La Diputada de la República Cecilia Chacón De Vettori, integrante del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98, 106 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta el siguiente proyecto de ley:

LEY QUE MODIFICA LA LEY N.° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5, PARA REGULAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL MEDIANTE TRIMÓVILES NO MOTORIZADOS

FÓRMULA LEGAL

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto modificar los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 de la Ley N.º 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, a fin de incorporar al servicio público especial de transporte de personas a los trimóviles no motorizados, preservando la estructura, las instituciones y el régimen sancionador de dicha Ley.

Artículo 2. Modificación de los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 de la Ley N.° 31917

Se modifican los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 de la Ley N.° 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 tiene por objeto **regular el servicio público especial de transporte de personas en vehículos automotores menores de categoría vehicular L5 y en trimóviles no motorizados,** como un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano y/o rural, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos en distancias cortas de manera eficiente, sostenible, accesible y segura y ambientalmente limpia."
>
> **"Artículo 2. Finalidad de la Ley**
>
> La finalidad de la ley es establecer los derechos, las obligaciones, los requisitos y las condiciones para la prestación del servicio de transporte público **especial** de personas en vehículos automotores menores **de categoría vehicular L5 y en trimóviles no motorizados, atendiendo a las características técnicas y operativas propias de cada tipo de vehículo.**
>
> **Para efectos de la presente Ley, se entiende por trimóvil no motorizado al vehículo menor de tres ruedas, accionado por tracción humana mediante pedales, especialmente**

acondicionado para el transporte de personas, que presta el servicio especial regulado por la presente Ley. Las demás definiciones aplicables se rigen por el Reglamento Nacional de Tránsito y por el Reglamento de la presente Ley.”

“Artículo 3. De la autorización

El servicio de transporte público **especial** de personas en vehículos **comprendidos en la presente Ley** es prestado por la persona jurídica que cuente con el respectivo título habilitante otorgado por la municipalidad donde presta el servicio, de acuerdo con la **Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y a los Reglamentos Nacionales.**”

“Artículo 4. Títulos habilitantes

Los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad **competente** para la prestación del servicio en su jurisdicción y tendrán una vigencia de diez (10) años y son los siguientes:

[…]

4.3. La renovación del permiso de operación es de aprobación automática cuando se mantienen las condiciones y requisitos que sustentaron su otorgamiento, sin perjuicio de la fiscalización posterior.”

“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 de transporte de pasajeros conduciendo **un vehículo comprendido en la presente Ley**, afiliado a un transportador autorizado.”

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

El prestador debe:

7.1. Ser mayor de edad.

7.2. **En el caso de vehículos automotores menores de categoría L5, contar con licencia de conducir vigente de la clase y categoría correspondiente**, conforme al artículo 5 de la presente Ley.

7.3. Ser propietario o contar con un contrato de alquiler del vehículo **debidamente legalizado**, donde se establezca la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso del vehículo menor.

7.4. **En el caso de vehículos automotores menores de categoría L5**, estar inscrito en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, en su calidad de conductor de vehículos automotores menores afiliado a un transportador autorizado.

7.5. **Los requisitos aplicables a los conductores de trimóviles no motorizados se establecen reglamentariamente, atendiendo a la naturaleza del vehículo.**”

“Artículo 8. Obligaciones del prestador

El prestador del servicio está obligado a:

[…]

8.3. Prestar el servicio dentro de la jurisdicción autorizada, **sin perjuicio del régimen de gestión común previsto en el artículo 12.**

8.4. **Cumplir las reglas de circulación y seguridad vial.**

8.5. **Utilizar los elementos de identificación que correspondan según el tipo de vehículo, conforme al reglamento.**"

"Artículo 9. De los vehículos menores

9.1. Vehículo automotor menor: vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, contenido en la categoría L de la clasificación vehicular.

9.2. Los trimóviles no motorizados cumplen las condiciones de seguridad, conservación, identificación, capacidad y equipamiento establecidas reglamentariamente, atendiendo a su naturaleza.

9.3. No son exigibles a los trimóviles no motorizados los requisitos que correspondan exclusivamente a vehículos automotores."

"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 **regulado por la presente Ley. El reglamento establece las condiciones de incorporación al registro de los prestadores que operan mediante trimóviles no motorizados.**"

"Artículo 11. Del plan regulador

11.1. El plan regulador constituye una herramienta técnica y de gestión para la municipalidad **que determina los parámetros para la prestación del servicio y comprende un estudio técnico de oferta y demanda, identifica las zonas de trabajo, paraderos y vías habilitadas conforme al Reglamento Nacional de Tránsito, y determina la oferta y demanda del servicio.**

11.2. El estudio técnico sustenta el número de vehículos necesario para atender la demanda. No pueden otorgarse nuevas autorizaciones que incrementen la oferta del servicio sin sustento en el estudio técnico vigente.

11.3. El reglamento establece la metodología y periodicidad de actualización del plan regulador y del estudio técnico.

11.4. El plan regulador es aprobado por ordenanza municipal y, para su ejecución, debe ser ratificado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el caso de los distritos de Lima Metropolitana, y por los gobiernos regionales en las restantes jurisdicciones."

"Artículo 12. Del régimen de gestión común

12.1. Las municipalidades distritales contiguas pueden establecer un régimen de gestión común para regular la prestación del servicio entre sus jurisdicciones.

12.2. El régimen de gestión común puede autorizar la captación y traslado de pasajeros en la jurisdicción contigua, conforme al acuerdo correspondiente.

12.3. La inexistencia de gestión común no impide culminar en el distrito contiguo el viaje iniciado en la jurisdicción de origen y retornar a esta; durante dicho retorno no se pueden captar nuevos pasajeros en el distrito contiguo.

12.4. Si las municipalidades distritales no alcanzan un acuerdo, la municipalidad

provincial fija los términos de gestión común, conforme a la Ley N.° 27181."

"Artículo 13. De la Comisión Técnica Mixta

La Comisión Técnica Mixta existente en cada municipalidad distrital donde opere el servicio **regulado por la presente Ley** se conforma respetando la proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. **Su conformación, funciones y funcionamiento se desarrollan en el reglamento, garantizando la participación de las organizaciones representativas de los transportadores autorizados.**"

"Artículo 14. Del control, fiscalización y sanción

14.1. Las municipalidades competentes fiscalizan el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia del servicio.

14.2. Las sanciones son:

a) amonestación.

b) multa no mayor del cinco por ciento (5%) de la Unidad Impositiva Tributaria.

c) suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del servicio.

d) cancelación del título habilitante en los supuestos establecidos conforme a ley.

14.3. La tipificación y aplicación de infracciones y sanciones observa los principios de legalidad, tipicidad, razonabilidad, proporcionalidad y debido procedimiento.

14.4. Las infracciones vinculadas con la prestación del servicio se diferencian de las infracciones de tránsito, reguladas por el Reglamento Nacional de Tránsito."

"Artículo 15. De la capacitación al conductor

Las municipalidades donde se presta el servicio de transporte **regulado por la presente Ley** brindan en forma anual capacitaciones al conductor sobre sensibilización y educación vial, así como sobre las normas y procedimientos **aplicables**. **La capacitación considera las características propias del vehículo utilizado para prestar el servicio.**"

"Artículo 16. De la seguridad ciudadana

16.1. Es responsabilidad de cada municipalidad donde se presta el servicio **regulado por la presente Ley** promover la participación activa de los operadores **y prestadores en las acciones de seguridad ciudadana de su jurisdicción.**

16.2. La participación de las organizaciones representativas de los transportadores autorizados en las instancias de coordinación de seguridad ciudadana se sujeta a la legislación que regula su conformación y funcionamiento."

"Artículo 17. De la infraestructura vial y sus paraderos

Las municipalidades distritales donde se presta el servicio son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos **de su competencia** para la prestación del servicio. **La determinación de las vías por las cuales pueden circular los vehículos comprendidos en la presente Ley se sujeta al Reglamento Nacional de Tránsito y a las normas que regulan la clasificación y competencia sobre la infraestructura vial.**"

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

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 establecidas por la presente Ley, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario.

SEGUNDA. Adecuación de las disposiciones municipales

Las municipalidades donde se presta el servicio adecúan sus ordenanzas y demás disposiciones municipales a las modificaciones de la presente Ley y a la adecuación de su reglamento, dentro del plazo de sesenta (60) días calendario contado desde la publicación de dicha adecuación reglamentaria.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

PRIMERA. Implementación progresiva del régimen aplicable a los trimóviles no motorizados

En tanto se apruebe la adecuación del Reglamento de la Ley N.° 31917 prevista en la Primera Disposición Complementaria Final, las municipalidades continúan aplicando sus disposiciones vigentes respecto de los trimóviles no motorizados, siempre que no contravengan la presente Ley ni las normas nacionales de transporte y tránsito terrestre. La adecuación reglamentaria establece las medidas necesarias para la incorporación progresiva de los prestadores y vehículos trimóviles no motorizados a los registros, títulos habilitantes y demás mecanismos previstos en la Ley N.° 31917.

SEGUNDA. Vigencia de los títulos habilitantes

Los permisos de operación, certificados de operación y demás títulos habilitantes otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley mantienen su vigencia hasta el vencimiento del plazo por el cual fueron otorgados, sin perjuicio de las causales de suspensión o cancelación previstas en el ordenamiento jurídico.

TERCERA. Adecuación de los planes reguladores

Los planes reguladores aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley mantienen su vigencia. Las municipalidades incorporan el estudio técnico previsto en el artículo 11 de la Ley N.° 31917 con ocasión de su actualización.

CUARTA. Régimen aplicable a los trimóviles no motorizados

Las ordenanzas municipales que regulan la prestación del servicio mediante trimóviles no motorizados mantienen su vigencia en cuanto no se opongan a la Ley N.° 31917, modificada por la presente Ley, a los Reglamentos Nacionales y a las demás normas aplicables. Las municipalidades adecuan dichas disposiciones al reglamento de la Ley N.° 31917 dentro del plazo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Final.



Firmado digitalmente por: CHACON DE VETTORI Cecilia Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2026 09:35:41-0500



Firmado digitalmente por: CHACON DE VETTORI Cecilia Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2026 09:35:31-0500

Cecilia Chacón De Vettori
Diputada de la República del Perú



Firmado digitalmente por: TAKAYAMA JIMENEZ Liliana Milagros FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2026 16:20:25-0500



Firmado digitalmente por: BETETA RUBIN Karina Juliza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2026 17:04:19-0500



Firmado digitalmente por: PAUCARA PAXI Carmela FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2026 16:47:28-0500



Firmado digitalmente por: COLUMBUS MURATA Diethell FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2026 18:02:23-0500



Firmado digitalmente por: LEIVA BAYLON Leticia Maruja FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/10/2026 16:10:58-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes normativos

El servicio especial de transporte de personas en vehículos automotores menores (mototaxis) fue regulado originalmente por la Ley N.° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N.° 055-2010-MTC.

Mediante la Ley N.° 31917, publicada en 2023, se derogó la Ley N.° 27189 y se estableció el régimen actualmente vigente para los vehículos automotores menores de categoría vehicular L5. Su Reglamento fue aprobado mediante Decreto Supremo N.° 011-2025-MTC, publicado el 26 de julio de 2025, el cual derogó expresamente el Decreto Supremo N.° 055-2010-MTC y sus modificatorias (Disposición Complementaria Derogatoria Única). La vigencia de dicho Reglamento fue prorrogada hasta el 31 de diciembre de 2026 mediante el Decreto Supremo N.° 004-2026-MTC.

A diferencia de los vehículos automotores menores, los trimóviles no motorizados (tricitaxis) no cuentan con un régimen sectorial nacional específico sobre las condiciones administrativas para acceder, permanecer y prestar el servicio equivalente al previsto para los vehículos de categoría L5, lo que constituye el vacío normativo que la presente iniciativa busca superar.

Debe precisarse que dicho vacío no es absoluto: el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N.° 016-2009-MTC, contiene disposiciones aplicables a los vehículos menores, motorizados y no motorizados, entre ellas la definición de "vehículo automotor menor" y, en su artículo 157, la regla general sobre las vías por las que pueden circular los vehículos menores que prestan el servicio de transporte público especial de pasajeros. La presente Ley no sustituye dicho marco, sino que lo complementa en lo relativo al régimen administrativo del servicio.

II. Antecedentes legislativos

Durante el periodo parlamentario 2021-2026 se presentaron diez proyectos de ley vinculados a la modificación de la Ley N.° 31917 y, en algunos casos, a la incorporación de los vehículos no motorizados al régimen de transporte especial: PL 7433/2023-CR (Waldemar Cerrón), PL 7759/2023-CR, PL 7974/2023-CR (Nivardo Tello), PL 8238/2023-CR, PL 8245/2023-CR, PL 8332/2023-CR, PL 8654/2024-CR (Patricia Juárez), PL 9422/2024-CR, PL 10282/2024-CR (Alejandro Soto Reyes) y PL 13251/2025-CR.

Dichos proyectos fueron acumulados y dictaminados por la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 2 de marzo de 2026, con 13 votos a favor y 1 en contra. El dictamen aprobado propuso modificar —y no derogar— la Ley N.° 31917, y rechazó expresamente incorporar a los vehículos no motorizados dentro de su ámbito de regulación. Dicho dictamen no llegó a debatirse en el Pleno.

La presente iniciativa recoge parcialmente dicho antecedente —al optar, al igual que el dictamen, por la modificación de la Ley N.° 31917 antes que por su derogación integral—, aunque plantea una solución distinta en cuanto al fondo, al sí incorporar un régimen diferenciado para los trimóviles no motorizados. Asimismo, toma como referencia la propuesta presentada por la organización CONTRAVEM Perú, a través de su representante Manuel Álvarez Carrión, ante el despacho de la Diputada proponente.

III. Marco normativo vigente

La Ley N.° 31917 regula el transporte público especial mediante vehículos automotores menores de categoría L5 (mototaxis) y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N.° 011-2025-MTC, desarrolla sus condiciones de acceso, operación, fiscalización y sanción, cuya vigencia fue prorrogada hasta el 31 de diciembre de 2026 por el Decreto Supremo N.° 004-2026-MTC.

Asimismo, resulta aplicable la Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en particular sus artículos 4, 11, 17.2, 18.1.a, 18.2, 20 y 21, que distribuyen las competencias normativas y de gestión entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las municipalidades provinciales y distritales; y el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N.° 016-2009-MTC, que contiene disposiciones aplicables a los vehículos menores, motorizados y no motorizados, incluido su artículo 157.

IV. Identificación del problema, evidencia y objetivos

Planteamiento del problema. El problema central no es la ausencia absoluta de regulación de los trimóviles no motorizados —que sí cuentan con disposiciones generales aplicables en el Reglamento Nacional de Tránsito y, en algunos casos, en ordenanzas municipales—, sino que dichos vehículos carecen actualmente de un régimen sectorial nacional específico sobre las condiciones administrativas para acceder, permanecer y prestar el servicio equivalente al previsto para los vehículos automotores menores de categoría L5. Esta carencia genera informalidad, heterogeneidad normativa entre jurisdicciones y menor seguridad jurídica para los prestadores del servicio y para los usuarios.

Como evidencia de la magnitud del problema, el Proyecto de Ley 7974/2023-CR documenta la operación de trimóviles no motorizados sin régimen administrativo uniforme en localidades como Ancón, Puente Piedra y Huaral (Lima), así como en el departamento de Puno, donde dicho servicio constituye un medio de transporte complementario relevante para la conectividad local.

Objetivo general: Incorporar al servicio público especial de transporte de personas en vehículos automotores menores, regulado por la Ley N.° 31917, un régimen administrativo aplicable a los trimóviles no motorizados, preservando la estructura institucional vigente de dicha Ley.

Objetivos específicos:

a) Definir, de manera acotada, al trimóvil no motorizado destinado al servicio público especial de pasajeros, sin duplicar las categorías ya reguladas por la normativa nacional de transporte y tránsito.

b) Habilitar la incorporación de los prestadores y vehículos trimóviles no motorizados a los títulos habilitantes, al plan regulador, al registro nacional y a la Comisión Técnica Mixta previstos en la Ley N.° 31917, con las adaptaciones reglamentarias que correspondan a su naturaleza.

c) Precisar el régimen de gestión común entre municipalidades distritales contiguas, distinguiendo entre culminar un viaje iniciado y captar nuevos pasajeros en la jurisdicción contigua.

d) Salvaguardar la aplicación del Reglamento Nacional de Tránsito en materia de infracciones y sanciones de tránsito, evitando la duplicidad o contradicción con el régimen sancionador de la prestación del servicio.

V. Beneficiarios

Son beneficiarios directos de la presente iniciativa los conductores y propietarios de trimóviles no

motorizados (tricitaxis) que actualmente prestan el servicio sin un régimen administrativo nacional específico, así como sus organizaciones representativas, entre ellas CONTRAVEM Perú. Son beneficiarios indirectos los usuarios del servicio de transporte especial en las localidades donde operan dichos vehículos, y las municipalidades distritales y provinciales, que contarán con un marco normativo nacional uniforme para el ejercicio de sus competencias de autorización y fiscalización.

VI. Análisis técnico-jurídico

La presente iniciativa opta por la modificación de la Ley N.° 31917, y no por su derogación y reemplazo integral, por las siguientes razones:

Primero, la Ley N.° 31917 mantiene su estructura y sus principales instituciones —el permiso y el certificado de operación, el plan regulador, la Comisión Técnica Mixta y la escala de sanciones—, las cuales no requieren ser sustituidas para incorporar a los trimóviles no motorizados, sino únicamente adaptadas en lo pertinente. Si bien el Manual de Técnica Legislativa del Congreso sugiere aprobar una ley nueva cuando se afecta más del 30% de una ley extensa, en el presente caso la Ley N.° 31917 mantiene su estructura y principales instituciones, por lo que la modificación preserva la continuidad normativa de una ley cuyo reglamento fue aprobado en julio de 2025 y cuya vigencia se encuentra prorrogada hasta diciembre de 2026.

Segundo, se mantiene el Plan Regulador como herramienta integral de planificación, incorporando el estudio técnico de oferta y demanda como uno de sus componentes, en lugar de sustituirlo, a fin de no debilitar la planificación de vías, zonas de trabajo, paraderos y seguridad.

Tercero, se mantiene la Comisión Técnica Mixta prevista en el artículo 13 de la Ley N.° 31917, modificando únicamente su ámbito para garantizar la participación de las organizaciones representativas de los transportadores autorizados, sin fijar en la ley el detalle de su composición, que corresponde al reglamento.

Cuarto, en el régimen de gestión común (artículo 12) se distingue entre culminar en el distrito contiguo el viaje iniciado en la jurisdicción de origen —lo cual no requiere gestión común— y captar nuevos pasajeros en dicha jurisdicción contigua —lo cual sí la requiere—, y se asigna a la municipalidad provincial la fijación de los términos de gestión común cuando las distritales no alcanzan un acuerdo, conforme al artículo 18.2 de la Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Quinto, se mantienen en la ley las categorías básicas de sanción —amonestación, multa no mayor al 5% de la UIT, suspensión de hasta quince días y cancelación del título habilitante—, precisando que las infracciones vinculadas con la prestación del servicio se diferencian de las infracciones de tránsito reguladas por el Reglamento Nacional de Tránsito, en línea con el criterio establecido por el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N.° 00002-2023-PI/TC, que declaró inconstitucionales disposiciones de ordenanzas municipales que regulaban materias de competencia normativa nacional en materia de infracciones de vehículos menores.

Sexto, los requisitos técnicos del vehículo automotor menor (revisión técnica, seguros, color, placa y capacidad), hoy desarrollados en el Reglamento aprobado por Decreto Supremo N.° 011-2025-MTC, dejan de enumerarse en la ley y se remiten al reglamento, a fin de diferenciar el régimen de los vehículos L5 del de los trimóviles no motorizados. Séptimo, se elimina el requisito de un certificado médico independiente para los conductores de vehículos automotores menores de categoría L5, en tanto dicha evaluación ya forma parte de los requisitos para la obtención de la licencia de conducir

prevista en el artículo 5 de la Ley N.° 31917, evitando una duplicidad de exigencias, sin perjuicio de que dicha evaluación de aptitud se mantenga como parte del régimen de licencias de conducir.

Octavo, respecto de las vías y paraderos (artículo 17), la presente Ley se limita a regular la responsabilidad municipal sobre su acondicionamiento y mantenimiento para la prestación del servicio, remitiendo la determinación de las vías por las que pueden circular los vehículos menores al Reglamento Nacional de Tránsito, sin introducir una regla paralela o contradictoria a su artículo 157.

VII. Sobre el gasto público

La presente iniciativa no irroga gasto adicional al Tesoro Público. Las obligaciones que la Ley N.° 31917 asigna a las municipalidades —elaborar y actualizar el plan regulador y el estudio técnico (artículo 11), conformar y hacer funcionar la Comisión Técnica Mixta (artículo 13), y acondicionar y mantener las vías y paraderos (artículo 17)— son obligaciones preexistentes en la normativa vigente, que la presente Ley extiende a los trimóviles no motorizados en el marco de las competencias y con cargo al presupuesto institucional de cada municipalidad, sin crear órganos, registros ni procedimientos distintos de los ya previstos.

VIII. Efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional (normas que se modifican)

De conformidad con el literal f) del artículo 106 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se precisa que la presente iniciativa modifica los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 de la Ley N.° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5. El artículo 5 de dicha Ley no se modifica. La presente iniciativa no deroga disposición alguna; su adecuación reglamentaria se efectúa conforme a las Disposiciones Complementarias Finales y Transitorias de la presente Ley.

IX. Análisis costo-beneficio e impacto ambiental

Actor	Beneficios	Costos
Conductores y propietarios de trimóviles no motorizados	Acceso a un régimen administrativo nacional uniforme; reducción de la informalidad; seguridad jurídica sobre títulos habilitantes	Costos de adecuación a los requisitos del título habilitante y del registro, según el plazo transitorio previsto
Usuarios del servicio	Mayor seguridad y predictibilidad del servicio especial de transporte	No aplica
Municipalidades distritales y provinciales	Marco normativo nacional uniforme que facilita el ejercicio de sus competencias de autorización y fiscalización	Adecuación reglamentaria y de ordenanzas dentro de los plazos transitorios previstos, con cargo a su presupuesto institucional
Estado (MTC)	Ampliación del registro nacional interconectado de prestadores del servicio	Costo administrativo de la adecuación reglamentaria, dentro de sus funciones ordinarias

Impacto ambiental (no monetario): La incorporación de los trimóviles no motorizados —vehículos de tracción humana, sin emisiones— al régimen formal de transporte especial favorece la sustitución

de modalidades motorizadas por modalidades no contaminantes en los desplazamientos de corta distancia, con un impacto ambiental positivo no cuantificado monetariamente.

X. Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional

La presente iniciativa guarda relación con la Política de Estado N.° 7 del Acuerdo Nacional, sobre Erradicación de la Violencia y Fortalecimiento del Civismo y de la Seguridad Ciudadana, en tanto formaliza y ordena la prestación del servicio especial de transporte; con la Política de Estado N.° 8, sobre Descentralización Política, Económica y Administrativa, al fortalecer las competencias municipales de autorización y fiscalización; y con la Política de Estado N.° 18, sobre Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Economía, al promover la formalización de los prestadores del servicio mediante trimóviles no motorizados.

XI. Tabla de trazabilidad de fuentes

En cumplimiento del literal c) del artículo 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se deja constancia de las fuentes empleadas en la elaboración de la presente iniciativa:

Artículo / disposición	Fuente
Artículos 1 a 17 (estructura y numeración)	Ley N.° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5 (texto vigente)
Incorporación de los trimóviles no motorizados (arts. 1, 2, 9)	Propuesta de CONTRAVEM Perú (Manuel Álvarez Carrión) y antecedentes del PL 7974/2023-CR
Régimen de gestión común (artículo 12)	Artículo 18.2 de la Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
Diferenciación de infracciones de tránsito (artículo 14.4)	STC Exp. N.° 00002-2023-PI/TC
Antecedentes legislativos (sección II)	Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del 2 de marzo de 2026, recaído en los PL 7433, 7759, 7974, 8238, 8245, 8332, 8654, 9422, 10282 y 13251