor

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. Contar con la autorización municipal para circular en la respectiva jurisdicción.
2. Contar con la revisión técnica vigente, emitida por la entidad autorizada. De no contar con plantas de revisiones técnicas autorizadas en su jurisdicción, las municipalidades distritales podrán realizar anualmente las Revisiones de Características Técnicas Vehiculares para verificar su operatividad en la prestación del servicio especial, tanto de los vehículos menores motorizados L5 como de los no motorizados, de ser el caso.
3. Estar acondicionado para transportar hasta tres pasajeros.
4. Contar con los seguros obligatorios contra accidentes de tránsito emitidos por la entidad autorizada.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

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.

Artículo 13.- De la Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta es un órgano colegiado autónomo cuyos acuerdos deben ser acatados, está conformada por los Regidores de la Comisión de Transportes o la que haga sus funciones, por la Policía Nacional del Perú de la jurisdicción y por las Organizaciones de Transportadores, es integrada por igual número de representantes de cada uno de los que la integran.

Dicha Comisión tiene las siguientes funciones:

- Participar en la formulación de proyectos y planes de desarrollo destinados a fomentar el orden del tránsito y el transporte público en su jurisdicción, para ponerlas a consideración de la autoridad competente.
- Formular propuestas y/o participar en el análisis de las iniciativas sobre el programa anual de educación y seguridad vial. Promover y difundir los acuerdos destinados a mejorar la imagen y calidad del Servicio Especial.
- Formular propuestas y/o participar en los proyectos de modificación de las normas complementarias la presente ley y su reglamento emitidas por la autoridad competente.

Artículo 3. Incorporación del inciso 14.4 al artículo 14

Se incorpora al artículo 14, el inciso 14.4, en los siguientes términos

Artículo 14. Del control, fiscalización y sanción

14.1 Las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) tipifican, califican y sancionan las infracciones en que puedan haber incurrido los operadores y conductores autorizados. Las sanciones a imponerse consisten en:

- a) Amonestación.
- b) Multa no mayor del 5 % de la unidad impositiva tributaria.
- c) Suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del servicio.
- d) Cancelación del permiso de operación, según la escala que determine dicha autoridad administrativa.

14.2 Asimismo, las infracciones a considerarse deben estar referidas a:

- a) Infracciones del operador del servicio.
- b) Infracciones del conductor y propietario del vehículo autorizado.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- c) Infracciones para los operadores y conductores no autorizados.
- d) Infracciones por incumplimiento del régimen de gestión común.

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

14.4. La Policía Nacional del Perú prestará el auxilio correspondiente y estará presente en las acciones de fiscalización que realicen las municipalidades distritales en el marco de sus competencias.

Disposiciones complementarias

Primera Reglamentación

El poder ejecutivo, en un plazo de sesenta días calendarios contados desde la entrada en vigor de la presente ley, adecua a la ley 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores Menores, Categoría Vehicular L5, la nueva modificación e implementación de los artículos.

Segunda Reorganización de la Estructura en los Gobiernos Locales

Las municipalidades distritales, en un plazo no mayor de sesenta días hábiles a partir de la aprobación del Reglamento referido en la Primera Disposición Complementaria Final, adecuaran sus disposiciones del servicio especial sin contradecir ni desnaturalizar dicha Ley.

2.6. Proyecto de Ley 8332/2023-CR, consta de once artículos únicos, cuatro disposiciones complementarias final. El artículo 1 y 2 define el objeto y finalidad de la respectiva ley.

Artículo 3.- De los participantes y beneficiarios.

Son participantes y beneficiarios de la presente ley todos los mototaxistas que cumplen con lo establecido en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.

Artículo 4.- De los beneficios a los familiares menores de edad

Se incorpora el numeral 2.5 al Artículo 2 de la Ley N° 31405, Ley que promueve la protección y desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes que se encuentran en situación de orfandad, con el siguiente texto:

Artículo 2. Personas beneficiarias

(...)

2.5 Las niñas, niños o adolescentes que se encuentran en situación de orfandad por haberse producido el fallecimiento de su madre, padre, ambos o tutor legal mototaxista en cumplimiento de acciones y/o actividades

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Ciudadana".

Artículo 5.- Del acceso a becas

El Programa Nacional de Becas y Crédito Educativo (PRONABEC) del Ministerio de Educación, considera a los mototaxistas y sus hijos para el otorgamiento de becas o créditos educativos y se les otorga un puntaje adicional en la etapa de asignación de las becas o créditos educativos, siempre que cumplan los requisitos exigidos por dicha entidad y que acrediten encontrarse participando en el Plan Distrital de Seguridad Ciudadana de su jurisdicción.

Artículo 6.- De la creación del plan de salud

Se incorpora el inciso q) al artículo 4 de la Ley N° 27056, Ley de Creación del Seguro Social de Salud (ESSALUD), con el siguiente texto:

"Artículo 4.- Ámbito de Aplicación

(...)

q) Los transportadores en mototaxis que cumplen con lo establecido en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5".

Artículo 7.- De la aplicación del código QR de identificación

Para ser participante y beneficiario de la presente norma, los mototaxistas que conforman organizaciones formales deben contar con un código de identificación QR que será mostrado en una parte visible del vehículo L5. La información que debe contener este código de barra bidimensional estará establecida en el reglamento.

Artículo 8.- Del aporte de las municipalidades

Se incorpora el numeral 16.3 al artículo 16 de la Ley N°31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, con el siguiente texto:

"Artículo 16. De la seguridad ciudadana

(...)

16.3 Las municipalidades de ciudades principales tipo A y B, podrán destinar recursos públicos para cubrir de manera total o parcial el costo de la implementación de lo establecido en los numerales 5 y 6 del artículo 8, a las organizaciones formales de mototaxis que se encuentran incorporadas en los comités de seguridad ciudadana y que participen activamente en el Plan de seguridad ciudadana distrital."

Artículo 9.- De los incentivos

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Se modifica el numeral 1.1 del Artículo 1, de la Ley N°29332, Ley que crea el plan de incentivos a la mejora de la gestión municipal, con el siguiente texto:

"Artículo 1.- Plan de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal

*1.1 Créase el Plan de Incentivos a la Mejora de la Gestión y Modernización Municipal, en adelante el Plan, el cual tiene por objetivos: i) Mejorar los niveles de recaudación y la gestión de los tributos municipales, fortaleciendo la estabilidad y eficiencia en la percepción de los mismos; ii) Mejorar la ejecución de proyectos de inversión pública, considerando los lineamientos de política de mejora en la calidad del gasto; iii) Reducir la desnutrición crónica infantil en el país; iv) Simplificar trámites generando condiciones favorables para el clima de negocios y promoviendo la competitividad local; v) Mejorar la provisión de servicios públicos locales, **con prioridad en la seguridad ciudadana**, prestados por los gobiernos locales en el marco de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; vi) Prevenir riesgos de desastres".*

Artículo 10.- De los criterios para acceder al incentivo

Se incorpora el numeral 1.6 al artículo 1 de la Ley N° 29332, Ley que crea el plan de incentivos a la mejora de la gestión municipal, con el siguiente texto:

*"Artículo 1.- Plan de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal
(...)*

1.6 Los criterios para acceder al Plan deben incorporar de manera explícita un indicador que permita identificar y medir los recursos presupuestales que destinan las municipalidades de ciudades principales tipo A y B para implementar lo que establecen los numerales 5y 6 del artículo 8 de la Ley N°31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5".

Artículo 11.- Del financiamiento del plan de incentivos

El financiamiento de lo establecido en el artículo 9 y 10 de la presente norma es con cargo a los recursos establecidos en el numeral 1.2 del artículo 1 de la Ley N° 29332, Ley que crea el plan de incentivos a la mejora de la gestión municipal.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Del monto mensual a pagar por el plan de salud

El monto mensual a pagar por los transportadores en mototaxis por el plan de salud especial, establecido en el artículo 6, que diseñe e implemente el Seguro Social de Salud (ESSALUD), debe cumplir con lo estipulado en el Artículo 3-A de la Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud y no

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

debería ser mayor a un aporte diario de un (1) sol.

SEGUNDA. - Del desarrollo del plan de salud

En un plazo no mayor a 90 días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente norma, el Seguro Social de Salud (ESSALUD) presenta un plan de salud especial dirigido a los transportadores en mototaxis.

TERCERA. - De los certificados

El mototaxista que participa en el Plan de Seguridad Ciudadana de su jurisdicción debe contar con certificados de Antecedentes policiales, Antecedentes penales y Antecedentes judiciales, para lo cual puede ser beneficiario de lo que establece Ley N° 31760, Ley del Certificado Único Laboral, estos requisitos no son excluyentes, pero si necesarios para participar en el Plan de Seguridad Ciudadana de su jurisdicción.

CUARTA. - De las normas reglamentarias y complementarias

En un plazo de 120 días calendario, contados a partir del día siguiente de publicada la presente Ley, el Poder Ejecutivo y el Seguro Social de Salud (ESSALUD) modifican y/o emiten las normas reglamentarias y complementarias para la aplicación de la presente Ley.

2.7. El Proyecto de Ley 8654/2024-CR, consta de dos artículos únicos y el artículo 1 señalando el objeto de ley presentado la iniciativa de modificar la Ley N° 31917, que regula el transporte público de personas en vehículos menores de categoría L5 (motorizados y con ciertas propuestas de incluir no motorizados).

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."

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

"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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

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

El ministerio de Transporte 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."

"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."

2.8. El Proyecto de Ley 9422/2024-CR, consta de un artículo único y una disposición complementaria final.

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, 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."

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

"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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

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.

2.9. El Proyecto de Ley 10282/2024-CR, consta de un artículo único tiene por objeto modificar la Ley N° 31917, en particular el artículo 9 (que regula los requisitos del vehículo para prestar el servicio L5). El proyecto aparece listado y fue evaluado en la mesa técnica de la Comisión de Transportes junto a otras iniciativas sobre la misma ley.

"Artículo 9. Vehículo automotor menor

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. 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 visibles en el interior y en la parte superior de la unidad.
7. Tener el cobertor delantero, la mica posterior y ventanas laterales transparentes."

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

2.10. El Proyecto de Ley 13251/2025-CR, consta de cuatro artículos y una Disposición Complementaria Final único 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. El proyecto aparece listado y fue evaluado en la mesa técnica de la Comisión de Transportes junto a otras iniciativas sobre la misma ley.

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:

- a) Adecuar los requisitos de inspección técnica vehicular a la realidad territorial nacional.
- b) Fortalecer la Comisión Técnica Mixta como órgano colegiado con capacidad decisoria.
- c) Establecer la voluntariedad y confidencialidad en la colaboración de seguridad ciudadana.
- d) 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

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

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.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

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, tergiversar o desnaturalice la Ley y/o a la presente ley modificatoria.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación

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

III.- MARCO NORMATIVO

3.1.- Marco Nacional

- Constitución Política del Perú de 1993: Artículos 2 (numerales 1, 15, 17, 18), 7, 10, 22, 23, 79, 107, 195.
- Reglamento del Congreso de la Republica.
- Normas sobre AFOCAT / CAT y mecanismos alternos.
- Ley 31917 - Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores (Categoría Vehicular L5).
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, sus modificaciones y núcleos relevantes:
- Texto único Ordenado - Reglamento Nacional de responsabilidad civil y seguros obligatorios por accidentes de tránsito (DS N° 024-2002 MTC y TUO).
- Decreto Supremo N.º 011-2025-MTC - Reglamento de la Ley N.º 31917.
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades y normativa municipal.
- Ley 29332, Ley que crea el plan de incentivos a la mejora de la gestión municipal.
- Art. 200 del Código Penal del Perú - Tipificación de la extorsión y delitos conexos.
- Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Ley 27056, Ley de Creación del Seguro Social de Salud (ESSALUD).
- Ley 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud.
- Ley 30077, Ley contra el Crimen Organizado.
- Ley 28774, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
- Ley 29809, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Justicia
- Ley 29334, Ley de Organización y Funciones del Ministerio del Interior

3.2.- Legislaciones Comparadas

- **Brasil:** Regulación principal: Código de Tránsito Brasileño - CTB (Ley N.º 9.503/1997) - En 2009, mediante la Lei N.º 12.009/2009, se reconoció legalmente el "mototáxi" y el "motofrete" como actividades profesionales, reguladas por los municipios - Los municipios pueden prohibirlos o reglamentarlos.
- **Colombia:** Ley N.º. 336-1996: Estatuto General de Transporte de Colombia, regula principios generales del transporte público - Ley N.º 769/2002: Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- **México:** Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal del 4 de junio del

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

2014 - El transporte público de mototaxis está regulado a nivel estatal.

- **Ecuador:** Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – LOTTTSV (Ley N.º 2008-001) - Reconoce que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) municipales y metropolitanos pueden regular el transporte local.
- **Bolivia:** Ley General de Transporte - Ley N.º. 165-2011 - Regula el Sistema de Transporte en Bolivia, reconoce competencias municipales y departamentales para normar servicios urbanos y locales, los mototaxis se regulan principalmente mediante ordenanzas municipales y estatutos de asociaciones locales.

Síntesis comparativa

- Perú: única con ley nacional específica para mototaxis (L5) → Ley 31917.
- Brasil: reconoce a nivel federal (Ley 12.009/2009), pero regula cada municipio.
- Colombia: base legal en Ley 336/1996 y Ley 769/2002, pero sin autorización nacional al mototaxi (se regula o restringe localmente).
- México: Ley federal de transporte, pero mototaxis dependen de leyes y los reglamentos estatales.
- Ecuador: LOTTTSV (2008), delega competencia a municipios/GAD.
- Bolivia: Ley 165-2011, delega regulación a municipios y asociaciones.

3.3.- Normas Convencionales

1. Marco Global: Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030

- ODS 1 (Fin de la pobreza): Un transporte más eficiente e inclusivo mejora el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas.
- ODS 3 (Salud y bienestar): Se promueve la seguridad vial, la exigencia de seguros y controles de salud para conductores.
- ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico): La formalización del sector mejora las condiciones laborales y fomenta la inversión local.
- ODS 16 (Instituciones sólidas): La regulación y supervisión fortalecen el Estado de Derecho, reducen la informalidad y mejoran la transparencia municipal.

2. Documentos y Recomendaciones de Organismos Internacionales

- Los informes técnicos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), Fondo de las Naciones Unidas para la infancia (UNICEF) y el Banco Internacional de Desarrollo (BID):
 - OIT: Con base en la valuación actuarial de EsSalud (2022), recomienda ampliar la cobertura de salud a trabajadores informales mediante mecanismos colectivos e innovadores.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- UNICEF y BID: Respaldan el uso de incentivos como herramienta de gestión por resultados, lo que justifica un Plan de Incentivos para municipalidades que impulsen la formalización del mototaxi y su rol en seguridad ciudadana.

3. Enfoque en derechos humanos y políticas nacionales

- Los proyectos se sustentan en la protección de derechos fundamentales:
 - Derechos laborales y derecho a la salud: Se busca garantizar condiciones dignas y proteger la integridad física y psicológica de operadores y usuarios.
 - Igualdad de oportunidades: Los documentos se alinean con el "Decenio de la Igualdad de Oportunidades", incorporando un enfoque de equidad de género.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

1. Análisis técnico

El siguiente análisis técnico del estado actual de la situación fáctica o jurídica que se pretende regular o modificar, incluye el análisis concreto del nuevo estado generado por las diversas propuestas legislativas presentadas en los proyectos de ley, así como un alcance de los puntos de vista de las necesidades pública, seguridad ciudadana y viabilidad.

El marco legal actual a ser modificado o reformado es la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5.

1.1.- Análisis Técnico del Estado Actual (Ley N° 31917)

La Ley N° 31917, que regula el transporte público de personas en vehículos automotores menores (mototaxis L5), ha generado preocupación y críticas sustanciales por parte de organizaciones de transportadores a nivel nacional. La problemática central reside en que la implementación de esta ley ha enfrentado dificultades debido a la falta de un marco regulatorio claro y específico, resultando en una aplicación inconsistente.

Problemas fácticos y jurídicos actuales:

- **Alcance y Limitaciones del Servicio:** La Ley 31917 especificaba que el mototaxi era un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte, limitando el traslado de ciudadanos a "distancias cortas". Esta limitación afecta económicamente a los operadores y restringe el derecho al trabajo en distritos alejados donde no existe otro tipo de transporte, vulnerando además el derecho de los pasajeros que necesitan trasladarse más allá de dichas distancias.
- **Burocracia y Requisitos Excesivos/Ilegales:** Los títulos habilitantes,

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

especialmente el "Certificado de Operación" exigido por la norma anterior, fueron criticados por ser trámites **"burocráticos e ilegales"** por INDECOP, al considerarse innecesarios o duplicados si ya existía un permiso de operación. Asimismo, la exigencia de certificados médicos de buena salud física y mental es considerada redundante, ya que es un requisito indispensable para tramitar la licencia de conducir. La Ley 31917 también contempla la obligación de utilizar chalecos distintivos con el número de placa impreso y pintar la placa en la unidad, lo cual ha sido calificado como un **exceso** y un incremento de costo para el conductor.

- **Informalidad e Inseguridad:** La informalidad es un problema relevante en el sector del mototaxi. Se estima que, en ciudades como Lima, el 40% de los 300 mil mototaxis circulan sin autorización. Esta informalidad se vincula estrechamente con la falta de seguridad ciudadana, ya que la normativa actual no ha sido suficientemente rigurosa en requisitos técnicos y operativos, contribuyendo a un incremento de accidentes y una percepción negativa del servicio.
- **Fiscalización y Operatividad:** Existe una falta de un marco normativo consolidado y coordinación entre municipalidades para un Régimen de Gestión Común, lo que provoca conflictos y sanciones arbitrarias en zonas colindantes. Además, para la revisión técnica, muchos transportistas, especialmente en zonas rurales o distritos alejados de la selva, parte de la costa y la sierra peruana, no tienen acceso a las plantas de revisión técnica vehicular autorizadas, lo que obstaculiza el cumplimiento de la ley y fomenta la informalidad.
- **Comisión Técnica Mixta (CTM):** El articulado vigente de la Ley 31917 sobre la CTM no define claramente quiénes la conforman ni sus funciones, lo que genera exclusión y falta de proporcionalidad para los transportistas.

1.2.- Análisis del Nuevo Estado de Regulación (Propuestas Legislativas)

Múltiples proyectos de ley buscan modificar o reformar la Ley N° 31917, cada uno generando un nuevo estado jurídico particular, aunque con muchas coincidencias y similitud:

Proyecto de Ley (PL)	Principal Enfoque y Posibles Modificaciones
PL07433-2024 (Valdemar Cerrón)	Objeto y Definiciones: Incrementa el término "especial" en el título de la ley. Elimina la restricción de "rutas cortas" . Elimina el certificado de operación y el certificado médico de salud. Gestión: Precisa la composición de la CTM (igual número de representantes de regidores, PNP y organizaciones de transportadores).
PL07759-	Nueva Ley y Formalización: Propone una <i>Nueva Ley</i> que clasifica el

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

2024 (Héctor Valer)	transporte L5 como complemento al servicio en ámbitos urbano, interurbano, periurbano y rural. Permisos: La renovación del título habilitante (vigencia de 10 años) será automática si se cumplen las disposiciones municipales. Seguridad/Financiamiento: Crea el FONPRODE (Fondo de Protección y Desarrollo) financiado con un porcentaje de multas e impuestos a la importación de vehículos L5/repuestos. Modifica la Ley 27181 para que el SOAT/CAT cubra lesiones/muerte por actos de delincuencia común .
PL07974-2024 (Edgar Tello)	Inclusión Vehicular: Reforma la ley para incluir explícitamente vehículos no motorizados (Tricitaxis) . Fiscalización Técnica: Permite a las municipalidades distritales realizar inspecciones técnicas anuales para vehículos L5 y no motorizados, en lugar de depender de plantas de revisión técnica. Para vehículos no motorizados, exige un depósito bancario mancomunado para atender accidentes.
PL08238-2024 (José Luna)	Seguridad y Prohibición: Modifica la Ley 31917 para incluir vehículos L5 y no motorizados . Reintroduce el requisito de certificado médico de buena salud para conductores. Fiscalización y Seguridad: Exige que el Registro Nacional de MTC esté a disposición de la Policía Nacional del Perú (PNP) . Introduce una prohibición a funcionarios públicos de promover la informalidad, bajo responsabilidad administrativa y penal.
PL08245-2024 (Kira Alcarraz)	Operatividad y PNP: Clarifica que, si no hay plantas de revisión técnica autorizadas en la jurisdicción, las municipalidades distritales pueden realizar Revisiones de Características Técnicas Vehiculares para verificar la operatividad. Incorpora la obligación para la PNP de prestar auxilio y estar presente en las acciones de fiscalización que realicen las municipalidades distritales.
PL08332-2024 (Ángel Ciccía)	Incentivos y Seguridad Ciudadana: Promueve la formalización y la participación activa de los mototaxistas en los Planes de Seguridad Ciudadana ("Mototaxista Vigilante"). Establece incentivos directos para mototaxistas formales: becas PRONABEC para ellos e hijos, acceso a un plan de salud especial (ESSALUD), y beneficios de orfandad si mueren en cumplimiento de acciones de seguridad. Incentiva a las municipalidades mediante el Plan de Incentivos (PI) del MEF para que destinen recursos a cubrir costos de implementación de chalecos/placas para mototaxistas vigilantes.
PL08654-2024 (Patricia Juárez)	Formalizar y simplificar la operación del mototaxi al reconocerlo como un servicio especial necesario, asegurando que los requisitos sean proporcionales a su naturaleza y promoviendo la seguridad y el orden mediante la obligatoriedad de que la prestación del servicio sea a través de personas jurídicas y con registros compartidos con la policía.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

PL09422-2024 (Guido Bellido)	Seguridad y Transparencia: Modifica la ley para integrar la fiscalización y la seguridad ciudadana. Dispone que las municipalidades y provincias proporcionarán a la PNP acceso continuo a la información sobre la identificación de vehículos y conductores autorizados para fortalecer el control de la delincuencia.
PL10282-2024 (Soto Reyes)	Prevención del Delito Específico: Modifica el artículo 9 para exigir que el cobertor delantero, la mica posterior y las ventanas laterales sean transparentes , como medida para disuadir y evitar la comisión de delitos usando vehículos con cubiertas opacas.
PL13251-2025 (Montalvo Cubas)	La norma dispone que la colaboración de conductores L5 en seguridad ciudadana es voluntaria; la información que proporcionen debe mantenerse en estricta confidencialidad; su vulneración genera sanciones y responsabilidades; y se prohíben represalias, siendo nulas si ocurren.

1.3.- Alcance de los Puntos de Vista

La presente reforma legislativa se sustenta en la necesidad apremiante de mejorar y fortalecer el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, el cual no está sujeto a rutas, horarios ni frecuencias, y constituye un servicio complementario esencial en aquellas zonas donde el transporte urbano o interurbano es inexistente o deficiente. Su importancia radica en que garantiza la movilidad cotidiana de amplios sectores de la población, permitiendo mejorar su acceso a servicios básicos, oportunidades económicas y mecanismos de integración territorial. En ese sentido, se declara de necesidad pública e interés nacional la reforma del marco normativo que regula el transporte especial de pasajeros en vehículos L5, en atención a fundamentos vinculados a la movilidad, la economía, el desarrollo territorial, la formalización y la seguridad ciudadana.

El uso de mototaxis se ha convertido en una solución rápida, eficiente y económicamente accesible frente a la congestión vehicular, contribuyendo a la reducción de tiempos de desplazamiento y generando un ahorro significativo para los usuarios. Además, esta actividad proporciona empleo productivo para miles de familias, incidiendo positivamente en la economía local. La propuesta normativa, asimismo, promueve un desarrollo territorial equilibrado conforme a la Política de Estado N° 8 del Acuerdo Nacional, orientada a la descentralización, al fortalecer un servicio de transporte complementario que opera en todo el territorio nacional. La eliminación de restricciones como la referencia a "distancias cortas" asegura condiciones adecuadas de accesibilidad y movilidad, particularmente en zonas rurales y periurbanas, y contribuye directamente a la reducción de la pobreza en coherencia con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 1.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

La reforma también se alinea con la Política de Estado N° 18 del Acuerdo Nacional, orientada a la competitividad, productividad y formalización económica. La formalización del sector L5, además de fortalecer la fiscalización y el ordenamiento del servicio, genera un mayor potencial de recaudación fiscal, ampliando la base tributaria y consolidando un mercado de servicios más seguro y eficiente. La actividad formalizada promueve condiciones laborales adecuadas y mejora la calidad del servicio, garantizando mayor seguridad para usuarios y operadores.

La seguridad ciudadana constituye un eje central de la reforma, considerando que la delincuencia representa uno de los principales problemas percibidos por la ciudadanía. Las iniciativas legislativas buscan transformar el rol del conductor de vehículos L5, de ser considerado ocasionalmente como potencial víctima o incluso asociado a actos delictivos, a convertirse en un aliado estratégico en la prevención del delito. En esa línea, el Proyecto de Ley 08332/2024-CR propone incorporar a los mototaxistas formalizados en los Planes Distritales de Seguridad Ciudadana mediante incentivos y mecanismos de participación comunal orientados a fortalecer la vigilancia preventiva.

Para reforzar la seguridad, se propone el uso obligatorio de códigos QR de identificación vehicular, la creación de un Registro Nacional interconectado de personas jurídicas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el acceso de la Policía Nacional del Perú a dicha información para facilitar la prevención y el control del delito. Asimismo, el Proyecto de Ley 10282/2024-CR plantea la eliminación de cubiertas o elementos no transparentes en los vehículos L5, dado que tales implementos son frecuentemente utilizados para encubrir actividades ilícitas. Con ello, se busca garantizar mayor visibilidad, control y trazabilidad del servicio.

Las municipalidades deberán implementar cuerpos de inspectores especializados y depósitos municipales que permitan realizar acciones efectivas de fiscalización. En complemento, los Proyectos de Ley 08245/2024-CR y 09422/2024-CR refuerzan la participación de la Policía Nacional del Perú en auxilio a la autoridad municipal, incluyendo el acceso oportuno a la información del registro nacional para fortalecer la capacidad de supervisión y sanción. La formalización del servicio se reconoce, además, como una herramienta determinante para prevenir la comisión de delitos y conductas infractoras, al reducir la informalidad y permitir un mayor control operativo.

Finalmente, la reforma incorpora medidas orientadas a la seguridad vial, tales

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

como la capacitación continua de los conductores, la revisión técnica vehicular obligatoria y otras acciones destinadas a reducir la siniestralidad. Estas medidas buscan proteger la vida y la integridad física de los usuarios y operadores, asegurando un servicio de transporte más seguro, eficiente y confiable.

2. Análisis sobre la Necesidad, Viabilidad y Oportunidad de la Propuesta Legislativa

2.1.- Necesidad: La necesidad es evidente y crucial. Responde directamente a las demandas de los gremios de transportistas y a las deficiencias operativas y legales de la Ley 31917. Es necesario regularizar un sector que ha crecido exponencialmente (las ventas de mototaxis se consolidaron como un medio de transporte popular en el país) y que opera en gran parte en la informalidad. La necesidad abarca la simplificación administrativa, la adecuación de requisitos técnicos a la realidad territorial (especialmente en zonas rurales sin plantas de revisión técnica), y la lucha contra la inseguridad.

2.2.- Viabilidad: La propuesta legislativa en su conjunto (sumando los puntos coincidentes de los diversos Proyectos de Leyes) es **viable**.

- **Legal/Administrativa:** Las modificaciones no colisionan con la Constitución Política ni con el ordenamiento legal vigente, sino que buscan precisar y adecuar el alcance de la Ley 31917. La descentralización de la función de constatación técnica a las municipalidades distritales (donde no hay plantas autorizadas) mejora la viabilidad operativa en todo el país. La extensión de la vigencia del título habilitante a 10 años promueve la estabilidad y reduce la burocracia.
- **Económica:** Muchos proyectos de ley afirman no irrogar gastos adicionales al Estado, ya que se centran en la modificación de la norma. Se espera que la formalización genere un impacto económico positivo a través del aumento de la recaudación fiscal. Las propuestas de incentivos (PL08332) son viables ya que se financiarán con cargo a los recursos del Plan de Incentivos del MEF, que ya cuenta con asignaciones presupuestales anuales.

2.3.- Oportunidad: El momento es **oportuno**. La ley aprovecha la alta penetración de los mototaxis para:

- **Resolver el Problema de Movilidad:** Satisfacer la necesidad de traslado de personas de manera eficiente y accesible en áreas donde el transporte integrado es deficiente o inexistente.
- **Impulsar la Formalización:** Usar herramientas como el Plan de Incentivos del MEF para que los gobiernos locales prioricen la formalización y la

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

seguridad ciudadana, acelerando el cumplimiento de los objetivos nacionales.

- **Reforzar la Seguridad:** La correlación positiva entre los incentivos y la mejora de la gestión municipal en seguridad ciudadana ofrece una oportunidad para involucrar directamente a un gran sector de trabajadores en la lucha contra la delincuencia.

3. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma.

La elaboración de los diversos proyectos de ley que buscan reformar o derogar la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, se sustenta en un amplio espectro del ordenamiento jurídico nacional, incluyendo normas de rango constitucional, leyes generales de transporte, legislación específica de seguridad social y municipal.

A. Ordenamiento Jurídico Nacional

1. Norma Fundamental:

- **Constitución Política del Perú (1993):** Se cita como la base legal que confiere el derecho de iniciativa legislativa a los congresistas (Art. 107). Las propuestas buscan no colisionar con la Constitución y, por el contrario, garantizar derechos constitucionales como el derecho al trabajo (Art. 22 y 23), el derecho a la salud (Art. 7), y la reserva sobre convicciones personales (Art. 2, Numeral 18), este último en el contexto de la exigencia de certificados médicos.

2. Leyes Sectoriales de Transporte y Tránsito:

- **Ley N° 31917 (Ley base):** Es la norma objeto de modificación o derogación total.
- **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:** Esta ley es relevante porque las propuestas buscan adecuar la competencia exclusiva de los municipios distritales en materia de transporte menor (mototaxis y similares), tal como lo dispone su artículo 18, numeral 1) literal a).

3. Leyes de Gobierno y Gestión:

- **Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades (LOM):** La LOM es el marco que establece las competencias de los gobiernos locales, citando que deben asumir funciones de provisión de servicios públicos locales, incluyendo tránsito, circulación, transporte público y seguridad ciudadana. Las municipalidades provinciales tienen funciones específicas exclusivas en la regulación del transporte terrestre y la circulación de vehículos menores (mototaxis, triciclos).
- **Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana:** Esta ley es el marco legal para la propuesta de participación de los mototaxistas en los Planes de Seguridad Ciudadana.

4. Leyes de Carácter Social y Financiero (para incentivos):

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- **Ley N° 29332, Ley que crea el plan de incentivos a la mejora de la gestión municipal (PI):** Se propone modificar esta ley para incorporar objetivos relacionados con la seguridad ciudadana y el financiamiento municipal para la formalización de mototaxistas.
- **Ley N° 31405, Ley que promueve la protección y desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes que se encuentran en situación de orfandad:** Se propone incorporar beneficios de orfandad para los hijos de mototaxistas que fallezcan en cumplimiento de acciones de seguridad ciudadana.
- **Ley N° 27056, Ley de Creación del Seguro Social de Salud (ESSALUD):** Se propone incorporar a los transportadores en mototaxis como ámbito de aplicación para la creación de un plan de salud especial.
- **Ley N° 26790, Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud:** Esta ley regula el monto mensual a pagar por el plan de salud especial de ESSALUD (Art. 3-A).

5. Otras Fuentes del Derecho Consultadas:

- **INDECOPI (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual):** Las resoluciones de INDECOPI (Res.N° 0522-2017/CEB-INDECOPI), así como otras resoluciones como las Nos. 010-2006/CAM y 0034-2012/CEB-INDECOPI, son citadas para justificar la necesidad de eliminar trámites considerados "burocráticos e ilegales" o "innecesarios" como el Certificado de Operación.
- **Acuerdo Nacional y Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):** Las propuestas se vinculan explícitamente con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional (N° 8, 11), que promueven la descentralización, la igualdad de oportunidades, el empleo digno y la formalización de la actividad económica. También se alinean con los ODS (1, 3, 8, 16) relacionados con la reducción de la pobreza, la salud, el crecimiento económico inclusivo y las sociedades justas.

B. Ordenamiento Jurídico Internacional

El marco normativo de las propuestas se centra principalmente en la legislación interna. No obstante, se hace referencia a organismos internacionales en el sustento técnico, como la OIT (Organización Internacional del Trabajo), cuyo estudio financiero actuarial de ESSALUD sugiere la necesidad de promover medidas de ampliación de la cobertura para trabajadores informales con capacidad contributiva. También se menciona el análisis de UNICEF (Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia) sobre la efectividad de los incentivos para el logro de resultados en la niñez y adolescencia, lo cual apoya la estrategia de incentivos del PL08332.

Efecto de la Vigencia de la Norma (Creación, Modificación o Derogación)

La implementación de las propuestas legislativas tendrá efectos directos en la legislación nacional, ya sea mediante la derogación total de la Ley 31917, la

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

modificación de sus artículos clave, o la incorporación de nuevas disposiciones y reformas a leyes conexas.

1. Derogación de Normas Vigentes

- **Derogación total de la Ley N° 31917 (PL07759):** El Proyecto de Ley N° 07759-2024, propone la derogación total de la Ley 31917, reemplazándola por una "Nueva Ley de Transporte Público Especial de Vehículos Menores Motorizados L5".
- **Derogación de Normas Opositoras:** Varios proyectos (PL07433, PL08238) incluyen una disposición complementaria para derogar todas las normas que se opongan a la nueva ley o a las modificaciones introducidas.
- **Derogación de numerales específicos:** El PL08238 deroga el numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917.

2. Modificación de Normas Vigentes

La mayoría de los proyectos buscan modificar artículos específicos de la Ley N° 31917 para lograr sus objetivos:

Ley / Artículo Modificado	Cambios Específicos (Efecto de Vigencia)
Ley N° 31917 (Arts. 1)	Se retira " Distancias Cortas " y " Urbana y/o Rural ". Se reintroduce " Distancias Cortas y Largas " y " Urbana, Interurbana y Rural " para la prestación del servicio.
Ley N° 31917 (Art. 5)	Se permite adicionar el numeral V. Donde la evaluación de conocimiento, aprobado en un Centro de Evaluación.
Ley N° 31917 (Art. 9)	Se permite adicionar número 7. Donde se exige que el cobertor delantero, mica posterior y ventanas laterales sean transparentes .
Ley N° 31917 (Art. 10)	Incorporar al texto. Se dispone que el Registro Nacional de MTC esté a disposición de la Policía Nacional del Perú (PNP) .
Ley N° 31917 (Art. 13)	Se precisa la modificación la Comisión Técnica Mixta (CTM) , como un órgano colegiado autónomo, Integrado por regidores, la Policía Nacional del Perú y por las Organizaciones de Transportadores, está conformada por igual número de representantes de cada uno de sus integrantes. Sus acuerdos deben ser vinculantes para todas las autoridades y conductores autorizados.
Ley N° 31917 (Art. 14)	Incorporar el numeral 14.4. al artículo 14. La Policía Nacional del Perú prestará el auxilio correspondiente y estará presente en las acciones de fiscalización que realicen las municipalidades distritales

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

	en el marco de sus competencias.
Ley N° 31917 (Art. 15)	Incorporar al texto. La programación de estas capacidades deberá ser oportunas y debidamente comunicada a los interesados.
Ley N° 31917 (Disposiciones Complementarias Finales)	Adicionar la Quinta Disposición Complementaria. Acceso a la información por la PNP.

3.- Departamentos donde cuentan con mayor tenencia porcentual de mototaxis.

El análisis territorial del transporte público especial en vehículos automotores menores evidencia que la mayor concentración y uso de mototaxis se registra en los departamentos de la selva y de la costa norte del país, donde este medio se ha consolidado como el principal soporte de movilidad urbana y periurbana. En estas zonas, la disponibilidad limitada de transporte convencional y la configuración geográfica han propiciado que los mototaxis constituyan el principal medio de desplazamiento de la población.

En el departamento de Loreto, particularmente en la ciudad de Iquitos, las motos y mototaxis representan la forma predominante de transporte debido a la ausencia de infraestructura vial articulada y a las restricciones naturales propias de la Amazonía. De igual modo, en San Martín, especialmente en Tarapoto, se registra uno de los niveles más altos de motorización ligera del país: aproximadamente el 96% de la población utiliza motos o motocarros (mototaxis), los cuales son esenciales para la movilidad diaria y para el desarrollo económico de las familias.

En la costa y la sierra norte, departamentos como Lambayeque y Piura presentan también una presencia significativa de mototaxis. Lambayeque ha mostrado históricamente un elevado número de unidades registradas, mientras que Piura evidencia un problema creciente de informalidad, habiendo identificado más de 2 000 mototaxis que operan sin autorización municipal. Asimismo, otras regiones como Ucayali, Madre de Dios, La Libertad, Cajamarca y Amazonas poseen una alta utilización de este tipo de vehículo, especialmente en sus capitales y ejes urbanos principales. En Lima Metropolitana y el Callao, aunque el transporte predominante es de mayor escala, existen distritos con un número considerable de mototaxis, sujetos a diversos intentos de regulación y control.

En cuanto al nivel de formalidad del servicio, se constata que la informalidad constituye una característica estructural del sector. No existen estadísticas oficiales,

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

uniformes y actualizadas que permitan determinar con exactitud el porcentaje de formalidad e informalidad por departamento. No obstante, la evidencia disponible - proveniente de reportes municipales, estudios sectoriales y registros locales - indica que la gran mayoría de mototaxis operan sin las autorizaciones, habilitaciones o permisos exigidos por las ordenanzas y reglamentos vigentes. Esta situación se agrava en un contexto nacional donde la informalidad laboral alcanza niveles superiores al 70% (período 2024 - 2025), afectando con particular intensidad a las actividades vinculadas al transporte menor.

En síntesis, el servicio de mototaxis en el Perú presenta una fuerte concentración en las regiones amazónicas y del norte del país, donde constituye un componente esencial de la movilidad local. Sin embargo, su desarrollo se encuentra marcado por una informalidad generalizada, lo que demanda la formulación de lineamientos normativos que permitan ordenar, formalizar y modernizar este sector en beneficio de la seguridad vial, la calidad del servicio y la protección de los usuarios.

[https://aap.org.pe/tenencia-vehicular-peru-2024/#:~:text=En%20cuanto%20a%20las%20motocicletas%2C%20Madre%20de,Ucayali%20\(38.43%25\)%20y%20nuevamente%20San%20Mart%C3%ADn%20\(32.47%25\).](https://aap.org.pe/tenencia-vehicular-peru-2024/#:~:text=En%20cuanto%20a%20las%20motocicletas%2C%20Madre%20de,Ucayali%20(38.43%25)%20y%20nuevamente%20San%20Mart%C3%ADn%20(32.47%25).)

4. Análisis de las opiniones e información recibida.

4.1. Opiniones Solicitadas

I. Proyecto de Ley 7433/2023-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizó los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú
- Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú – REMURPE
- Superintendente de Banca, Seguros y AFP
- Presidente de la ONG Luz Ámbar Perú
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU
- Ministro de Economía y Finanzas
- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Presidente del Comité Ejecutivo de la Fundación Transitemos
- Ministerio del Interior

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/7433>

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

II. Proyecto de Ley 7759/2023-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizo los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Provincial del Callao
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho
- Municipalidad Distrital de Villa El Salvador
- Municipalidad Distrital de Comas
- Municipalidad Distrital de San Martín de Porres
- Municipalidad Distrital de ATE
- Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú – REMURPE
- Superintendente de Banca, Seguros y AFP
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Presidente de la ONG Luz Ámbar Perú
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú
- Presidente del Comité Ejecutivo de la Fundación Transitemos
- Ministerio del Interior
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU

También el pedido de opinión de la **comisión de economía, banca, finanzas e inteligencia financiera**, son las siguientes:

- Presidente de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR
- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Ministerio de Economía y Finanzas – MEF
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC
- Presidente del Consejo de Ministros – PCM

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/7759>

III. Proyecto de Ley 7974/2023-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizo los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Distrital de ATE
- Municipalidad Provincial del Callao
- Municipalidad Distrital de San Martín de Porres
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Municipalidad Distrital de Comas
- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- Municipalidad Distrital de Villa El Salvador
- Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú – REMURPE
- Ministerio del Interior
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú
- Presidente del Comité Ejecutivo de la Fundación Transitemos
- Superintendente de Banca, Seguros y AFP
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Presidente de la ONG Luz Ámbar Perú

También el pedido de opinión de la **comisión de descentralización, regionalización, gobiernos locales y modernización de la gestión del estado**, son las siguientes:

- Municipalidad Provincial De la Convención
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Presidente de la Asociación Automotriz del Perú
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/7974>

IV. Proyecto de Ley 8238/2023-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizo los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Presidente de la ONG Luz Ámbar Perú
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú – REMURPE
- Ministerio del Interior
- Presidente de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR
- Presidente del Comité Ejecutivo de la Fundación Transitemos
- Superintendente de Banca, Seguros y AFP
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/8238>

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

V. Proyecto de Ley 8245/2023-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizo los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Distrital de ATE
- Municipalidad Provincial del Callao
- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho
- Municipalidad Distrital de Villa El Salvador
- Municipalidad Distrital de Comas
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Municipalidad Distrital de San Martín de Porres
- Presidente del Comité Ejecutivo de la Fundación Transitemos, Superintendente de Banca, Seguros y AFP
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Presidente de la ONG Luz Ámbar Perú
- Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú
- Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú -REMURPE
- Ministerio del Interior
- Presidente de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/8245>

VI. Proyecto de Ley 8332/2023-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizo los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Distrital de Comas
- Municipalidad Distrital de Magdalena del Mar
- Municipalidad Provincial de Maynas
- Municipalidad Provincial de Tacna
- Municipalidad Distrital de San Martín de Porres
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Municipalidad Distrital de Surco
- Municipalidad Distrital del Rímac
- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho
- Municipalidad Distrital de Villa El Salvador
- Municipalidad Distrital de San Borja

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- Municipalidad Provincial de Loreto-Nauta
- Municipalidad Provincial del Callao
- Municipalidad Distrital de ATE
- Municipalidad Distrital de Chorrillos
- Municipalidad Provincial de Piura
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Economía y Finanzas
- Fiscal de la Nación
- Presidente de la ONG Luz Ámbar Perú
- Presidente del Comité Ejecutivo de la Fundación Transitemos
- Presidente de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR
- Ministerio del Interior
- Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú –REMURPE
- Seguro Social de Salud – EsSalud
- Poder Judicial

También del pedido de opinión de la **comisión de descentralización, regionalización, gobiernos locales y modernización de la gestión del estado**, son las siguientes:

- Ministerio de Economía y Finanzas - MEF
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
- Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE
- Presidencia del Consejo de ministros - PCM
- Ministerio del Interior - MININTER

Cuya documentación obra en la comisión de transporte y comunicación tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/8332>

VII. Proyecto de Ley 8654/2024-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizo los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Distrital de San Martín de Porres
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Municipalidad Distrital de Comas
- Municipalidad Distrital de ATE
- Municipalidad Provincial del Callao
- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho
- Municipalidad Distrital de Villa El Salvador

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- Superintendente de Banca
- Seguros y AFP
- Ministerio de Salud
- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE
- Ministerio del Interior, Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú.

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/8654>

VIII. Proyecto de Ley 9422/2024-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizó los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho
- Municipalidad Distrital de San Martín de Porres
- Municipalidad Distrital de Comas
- Municipalidad Provincial del Callao
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Municipalidad Distrital de Villa El Salvador
- Municipalidad Distrital de ATE
- Superintendente de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, Ministerio del Interior
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Presidente Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE
- Ministerio del Interior
- Asociación Automotriz del Perú – APP
- Presidente Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú
- Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga – ANATEC

También el pedido de opinión de la **comisión de descentralización, regionalización, gobiernos locales y modernización de la gestión del estado**, son las siguientes:

- Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho
- Municipalidad Metropolitana de Lima
- Presidente de la Red de Municipalidades Urbanas y Rurales del Perú – REMURPE
- Presidente de la Confederación Nacional de Mototaxistas del Perú
- Ministro del Interior
- Ministro de Transporte y Comunicaciones

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/9422>

IX. Proyecto de Ley 10282/2024-CR

La Comisión de transporte y comunicaciones, a través de la presidencia, realizo los pedidos de opinión de las siguientes instituciones:

- ONG Luz Ámbar Perú
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones
- Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/10282>

X. Proyecto de Ley 13251/2025-CR

Dado que el presente Proyecto de Ley se encuentra en proceso de acumulación por lo que no se han adjuntado documentos de opinión específicos sobre este, el análisis se centra en las respuestas institucionales relativas.

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/13251>

4.2. Opiniones Recibidas

I. Proyecto de Ley 7433/2023-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidades como (Callao, Ate y San Juan de Lurigancho), también la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE), Ministerio del Interior, En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta y las opiniones recibidas de las diferentes entidades.

Tema: Modifica la Ley N° 31917 reforzando fiscalización y definición del servicio.

Consenso General: Acuerdo en la necesidad de mejorar la regulación.

1. Puntos de Coincidencia:

- **Denominación "Especial":** La incorporación del término "especial" al servicio se considera coherente y precisa la naturaleza del transporte (Ate, MTC).
- **Competencia Distrital:** Se ratifica que la autorización del servicio es competencia de las municipalidades distritales, lo que es fundamental para la fiscalización (Ate, MTC, MININTER).

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- **Capacitación de Conductores:** Se apoya la propuesta de capacitaciones anuales en seguridad vial, permitiendo que terceros las brinden para reducir la carga municipal (MTC, Ate).
- 2. **Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:**
 - **Eliminación del Certificado de Operación: Oposición firme.** La eliminación del Certificado de Operación (para el vehículo) dejando solo el Permiso de Operación (para la empresa) crea inseguridad jurídica, ya que son títulos distintos y necesarios para la fiscalización (Ate, Callao, MTC).
 - **Eliminación de Examen Médico:** Se objeta la eliminación de la exigencia de un certificado médico de buena salud física y mental, por considerarlo crucial para la seguridad vial (San Juan de Lurigancho).
 - **Reemplazo del Plan Regulador: Crítica técnica mayor.** Se rechaza la sustitución del Plan Regulador por un "Estudio Técnico" simple. Esto se considera contrario a la Ley N° 30900 y socava la planificación integral del transporte, interfiriendo con la competencia de la ATU (Ate, MTC/ATU).
 - **Revisiones Técnicas por Municipalidades:** El MTC advierte que la propuesta confunde la revisión técnica obligatoria (competencia de CITV) con la constatación de características (verificación municipal).
 - **Inviabilidad de Seguros para No Motorizados:** Se señala que, aunque el PL menciona vehículos no motorizados, los seguros obligatorios (SOAT/CAT) no los cubren, generando un vacío (SBS, San Juan de Lurigancho).
 - **Seguridad Ciudadana:** El MININTER considera la modificación sobre la participación en comités de seguridad INVIABLE por no alinearse con la normativa vigente del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC).
- 3. **Viabilidad: Baja.** Comprometida por las objeciones técnicas sobre planificación (Plan Regulador) y la incoherencia con el SNITV y las críticas del MININTER.

II. Proyecto de Ley 7759/2023-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidades como (Callao, Ate, San Juan de Lurigancho), también la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE), Ministerio del Interior, En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta y las opiniones recibidas de las diferentes entidades.

Tema: Propone nueva regulación integral del transporte L5 y participación policial.

Consenso General: Consenso en la urgencia de reformar la legislación y formalizar el sector.

1. Puntos de Coincidencia:

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- **Apoyo General a la Formalización:** AMPE emite una opinión favorable, destacando que la formalización podría incrementar la recaudación fiscal y la eficiencia del servicio (AMPE, Callao).
 - **Participación de la PNP:** Se considera VIABLE la integración de los comisarios en la Comisión Técnica Mixta, lo que se percibe como una decisión técnica acertada para la coordinación y aprobación de ordenanzas (PNP).
2. **Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:**
- **Inviabilidad en Seguridad Ciudadana:** El Ministerio del Interior y la PNP declaran el proyecto NO VIABLE. El artículo 15.2 sobre la participación voluntaria de transportistas en los CODISEC es redundante (el SINASEC ya lo permite). Además, el artículo 15.3 colisiona con la normativa vigente al asignar a la PNP la atención de solicitudes de garantías personales, una competencia exclusiva del Ministerio del Interior (MININTER, PNP).
 - **Inconsistencias Técnicas:** Se critica la simplificación de los "Títulos Habilitantes" al limitarlos al Permiso de Operación, omitiendo el Certificado de Operación y la Credencial (Ate).
 - **Creación de Nuevas Figuras:** La creación de la figura de la "Corporación" y el Fondo de Protección y Desarrollo (FONPRODE) es cuestionada por duplicar funciones que corresponden a otros sectores (como el Ministerio de la Producción) y por no desarrollar claramente su propósito (Ate).
 - **Exclusión de Vehículos No Motorizados:** Se señala la exclusión de la regulación de vehículos menores no motorizados (triciclos) (San Juan de Lurigancho).
3. **Viabilidad: Baja.** Es calificado como NO VIABLE por el MININTER y la PNP debido a las colisiones con el marco de seguridad ciudadana y la invasión de competencias.

III. Proyecto de Ley 7974/2023-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidades como (Callao, Ate, San Juan de Lurigancho y Lima), también la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE), Ministerio del Interior. En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta y las opiniones recibidas de las diferentes entidades.

Tema: Nueva ley de transporte público especial de personas en vehículos menores.

Consenso General: Acuerdo en la necesidad de mejorar la regulación.

1. **Puntos de Coincidencia:**

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- **Participación de la PNP:** La inclusión de la PNP en la Comisión Técnica Mixta es considerada VIABLE, ya que su experiencia como autoridad de control de tránsito puede contribuir a normativas más efectivas (PNP).
- 2. **Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:**
 - **Inclusión de Vehículos No Motorizados: Técnicamente inviable y confuso.** Múltiples entidades señalan que la Ley N° 31917 no los contempla y que deben regularse mediante una ley separada para no generar confusión (MML, Ate, MTC).
 - **Inspecciones Técnicas Vehiculares por Municipalidades: Fuerte oposición.** La propuesta contraviene el SNITV. La competencia es exclusiva de los CITV autorizados por el MTC. Eliminar esta obligatoriedad tendría "grandes consecuencias en la seguridad vial" (MTC, Ate, AMPE).
 - **Vigencia de Títulos Habilitantes (10 años):** Este plazo se considera demasiado largo, restringiendo la capacidad de los gobiernos locales para gestionar y adaptar el sistema de transporte urbano (MTC).
 - **Régimen de Gestión Común:** La disposición que prohíbe sancionar a conductores que crucen a distritos colindantes sin un Régimen de Gestión Común vulnera el principio de legalidad y las competencias fiscalizadoras, permitiendo operaciones no autorizadas (MTC).
 - **Ambigüedad Normativa:** El MTC y la MML señalan una ambigüedad fundamental, ya que no está claro si se busca crear una ley nueva o reformar la existente, generando duplicidad normativa. Por ello, la MML no considera viable la propuesta.
- 3. **Viabilidad: Baja.** Fue declarado no viable por la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) y enfrenta serias objeciones técnicas.

IV. Proyecto de Ley 8238/2023-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidad Metropolitana de Lima, también la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE). En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta y las opiniones recibidas de las diferentes entidades.

Tema: Reformula la Ley N° 31917 para mejorar fiscalización y formalización.

Consenso General: Se reconoce la necesidad de un marco regulatorio claro para abordar la falta de coordinación y la inseguridad.

1. Puntos de Coincidencia:

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- **Apoyo General:** La Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) emite una opinión favorable, valorando positivamente que el proyecto intente ampliar su alcance a vehículos no motorizados y mejorar la coordinación.
 - **Transparencia:** Se apoya la interconexión del Registro Nacional con la PNP para mejorar la transparencia y el control (MML).
 - **Lucha contra la Informalidad:** Acuerdo en la importancia de prohibir a funcionarios públicos la promoción de la informalidad, aunque la redacción es imprecisa (MTC, MML).
2. **Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:**
- **Vigencia del Permiso (10 años):** Se considera que una vigencia de 10 años restringe la capacidad de gestión y reforma del sistema de transporte por parte de las municipalidades (MTC).
 - **Eliminación del Plan Regulador:** Crítica severa. Se objeta la sustitución del Plan Regulador (herramienta de gestión técnica fundamental) por un "Estudio Técnico" sin definir su uso, lo que genera un vacío normativo y desnaturaliza la planificación del transporte (MTC, MML, ATU).
 - **Requisitos del Conductor:** La modificación del certificado médico es considerada insuficiente, pues debe garantizar la aptitud física, mental y psicológica para conducir (MTC).
 - **Vehículos No Motorizados (Trimóviles):** El término "trimóviles" no está en la clasificación vehicular oficial. La propuesta carece de sustento técnico, especialmente sobre cómo se implementaría el depósito bancario mancomunado para accidentes (MTC, MML).
 - **Identificación Vehicular:** La derogación de la obligación de pintar la placa en varias partes del vehículo se considera contradictoria con el objetivo de aumentar la seguridad (MML).
3. **Viabilidad: Baja.** La propuesta es altamente cuestionada por la eliminación de herramientas de planificación esenciales y la falta de sustento técnico en regulaciones específicas.

V. Proyecto de Ley 8245/2023-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidades como (Callao, Ate, San Juan de Lurigancho y Lima), también la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE), Ministerio del Interior, En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta y las opiniones recibidas de las diferentes entidades.

Tema: Modifica artículos 5, 9, 13 y 14 de la Ley N° 31917.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Consenso General: Acuerdo en la necesidad de fortalecer la fiscalización y la formalización.

1. Puntos de Coincidencia:

- **Participación de la PNP en Fiscalización:** La inclusión de la PNP en la Comisión Técnica Mixta y su auxilio en las fiscalizaciones municipales es considerado VIABLE y "vital" para evitar el desacato de los transportistas y asegurar un trabajo articulado (MININTER, PNP, Municipalidad de Ate).

2. Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:

- **Revisiones Técnicas por Municipalidades (Zonas Rurales):** El MTC se opone firmemente a permitir que las municipalidades realicen revisiones, incluso en jurisdicciones sin plantas autorizadas. Argumenta que contraviene la Ley N° 29237 y que los municipios carecen de la capacidad técnica e infraestructura necesaria, lo que generaría riesgos para la seguridad vial.
 - **Exoneración del Examen de Conocimientos:** El MTC considera inconveniente e insubsistente la propuesta de exonerar del examen de conocimiento a conductores sin infracciones en la revalidación de licencias, por afectar la seguridad vial y ser una materia de rango reglamentario, no legal (MTC, MML).
 - **Inclusión de "Vehículos no Motorizados":** Se considera una incongruencia normativa ya que la Ley N° 31917 regula exclusivamente vehículos automotores menores de categoría L5 (Ate, MML).
 - **Comisión Técnica Mixta Autónoma:** El MTC advierte que establecer la Comisión como un órgano colegiado autónomo en la estructura municipal podría contravenir la Ley Orgánica de Municipalidades.
- 3. Viabilidad: Baja.** con excepción de la participación policial. Las propuestas centrales sobre revisiones técnicas y revalidación de licencias enfrentan un rechazo técnico sólido.

VI. Proyecto de Ley 8332/2023-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidades como (Callao, Ate, San Juan de Lurigancho, Magdalena del Mar y Lima), también el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Ministerio del Interior, Ministerio de Educación y fiscalía de la Nación. En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta y las opiniones recibidas de las diferentes entidades.

Tema: Promueve la formalización e integración de mototaxistas en seguridad ciudadana.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Consenso General: Se apoya la finalidad de integrar a los mototaxistas en la seguridad ciudadana y abordar la informalidad.

1. Puntos de Coincidencia:

- **Rol en Seguridad:** Varias municipalidades consideran que la propuesta es coherente y que los mototaxistas pueden ser "aliados en la lucha contra la delincuencia" mediante la vigilancia ciudadana (Callao, Magdalena del Mar).
- **Incentivos (Identificación):** El MININTER/PNP considera VIABLE que las municipalidades destinen recursos para la identificación (chalecos, pintado de placas) y sugiere vincularlo al programa "Red de Cooperantes" (MININTER, Ate).

2. Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:

- Incentivos Redundantes y No Viables:

- ✓ **Beneficio por Orfandad:** Fiscalía de la Nación señala que la Ley N° 31405 ya protege a todos los menores en orfandad, haciendo que la creación de una categoría específica para mototaxistas sea redundante y posiblemente discriminatoria.
- ✓ **Plan de Salud (EsSalud):** EsSalud, MTPE y Fiscalía declaran el plan de salud NO VIABLE. Los mototaxistas independientes ya pueden afiliarse a EsSalud o están cubiertos por el SIS. Además, EsSalud objeta que la inclusión de este grupo sin un estudio actuarial previo pone en riesgo la sostenibilidad financiera de la institución.
- ✓ **Becas/Créditos (MINEDU):** MINEDU/PRONABEC considera el Artículo 5 NO VIABLE, ya que otorgar puntaje adicional a los hijos de mototaxistas carece de sustento técnico y legal, ya que no son una población automáticamente calificada como "vulnerable".

- **Invasión de Competencias y Presupuesto:** El MTC declina opinar por no ser de su competencia (es materia de seguridad y beneficios sociales). El MININTER advierte que el proyecto podría violar el Artículo 79 de la Constitución, que prohíbe al Congreso crear o aumentar gastos públicos sin el debido financiamiento.

- **Imprecisiones:** Se señala una incongruencia entre la finalidad del PL y la asunción municipal de costos de obligaciones que ya corresponden a los transportistas (como el pintado de placas), lo cual no constituye un incentivo real (MML, Ate).

3. Viabilidad: Muy Baja. Pese a la buena intención, los mecanismos de incentivos centrales son considerados legalmente redundantes, financieramente insostenibles y carecen de sustento técnico por las instituciones clave.

También del pedido de opinión de la **comisión de descentralización, regionalización, gobiernos locales y modernización de la gestión del estado**

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

que es el siguientes:

- Ministerio de Economía y Finanzas,

Cuya documentación obra en la comisión de transporte y comunicación tanto en físico como en digital.

VII. Proyecto de Ley 8654/2024-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidades como (Callao, Ate, San Juan de Lurigancho), también la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE), Ministerio del Interior, Ministerio de Salud, Asociación Automotriz del Perú (AAP). En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta y las opiniones recibidas de las diferentes entidades.

Tema: Incluye vehículos no motorizados y cuatriciclos en la Ley N° 31917.

Consenso General: Existe acuerdo en la necesidad de mejorar la regulación.

1. Puntos de Coincidencia:

- **Registro Nacional y PNP:** Se considera VIABLE y crucial que el registro nacional de prestadores esté a disposición de la PNP para mejorar la seguridad ciudadana, permitiendo la identificación de prestadores con antecedentes (MININTER, PNP).
- **Simplificación Administrativa:** Se apoya la intención de simplificar la burocracia y unificar permisos en un solo acto (Callao, AMPE).

2. Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:

- **Inclusión de Vehículos No Motorizados:** Discordancia de las principales municipalidades, que recomiendan desestimar su inclusión, argumentando que la Ley N° 31917 fue concebida exclusivamente para vehículos motorizados L5 y que los no motorizados deberían regularse con una ley aparte (Ate, Callao).
- **Salud Mental del Conductor:** El Ministerio de Salud (MINSA) emite una opinión NO FAVORABLE porque la propuesta elimina la mención a la evaluación de la salud mental y psicológica, lo cual es un grave riesgo para la seguridad vial. También critica la restricción a establecimientos de salud estatales. INDECOPI recuerda que exigir un carné de sanidad fue declarado barrera burocrática ilegal.
- **Títulos Habilitantes:** Se critica la omisión de documentos esenciales como el "Certificado de Operación" (Tarjeta de Circulación) y la "Credencial" del conductor, siendo la propuesta incompleta e insuficiente para una fiscalización efectiva (Ate, MTC).
- **Inspección Técnica por Municipalidades:** Se rechaza la idea de que las municipalidades realicen las "constataciones de características técnicas" ya

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

que las Inspecciones Técnicas Vehiculares (ITV) son competencia exclusiva de los CITV autorizados por el MTC (MTC, Ate).

3. **Viabilidad: Baja.** El proyecto enfrenta una oposición técnica mayoritaria en puntos críticos, especialmente la eliminación de la evaluación psicológica y el tema de las inspecciones técnicas.

VIII. Proyecto de Ley 9422/2024-CR

Las opiniones recibidas provienen de diversas entidades, incluyendo municipalidades de (Ate, Callao, San Juan de Lurigancho), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Superintendencia de Transporte Terrestre (SUTRAN) y la Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú (COTRAVEMPERU). En general, se observa un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación, aunque existen importantes discrepancias en puntos específicos de la propuesta.

Tema: Modifica varios artículos (1, 2, 3, 4, 9, 10 y 17) de la Ley N° 31917.

Consenso General: Existe un consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación del servicio.

1. Puntos de Coincidencia:

- **Precisión Terminológica:** Se considera positiva la inclusión del término "especial" para definir el servicio de transporte en vehículos L5, ya que precisa la naturaleza del servicio y se alinea con la normativa existente (Municipalidades de Ate y Callao). Aunque el MTC y la Oficina de Asesoría Jurídica del Callao lo consideran innecesario por sobreentenderse.
- **Fortalecimiento de la Seguridad:** Hay acuerdo en que las municipalidades deben proporcionar a la Policía Nacional del Perú (PNP) acceso a la información sobre vehículos y conductores autorizados para fortalecer la seguridad ciudadana y la fiscalización (Municipalidades de Ate y Callao).
- **Requisitos Vehiculares:** Se apoya la modificación del Artículo 9 para detallar mejor los requisitos del vehículo L5, como la afiliación a persona jurídica, revisiones técnicas anuales, y contar con placa y color identificadorio (Municipalidad de Ate).

2. Puntos de Discordancia y Observaciones Críticas:

- **Revisiones Técnicas por Municipalidades:** Crítica mayoritaria y técnica fuerte. La propuesta de que las municipalidades realicen las revisiones técnicas anuales (Artículo 9, numeral 2) es incoherente con el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares (SNITV). Esta función es competencia exclusiva de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) autorizados por el MTC (SUTRAN, MTC, Municipalidades de Ate y Callao).
- **Títulos Habilitantes:** Se critica que la definición de "títulos habilitantes" (Artículo 4) es incompleta al no mencionar otros documentos clave como la

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Tarjeta Única de Circulación (Certificado de Operación) y la Credencial del conductor (MTC, Municipalidad de Ate).

- **Seguros Obligatorios:** La propuesta de limitar la opción de seguro únicamente al Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) vulnera la libre competencia y la Ley General de Transporte, que permite alternativamente el SOAT (MTC, Callao, COTRAVEMPERU).
 - **Exclusión de Vehículos No Motorizados:** Se señala que el proyecto excluye de la regulación a vehículos menores no motorizados (como los bicitaxis), que también operan en varios distritos (San Juan de Lurigancho, COTRAVEMPERU).
3. **Viabilidad: Mixta.** La viabilidad se ve comprometida por el fuerte rechazo técnico a la propuesta de las revisiones municipales.

También la Respuesta del pedido de opinión de la **comisión de descentralización, regionalización, gobiernos locales y modernización de la gestión del estado**, son las siguientes:

- Asociación de Municipalidades del Perú – AMPE
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Ministerio del Interior

Cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones tanto en físico como en digital.

IX. Proyecto de Ley 10282/2024-CR

Tema: Modifica el artículo 9 de la Ley N° 31917 sobre requisitos de los vehículos L5.

Viabilidad y Opiniones: No se registraron opiniones formales de las instituciones solicitadas a la fecha del dictamen. Por lo tanto, no fue posible determinar la concordancia, discordancia o viabilidad del proyecto basándose en los documentos proporcionados.

X. Proyecto de Ley 13251/2025-CR

Dado que el presente Proyecto de Ley se encuentra en proceso de acumulación por lo que no se han adjuntado documentos de opinión específicos sobre este, el análisis se centra en las respuestas institucionales relativas.

5. Análisis costo beneficio

I. Proyecto de Ley 7433/2023-CR

Objetivo: Modificar artículos de la ley existente para formalizar, mejorar la seguridad y

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

crear un marco normativo más claro y eficiente.

Medidas clave: obligación municipal de crear cuerpos de fiscalización, imposición de capacitaciones y revisión anual de características técnicas por municipalidad.

Beneficios Proyectados

- **Seguridad Vial y Ciudadana:** Mejora la seguridad mediante el pintado de la placa en el vehículo y la erradicación del transporte informal, esperando reducir la comisión de delitos.
- **Calidad del Servicio y Burocracia:** Elimina trámites burocráticos (como el "certificado de operación" como título habilitante separado), agilizando procesos para operadores formales.
- **Formalización:** Se alinea con la Política Pública N° 18 del Acuerdo Nacional al buscar la formalización de la actividad económica.

Costos y Controversias

- **Carga Obligatoria Municipal:** Exige que cada municipalidad implemente obligatoriamente un cuerpo de inspectores y un depósito municipal, y que sea responsable de realizar anualmente las revisiones de las características técnicas.
- **Inviabilidad por Recursos Limitados:** La AMPE expresa una opinión desfavorable, señalando que la propuesta plantea "desafíos significativos para las municipalidades en términos de recursos, coordinación y gestión".

Viabilidad / Conclusión: Positivo en intención, pero de poca viabilidad sin financiamiento ni asistencia técnica del MTC, debido a la carga obligatoria para las municipalidades. Necesita un plan gradual y financiamiento vía Plan de Incentivos o transferencias condicionadas.

II. Proyecto de Ley 7759/2023-CR

Objetivo: Derogar la Ley 31917 y establecer una Nueva Ley de Transporte Público Especial de Vehículos Menores Motorizados L5 con un marco regulatorio complementario nuevo.

Medidas clave: Estructura completamente nueva del régimen, incluyendo registros, fondos de subsidios/incentivos (FONPRODE), duración de títulos habilitantes (10 años), y ampliación de competencias municipales.

Beneficios Potenciales

- **Impacto Económico:** Promueve la formalización de un sector informal, lo que facilita una mejor recaudación de impuestos, estimula la inversión y genera ingresos para las municipalidades.
- **Seguridad y Calidad de Vida:** Establece normativas más claras para reducir accidentes. Promueve la participación de transportistas en los Comités Distritales

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

de Seguridad Ciudadana (CODISEC). La modernización contribuiría a la reducción de la contaminación.

Costos y Controversias

- **Inviabilidad Financiera y Legal:** El MTC y PROMOVILIDAD señalan que la creación del Fondo de Protección y Desarrollo (FONPRODE) no es posible bajo la normativa vigente (D.L. N° 1441) y contraviene el artículo 79 de la Constitución.
- **Oposiciones Técnicas Clave:** El Ministerio del Interior considera el proyecto NO VIABLE. El MTC desaconseja la duración de 10 años para los títulos habilitantes por restringir la capacidad municipal y critica la modificación sobre el SOAT y CAT por incrementar costos.
- **Carga Administrativa:** Asigna nuevas responsabilidades a las municipalidades (ej. emisión de licencias BII-C en Lima Metropolitana), lo que podría sobrecargar sus capacidades.

Viabilidad / Conclusión: Altamente delicado. Si bien la intención de modernizar es válida, el texto contiene saltos normativos y financiamiento/competencias que chocan con normas y criterios del MTC y MEF. Se requiere un rediseño técnico-jurídico y una opinión favorable del MEF y MTC antes de avanzar.

III. Proyecto de Ley 7974/2023-CR

Objetivo: Reformar el transporte para que sea más seguro y no vulnere los derechos laborales de los conductores, argumentando que la ley vigente afecta el derecho a trabajar libremente.

Medidas claves: reducción de exigencias técnicas y médicas, cambios en requisitos administrativos.

Beneficios Proyectados

- **Ahorro y Economía:** El mototaxi representa un ahorro significativo de tiempo y dinero para los ciudadanos y es una fuente de empleo fundamental.
- **Movilidad:** Ofrece una solución al tráfico y funciona como complemento del transporte público deficiente.
- **Seguridad Jurídica:** La inclusión de la PNP en la Comisión Técnica Mixta es vista como viable para mejorar la seguridad vial y la coordinación.

Costos y Controversias

- **Riesgos Graves a la Seguridad Vial:** La AMPE opina desfavorablemente porque el proyecto pretende dejar sin obligatoriedad las Revisiones Técnicas para vehículos menores L5, lo que podría tener "grandes consecuencias en la seguridad vial".

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- **Riesgos de Conductores no Aptos:** Se critica la propuesta de modificar la exigencia de certificados médicos de salud física y mental, lo que podría poner en riesgo la vida de las personas.
- **Costos Fiscales:** Generará costos operativos y administrativos adicionales en supervisión, fiscalización y capacitación municipal.

Viabilidad / Conclusión: Enfrenta una fuerte crítica por los riesgos directos a la seguridad vial al eliminar la obligatoriedad de revisiones técnicas. Se considera un riesgo alto que puede sacrificar la seguridad ciudadana; requiere evidencia técnica que demuestre que la seguridad no se verá afectada antes de aprobarse.

IV. Proyecto de Ley 8238/2023-CR

Objetivo: Mejorar la regulación del transporte público en vehículos menores (categoría L5 y no motorizados).

Medidas clave: creación de un registro nacional de personas jurídicas autorizadas, obligación de realizar estudios técnicos (oferta/demanda/paraderos), capacitación anual obligatoria para conductores, exigencia de SOAT/CAT.

Beneficios Proyectados

- **Seguridad y Calidad:** Busca brindar mayor seguridad a los usuarios mediante requisitos técnicos rigurosos, seguros obligatorios (SOAT/CAT), y la capacitación anual obligatoria.
- **Inclusión y Movilidad:** Incluye vehículos no motorizados en la regulación, promoviendo modos de transporte más sostenibles. Garantiza un servicio eficiente donde el servicio urbano es deficiente, mejorando el acceso a oportunidades y reduciendo la pobreza.
- **Formalización Económica:** La formalización incrementa los ingresos fiscales y promueve el empleo decente.

Costos y Controversias

- **Costos de Implementación:** Requiere inversión en programas de capacitación, creación y mantenimiento de un Registro Nacional interconectado a cargo del MTC, y realización de estudios técnicos.
- **Conflictos Normativos:** La MML advierte que la coexistencia de dos procedimientos de revisión técnica vehicular (municipal y MTC) podría generar confusión y gastos innecesarios.

Viabilidad / Conclusión: Balance positivo en términos de costo-beneficio, ya que los beneficios sociales (reducción de accidentes, formalización, mayor acceso a servicios) son de alto impacto. El proyecto es positivo siempre que haya coordinación interinstitucional y se evite la duplicidad de funciones.

V. Proyecto de Ley 8245/2023-CR

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Objetivo: Modificar la Ley N° 31917, con el fin de reducir cargas a los transportistas, mejorar la fiscalización y fortalecer la participación ciudadana.

Medidas clave: Autorización local para revisiones técnicas, (por municipalidades), reducción de trámites (exoneración del examen teórico en revalidación si no hay infracciones), y refuerzo de la PNP en operativos.

Beneficios Proyectados

- **Reducción de Cargas:** Permite que las municipalidades distritales realicen "Revisiones de Características Técnicas Vehiculares" anuales en jurisdicciones sin plantas de revisión autorizadas, reduciendo costos y tiempos de desplazamiento para transportistas de zonas alejadas.
- **Seguridad y Fiscalización:** Establece que la PNP prestará auxilio y estará presente en las acciones de fiscalización, lo cual es considerado vital para la efectividad y el orden.
- **Fortalecimiento Institucional:** Define la conformación de la Comisión Técnica Mixta, incluyendo a las Organizaciones de Transportadores.

Costos y Controversias

- **Riesgos en Revisiones Técnicas:** El MTC y PROTRANSITO señalan que las revisiones técnicas municipales requieren una inversión significativa sin análisis de costos ni capacidad financiera municipal. Preocupa que estas revisiones no cumplan con los estándares de seguridad de los CITV, lo que podría aumentar el riesgo de accidentes por fallas mecánicas.
- **Costo Presupuestario:** Genera costos adicionales operativos y administrativos para las municipalidades.

Viabilidad / Conclusión: Presenta beneficios claros para los transportistas y una mejora potencial en la fiscalización con apoyo de la PNP, pero introduce costos significativos para las municipalidades y riesgos importantes para la seguridad vial si los estándares no se cumplen.

VI. Proyecto de Ley 8332/2023-CR (Ley "Mototaxista Vigilante")

Objetivo: Promover la formalización y la participación de los conductores de mototaxis en la seguridad ciudadana ("Mototaxista Vigilante"), buscando abordar la informalidad y la inseguridad.

Medidas clave: Un paquete de incentivos para la formalización: acceso a un plan de salud de ESSALUD con aporte sugerido (no mayor a S/. 1 diario), acceso a becas y créditos educativos de PRONABEC, (con puntaje adicional), y financiamiento parcial de distintivos/chalecos por municipalidades), integración en planes distritales de seguridad.

Beneficios Proyectados

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- **Formalización e Incentivos Sociales:** El paquete de incentivos actúa como motor para que los mototaxistas elijan la formalidad, lo cual impacta positivamente en la seguridad.
- **Seguridad Ciudadana:** Utiliza a los mototaxistas formalizados como aliados estratégicos en la lucha contra la delincuencia, contribuyendo a disminuir la percepción de inseguridad.

Costos y Controversias

- **Costo de Oportunidad:** El financiamiento mediante la reorientación de recursos del Plan de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal implica un costo de oportunidad en otras áreas.
- **Riesgo para Conductores:** La MML advierte que la participación activa en planes de seguridad los expone a mayores riesgos frente a la criminalidad, ya que no están preparados para esa labor.
- **Carga Obligatoria:** La Municipalidad de San Juan de Lurigancho advierte contra la generación de obligaciones operativas sin un marco de financiamiento claro.

Viabilidad / Conclusión: La idea tiene potencial de formalización, pero presenta serios problemas éticos y de seguridad operacional si se induce a civiles a vigilar. Los incentivos deben limitarse a medidas no peligrosas (salud, formación, reordenamiento) y evitar cualquier obligación o expectativa de actuación en materia de seguridad que corresponde a la PNP.

VII. Proyecto de Ley 8654/2024-CR

Objetivo: Modificar la Ley N° 31917 para establecer un marco regulatorio más adecuado que reconozca las particularidades del servicio de mototaxis, diferenciándolo del transporte mayor, para asegurar la sostenibilidad del sector.

Medidas clave: Creación de un registro nacional, poner la base de datos a disposición de la PNP, y medidas para facilitar los títulos habilitantes y diferenciar requisitos.

Beneficios Proyectados

- **Accesibilidad y Sostenibilidad Económica:** Reconoce a los mototaxis como un complemento estratégico del sistema de transporte, ofreciendo un servicio ágil y accesible. La simplificación administrativa al unificar permisos reduce costos operativos y asegura la sostenibilidad económica de miles de familias al no imponer requisitos difíciles de cumplir.
- **Gestión Pública:** El registro nacional a cargo del MTC, accesible a la PNP, facilitará la fiscalización y la prevención de delitos.

Costos y Controversias

- **Carga Administrativa:** Implica costos operativos y administrativos para las municipalidades. La Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) advierte que

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

la regulación podría aumentar la carga administrativa y la responsabilidad financiera.

- **Gasto Público:** Aunque el proyecto afirma no generar gastos al tesoro público, el MTC señala que podría afectar el presupuesto municipal y contravenir la Constitución.

Viabilidad / Conclusión: El impacto en el bienestar social (seguridad, estabilidad económica) se considera superior a la carga administrativa municipal. Es potencialmente favorable, pero requiere ajustes técnicos y un plan de financiamiento y coordinación interinstitucional (MTC, SUTRAN, municipalidades, PNP).

VIII. Proyecto de Ley 9422/2024-CR

Objetivo: Formalizar y regular el servicio de mototaxis (categoría L5), haciendo énfasis en la identificación, registro y coordinación con la PNP para mejorar la seguridad ciudadana.

Medidas clave: Creación de un registro nacional de prestadores, pintado/visibilización de placas, acceso de la PNP a la información municipal, requisitos técnicos para unidades y conductores.

Beneficios proyectados:

- **Seguridad:** Busca reducir la delincuencia (como la extorsión) al combatir la informalidad y exige que las municipalidades proporcionen acceso oportuno a la información de vehículos y conductores a la PNP. También busca disminuir el riesgo de accidentes mediante requisitos técnicos y la obligatoriedad de pintar la placa.
- **Formalización:** Otorga mayor confianza y protección a los usuarios, e incentiva a los transportistas formales a mejorar su competitividad.
- **Economía:** La formalización permitiría a los mototaxistas acceder a créditos bancarios para mejorar vehículos e incrementar sus ingresos y calidad de vida. Genera autoempleo y dinamismo económico local.

Costos y Controversias

- **Controversia sobre Revisiones Técnicas:** Entidades como la SUTRAN y el MTC observan que la propuesta de que las municipalidades distritales realicen las revisiones técnicas (Artículo 9, numeral 2) es incoherente con el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares vigente, el cual solo autoriza a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV). Esto podría poner en riesgo el correcto funcionamiento de las inspecciones por la falta de infraestructura y personal municipal.
- **Costos Fiscales:** La implementación implica costos operativos y administrativos para las municipalidades en fiscalización, control, capacitación e inversión en infraestructura. La propuesta podría contravenir el artículo 79 de la Constitución al incrementar el gasto público de las municipalidades.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Viabilidad / Conclusión: Muestra un beneficio social neto positivo al mitigar costos sociales crónicos (inseguridad, accidentes). Sin embargo, su viabilidad depende de la claridad sobre quién realiza las revisiones técnicas, las fuentes de financiamiento municipal y el ajuste para evitar contradicción con la normativa MTC.

IX. Proyecto de Ley 10282/2024-CR

Objetivo y Alcance: No detallado en el documento.

Estado de Análisis: Actualmente, no se ha recibido ninguna opinión de las instituciones que fueron oficiadas respecto a este proyecto de ley.

Viabilidad / Conclusión: Es imposible evaluar impactos concretos (fiscales, operativos o de seguridad) sin el texto consolidado del proyecto y los informes técnicos de entidades como el MTC, la PNP y las municipalidades. Se recomienda obtener el expediente completo antes de emitir una opinión técnica.

V. CONCLUSIÓN

En atención a las consideraciones expuestas y de conformidad a lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes Y Comunicaciones recomienda la **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR y 13251/2025-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Artículo 1. Modificación de los artículos 1, 5, 9, 10, 13 y 14 de la Ley 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5

Se modifican los artículos 1, 5, 9 —para incorporar el numeral 7—, 10, 13 y 14 —para incorporar el párrafo 14.4—, en la Ley 31917 —Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5—, en los siguientes términos:

“Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley **regula el servicio público de** transporte de personas en vehículos automotores menores, **categoría vehicular L5 (mototaxis)**, como **complemento** del sistema integrado de transporte **en ámbitos** urbano,

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

interurbano y rural, conforme a la planificación sectorial. La prestación se sujeta al Plan Regulador del Servicio de la Categoría Vehicular L5 y a los instrumentos que establezca el reglamento de la presente ley.

Artículo 5. De la licencia de conducir

La licencia de conducir exigible para la conducción de vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5 es la **clase B, categoría II-C**, conforme al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por el Decreto Supremo 007-2016-MTC y al reglamento de la presente ley. Para su obtención se requiere **evaluación médica y de conocimientos en un centro de evaluación habilitado. Su vigencia y los requisitos se rigen por la normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.**

Artículo 9. Requisitos del vehículo automotor menor

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

[...]

7. Contar con cobertor delantero, mica posterior y ventanas laterales transparentes con transmitancia igual o superior al 70 %, utilizando material homologado.

Artículo 10. Registro *Nacional Interconectado*

10.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa el Registro Nacional de Transportadores y Conductores de la Categoría Vehicular L5, integrado al Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), en el cual las municipalidades cargan información en tiempo real.

10.2. El Registro está a disposición de la Policía Nacional del Perú mediante mecanismos de interoperabilidad informática (API), respetando la normativa aplicable a la protección de datos personales.

Artículo 13. Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta existente en **cada municipalidad distrital es un órgano técnico y consultivo, no autónomo, integrado por representantes del consejo municipal, de la Policía Nacional del Perú, los operadores formales y las áreas técnicas municipales. La referida comisión emite opiniones técnicas y propuestas de reglamentación y planificación. Sus**

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

acuerdos, sin aprobación del órgano competente, no son normativos.

Artículo 14. Del control, fiscalización y sanción

[...]

14.4. La Policía Nacional del Perú presta auxilio en acciones de fiscalización, dentro de sus competencias y según su disponibilidad operativa, con cargo a su presupuesto institucional, conforme a los planes de seguridad ciudadana".

Artículo 2. Incorporación del artículo 2-A en la Ley 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5

Se incorpora el artículo 2-A en la Ley 31917 —Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5—, con la siguiente redacción:

"Artículo 2-A. Definiciones

Para efectos de la aplicación de la presente ley, se establecen las siguientes definiciones:

- a) **Vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 (mototaxis).** Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal, cilindrada mayor a 50 cm³ o velocidad superior a 50 km/h, PBV ≤ 1 tonelada, según el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC.
- b) **Servicio público de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 (mototaxis).** Es el servicio especial de transporte urbano, interurbano o rural, prestado mediante vehículos motorizados de tres ruedas, destinado al traslado de pasajeros.
- c) **Interoperabilidad con los sistemas informáticos de la Policía Nacional del Perú.** Es el acceso y el intercambio de información entre los sistemas informáticos de la Policía Nacional del Perú, el Registro Nacional de Transportadores y Conductores de la Categoría Vehicular L5 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT). Esta interoperabilidad permite verificar en tiempo real la identidad, habilitación y antecedentes de los conductores y vehículos autorizados, con el fin de fortalecer la seguridad ciudadana y la fiscalización del servicio.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

- d) **Ámbito Lima – Callao.** Es el territorio conformado por Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao, en el cual la coordinación de las municipalidades es obligatoria con la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), conforme a lo dispuesto en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación del Reglamento

El Poder Ejecutivo adecua el Reglamento de la Ley 31917 —Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5—, aprobado por el Decreto Supremo 011-2025-MTC, a las modificaciones dispuestas en la presente ley en un plazo de sesenta días hábiles contados desde su entrada en vigor.

SEGUNDA. Adecuación progresiva

Las municipalidades y los operadores deben cumplir las disposiciones técnicas establecidas en la presente ley en un plazo máximo de doce meses contados desde la adecuación del Reglamento de la Ley 31917 dispuesto en la primera disposición complementaria final.

TERCERA. Alcances de la Ley 32490

Las disposiciones de la Ley 32490, Ley que establece medidas extraordinarias contra los delitos de extorsión y sicariato en las empresas de transporte público y transporte de mercancías, son aplicables también al servicio público de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 (mototaxis).

CUARTA. Precisión del Régimen de Gestión Común

Se precisa que el Régimen de Gestión Común, regulado en el artículo 12 de la Ley 31917 —Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5—, permite el cruce de límites distritales únicamente para culminar el traslado del pasajero hacia su destino, sin facultar la prestación del servicio interno en el distrito contiguo.

La prestación del servicio de transporte dentro del distrito contiguo solo es posible cuando exista convenio de gestión común debidamente aprobado por las municipalidades involucradas. La fiscalización del cumplimiento corresponde a cada municipalidad en el ámbito de su jurisdicción.

Dase cuenta.

DICTAMEN POR MAYORIA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 7433/2023-CR, 7759/2023-CR, 7974/2023-CR, 8238/2023-CR, 8245/2023-CR, 8332/2023-CR, 8654/2024-CR, 9422/2024-CR, 10282/2024-CR Y 13251/2025-CR, QUE CON UN TEXTO SUSTITUTORIO PROPONE LA LEY QUE MODIFICA LA LEY 31917 —LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5—, PARA FORTALECER LA SEGURIDAD Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

Sala de Comisión

Lima, 2 de marzo de 2026.



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/03/2026 16:25:38-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2026 14:47:21-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 10:02:01-0500



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 11:38:17-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 10:31:31-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 04/03/2026 12:39:48-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 14:53:19-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 15:07:15-0500



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Auristela
Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 15:37:32-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2026 17:33:38-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2026 09:44:22-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2026 10:24:07-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2026 11:02:23-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2026 11:39:59-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2026 11:57:31-0500

Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre 3er piso, oficina 305

Teléfono: 311-7777 anexo 7818



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2026 20:06:14-0500