

ANEXO 6 - FORMATO PARA LA PRESENTACIÓN DE RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO EX ANTE (INFORME AIR)

Nombre del proyecto regulatorio	"Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones"
Tipo de norma	Decreto Supremo
Tipo de proyecto	
Nombre de la entidad pública	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Titular de la entidad	Raúl Pérez Reyes Espejo
Nombre de la unidad responsable del proyecto normativo	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Equipo multidisciplinario que elaboró el AIR Ex Ante	Ofelia Doris Soriano Ramos Patricia Jessica Villanueva Rivera Giancarlo Napan Manrique Rafael Salvatore Rivera Bustamante Javier Jorge Enrique Molina Villanueva Eliana Bettylini Herrera Calderon Gustavo Alonso Mayta Tazza Max Renan Marcos Vásquez -Marielle Door Salas (Oficial de Mejora de Calidad regulatoria) Anatoly Pavel Ruiz Cueva Sonia Angélica Pereira Noriega César Alberto Olivera Pérez.

Componente 1 de AIR Ex Ante. Análisis de contexto, identificación de afectados, magnitud y diagnóstico del problema público.

Análisis de contexto, identificación de afectados, magnitud y diagnóstico del problema público identificado en base a evidencia, lo que implica el análisis de datos estadísticos, investigaciones, estudios empíricos u otra información nacional o internacional de fuente oficial y confiable.

1.1 Delimitación del problema público. ¿Cuál es el enunciado del problema? (describa de modo breve)

Descripción clara y concisa de una situación o condición que afecta negativamente a una comunidad o sociedad en general.

Condiciones heterogéneas de acceso y operación a nivel distrital en el servicio de transporte público en vehículos automotores menores (categoría L5) lo que genera desorden y complejiza la gestión eficiente del servicio de mototaxi, siendo que en el año 2022, el 71% de las municipalidades distritales consultadas cuentan con ordenanzas municipales que varían en aspectos como requisitos para los conductores, condiciones de los vehículos y normativas de operación, y las restantes no cuentan o no informaron sobre dichas ordenanzas.

1.2 Delimitación del contexto del problema público. ¿Cuál es la situación problemática? (describa la situación problemática (contexto), de manera específica, medible y basado en evidencia)

Evaluar el contexto donde se desarrolla el problema y realizar el análisis en base a evidencia (datos estadísticos del problema, datos estadísticos de la población afectada, entre otros tipos de datos adicionales).

La problemática consistente en "condiciones heterogéneas en la prestación del servicio de mototaxi", hace referencia a la existencia de formas dispares y no estandarizadas de prestación del servicio en los distritos del territorio nacional, caracterizadas principalmente por su deficiencia e inseguridad.

Dichas condiciones heterogéneas se manifiestan en dos macro escenarios: (i) escenario de formalidad, esto es, la prestación del servicio de mototaxi en base a una autorización otorgada por la autoridad competente, la cual, sin embargo, se presta en condiciones deficientes, sin una adecuada planificación distrital y efectiva fiscalización, y (ii) escenario de informalidad, el cual es el principal factor de gravedad que afecta la prestación de este servicio de transporte público, puesto que es prestado sin autorización, sin cumplir con parámetros mínimos de seguridad y generando desorden del transporte y tránsito terrestre.

Al respecto, por ejemplo, en cuanto a escenarios de formalidad deficiente en la prestación del servicio, en San Juan de Lurigancho la invasión de espacios peatonales se ha vuelto un problema crítico en San Juan de Lurigancho, donde las veredas han sido tomadas como rutas improvisadas, aumentando el riesgo de atropellos (Panamericana, 2024). Además, el irrespeto a las normas de tránsito es una constante en distritos como Comas y Carabaylo, donde los mototaxistas cumplen con camiones, invaden carriles exclusivos y desobedecen semáforos, contribuyendo a que estos vehículos sean responsables de un porcentaje significativo de accidentes de tránsito en el país (Canal N. 2016). El ascenso y descenso de pasajeros en cualquier punto sin respetar paraderos establecidos contribuye a la congestión y eleva el riesgo de siniestros. Los mototaxistas también aceleran de manera imprudente para captar más pasajeros, cruzan semáforos en rojo y usan rutas no permitidas, lo que intensifica el desorden y la inseguridad vial (Revista de Climatología, 2023).

Asimismo, en cuanto al escenario de informalidad, que resulta palpable y manifiesto en la actualidad; en Piura, mototaxistas han convertido espacios públicos como el complejo de mercados y la intersección de la Av. Sánchez Cerro con Raúl Mata La Cruz en paraderos ilegales, obstruyendo el tráfico y generando aglomeraciones. En un reciente operativo, la municipalidad intervino 25 mototaxis sin Tarjeta Única de Circulación (TUC), evidenciando el impacto del desorden en la movilidad urbana (Municipalidad Provincial de Piura, 2024).

A partir de ambos escenarios (formalidad e informalidad), se evidencia dos principales condiciones heterogéneas: (i) de acceso, que son aquellas condiciones y requisitos establecidos por la Municipalidad Distrital y exigibles para los interesados en obtener autorización para prestar el servicio de mototaxi. Dichas reglas son establecidas a través de ordenanzas municipales y tienen como base el reglamento nacional vigente (Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC).

No obstante, la problemática en este punto consiste en que el reglamento nacional vigente no tiene una regulación completa de las principales herramientas del servicio de mototaxi y que son vitales para una adecuada regulación del acceso al servicio; por el contrario, faculta a las municipalidades a desarrollarlas a través de sus ordenanzas, lo cual conlleva a la problemática expuesta: la dispersión y falta de uniformidad en las reglas de acceso al servicio, así como, la falta de regulación de determinados requisitos importantes para la seguridad y el orden del transporte y tránsito terrestre.

Sobre este punto, por ejemplo, se puede mencionar que el reglamento nacional vigente únicamente contempla el procedimiento para obtener el Permiso de Operación, en su artículo 14 y si bien se describe los requisitos para acceder a ello, no se contempla el requisito de la propuesta de paraderos de embarque y de retén), lo cual permite al transportista seleccionar los paraderos específicos que pretende utilizar en la prestación del servicio, tanto para estacionarse de manera ordenada a la espera de pasajeros (embarque), como para estacionarse a la espera de que los paraderos de embarque se desocupen (retén), medida importante que a la vez es una manifestación del ejercicio del derecho a la libertad de empresa (auto organización).

Dicha omisión conlleva a que las municipalidades otorguen tratamientos distintos a dicho documento, tal como la Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho (TUPA aprobado por Ordenanza Municipal 444-MDSJL, procedimiento administrativo con Código: PA1487F490), quien exige presentar un plano o croquis de la propuesta de la ubicación de las zonas de estacionamiento, exigencia que reviste una mayor complejidad técnica para los administrados. En el caso de la Municipalidad Distrital de Ate, en su TUPA aprobado por la Ordenanza N° 429-MDA / AC N° 540-MML, no se contempla dicho requerimiento.

Asimismo, el reglamento nacional vigente, en su artículo 16 hace referencia a la renovación del Permiso de Operación, no obstante, no se detalla los requisitos para acceder a ello, así como, no se contempla el procedimiento administrativo necesario para incrementar vehículos a la flota vehicular del transportista, precisándose en la Cuarta Disposición Complementaria Final la facultad de las Municipalidades Distritales para dictar las disposiciones necesarias sobre aspectos administrativos y operativos del servicio de mototaxi.

Por otro lado, también se identifica a (ii) las condiciones heterogéneas de operación, las cuales ya no se relacionan con las reglas de acceso, sino aquellas que regulan la prestación del servicio post otorgamiento del título habilitante. Este punto está directamente relacionado con las problemáticas de siniestralidad, desorden e informalidad, en la medida que la prestación del servicio se da sin un adecuado control y planificación, incumpliendo con condiciones técnicas vehiculares que garanticen la seguridad vial y presentándose conductores que no mantienen el respeto por la normatividad vigente.

Al respecto, el reglamento nacional vigente no regula el instrumento esencial para organizar, planificar y ordenar la prestación del servicio de mototaxi, denominado "Plan Regulador", permitiendo indirectamente que las Municipalidades Distritales lo regulen a través de sus ordenanzas, lo que conlleva a la dispersión y falta de uniformidad sobre la creación y aplicación de dicho instrumento, así como, los problemas actuales de desorden y congestión vehicular.

Es menester precisar que el Plan Regulador permite identificar las zonas de trabajo, los paraderos, las vías de libre tránsito, la oferta y la demanda del servicio, y demás aspectos técnicos de la prestación del servicio de mototaxi; por lo que, la ausencia de parámetros fijos para su elaboración y aplicación, conlleva a la heterogeneidad en las condiciones de operación del servicio de mototaxi, en lo referido a la planificación.

Aunado a ello, el reglamento nacional vigente no contempla obligaciones ni infracciones aplicables a los conductores del servicio, lo que se relaciona directamente con la falta de disuasión de las inconduchas incurridas en la prestación del servicio por parte de dichos agentes.

Bajo lo expuesto, se identifica las condiciones heterogéneas de acceso y de operación en la prestación del servicio de mototaxi, no existiendo uniformidad y estandarización de las mismas, conllevando a la prestación del servicio en condiciones deficientes, informales y que afectan la seguridad vial.

1.3 ¿Cuáles son sus causas del problema público?

Situaciones que explican la existencia del problema o riesgo detectado.

Nº	Causa	Descripción. ¿Cuál es el origen o fuente del problema?
1	Fallas en la regulación vigente para el servicio de transporte de pasajeros en mototaxi	<p>El marco regulatorio nacional vigente (conformado principalmente por el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC), tiene una estructuración orientada a establecer aspectos mínimos sobre el servicio de mototaxi y encargar a las Municipalidades Distritales a regular los detalles específicos del mismo, lo cual se desprende de su contenido y expone a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Únicamente contempla el procedimiento para obtener el Permiso de Operación (artículo 14). No se regula otros procedimientos administrativos necesarios para el ejercicio de derechos (por ejemplo, renovación del permiso o incremento de flota vehicular). * En el artículo 16 se hace referencia a la renovación del Permiso de Operación, no obstante, no se detalla los requisitos para acceder a ello y al final se menciona "(...) siempre que cumplan con las disposiciones dictadas por la Municipalidad Distrital Competente". * No se contempla las obligaciones e infracciones aplicables a los conductores (prestadores del servicio); esto es, no existe marco normativo sancionador nacional para dichos agentes. * No se contempla los planes reguladores, instrumento técnico esencial para ordenar y planificar el servicio de mototaxi. * No se precisa la necesidad de que los administrados interesados en acceder a la prestación del servicio, puedan seleccionar los paraderos que pretenden emplear. lo cual se materializa mediante la "propuesta de ubicación de paraderos". Dicha omisión conlleva a que las municipalidades otorguen tratamientos distintos a dicha información, tal como la Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho (TUPA aprobado por Ordenanza Municipal 444-MDSJL, procedimiento administrativo con Código: PA1487F490), quien exige presentar un plano o croquis de la propuesta de la ubicación de las zonas de estacionamiento, exigencia que reviste una mayor complejidad técnica para los administrados. En el caso de la Municipalidad Distrital de Ate, en su TUPA aprobado por la Ordenanza N° 429-MDA / AC N° 540-MML, no se contempla dicho requerimiento. * No se especifica las causales de conclusión del Permiso de Operación y en el artículo 17 se dispone "Las causales de conclusión del Permiso de Operación serán establecidas por la Municipalidad Distrital Competente". * No se establece cuál será el documento que acredite la habilitación del vehículo, ni del conductor. * Se omite la regulación a detalle de otras figuras importantes para la adecuada gestión del servicio, tales como, el régimen de gestión común en el servicio de mototaxi (régimen para que dos municipalidades puedan regular y controlar articuladamente el servicio en sus jurisdicciones); la implementación de registros administrativos específicos de los operadores del servicio que permita tener una mejor gestión de interoperabilidad entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y las Municipalidades Distritales; y la regulación a detalle de la Comisión Técnica Mixta, puesto que en la Séptima Disposición Complementaria Final se contempla únicamente cuatro de sus funciones, mas no otros aspectos relevantes para su conformación, tales como, el porcentaje de participación de cada agente, el plazo y extinción de la designación de los integrantes. <p>Lo expuesto conlleva a que no exista un patrón nacional fijo del cual se pueda generar regulaciones municipales uniformes, respetando las figuras esenciales para el ejercicio y planificación del servicio de mototaxi, y por el contrario, conlleva a que las Municipalidades Distritales dicten normas dispares, heterogéneas y no integrales; esto es, la dispersión no sólo se da a nivel de reglas de acceso (condiciones de acceso al servicio) en lo relativo a requisitos y procedimientos administrativos para acceder al servicio, sino también en cuanto a las reglas de operación (condiciones de operación), en la medida que no existe una regulación especial sobre los planes reguladores, no existe marco sancionador para el caso de conductores, entre otros, y ello se evidencia de la revisión del reglamento nacional vigente y las ordenanzas municipales vigentes.</p> <p>Asimismo, la evidencia de lo señalado se desprende del Primer Encuentro Macrorregional de Transporte Terrestre, en el que se llevaron a cabo cuatro (4) eventos macro regionales en mayo y junio de 2022 en las ciudades de Arequipa, Huancayo, Tarapoto y Piura. Así pues, como parte de las acciones de socialización y apertura al diálogo llevadas a cabo por el MTC, se recogió información respecto a mototaxis, concluyendo en el plano normativo que, respecto a las municipalidades que respondieron la solicitud de información, 71% (17) de ellas cuentan con ordenanzas municipales que regulan dichos vehículos motorizados (mototaxis), el 12% (3) indican que no poseen Ordenanza que regula el Servicio en Mototaxi y el 17% (4) no indicaron. Es relevante mencionar que dichas ordenanzas no son homogéneas en cuanto a la estructura de los aspectos específicos, varía según tópicos y disposición según el municipio o la región en que se emitan, es decir, no existe un marco jurídico adecuado a nivel del territorio nacional.</p> <p>Es menester precisar que, la presente causa está constituida en primer plano por fallas regulatorias nacionales, puesto que estas son las llamadas a establecer los parámetros rectores del servicio de mototaxi, lo que conlleva en segundo plano a las fallas regulatorias municipales, desprovistas de los mecanismos necesarios y explícitos para la regulación local complementaria. De ello se desprende que esta causa no esté asociada directa y principalmente a fallas de coordinación municipal, en la medida que esta, de todos modos, requiere del marco regulatorio nacional para materializar su complementariedad.</p>
2	Deficiente gestión municipal para regular el servicio de mototaxi	<p>La presente causas se sustenta en que, si bien se han presentado fallas regulatorias nacionales que limitan la regulación municipal (causa principal), de todos modos las Municipalidades Distritales contaron con determinadas herramientas que pudieron ser implementadas para suplir en cierta medida las fallas regulatorias nacionales, no obstante, no fueron implementadas, o en todo caso, fueron implementadas de manera deficiente.</p> <p>Un ejemplo de lo indicado anteriormente, son los planes reguladores, herramientas técnicas esenciales para ordenar y planificar el servicio de mototaxi. Si bien la normativa especial que ha regulado el servicio de mototaxi, conformada por la ley de mototaxis derogada (Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, Ley N° 27189) y su reglamento aún vigente (Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC), no contempla y/o no desarrolla los planes reguladores aplicables para el servicio de mototaxi; la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, en sus artículos 86 y 89 reconoce la facultad de las Municipalidades Distritales de aprobar sus planes reguladores o planes estratégicos para la regulación de sus actividades, tal como el caso de la Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho, quien tiene aprobado su Plan Estratégico Institucional 2025-2029, en cuyo punto (prioridad) N° 8 (OEI.08) comprende el "Mejorar el servicio de transporte y tránsito en el distrito", o el caso de la Municipalidad Distrital de Santa Anita, quien cuenta con su Plan Regulador del Servicio de Transporte Público de Vehículos Menores, aprobado por Decreto de Alcaldía N° 000009-2022MDSA de fecha 22 de julio de 2022. Por lo que, en dicho extremo, han existido determinadas herramientas técnicas de planificación y organización distrital, de manera general y no específicamente sobre el servicio de mototaxi, no obstante, no han sido implementadas eficientemente para una adecuada regulación del servicio de mototaxi.</p> <p>Al respecto, como evidencia de lo expuesto, conforme a lo desarrollado en la página 13 de la Exposición de Motivos de la propuesta normativa, se realizó el Primer Encuentro Macrorregional de Transporte Terrestre, en el que se llevaron a cabo cuatro (4) eventos macro regionales en mayo y junio de 2022 en las ciudades de Arequipa (18 y 19 de mayo), Huancayo (23 y 24 de mayo), Tarapoto (26 y 27 de mayo) y Piura (02 y 03 de junio). Así pues, como parte de las acciones de socialización y apertura al diálogo llevadas a cabo por el MTC, se sostuvo mesas de diálogo descentralizadas en las cuales se abordaron diversos temas del sector transporte, siendo uno de los temas abordados la problemática del Servicio de Mototaxi; ahora bien, durante el 2023, se llevaron a cabo mesas de diálogo adicionales en las instalaciones del MTC con diversos gremios de mototaxistas en las cuales se pudieron recabar las principales preocupaciones que se indican a continuación:</p> <p>Comisiones Técnicas Mixtas: En su gran mayoría no se encuentran implementadas y los acuerdos no son tomados en cuenta en las sesiones de consejo municipal para su implementación.</p> <p>Fiscalización e imposición de multas: Asimetría y desproporción en las actividades de fiscalización e imposición de multas a mototaxistas entre cada municipalidad distrital.</p> <p>Plan regulador: Las municipalidades distritales no cuentan con Plan regulador ocasionando que el servicio se preste de manera desordenada al carecer de un instrumento de ordenamiento vial.</p> <p>Régimen de gestión común: Las municipalidades distritales no cuentan con Régimen de Gestión Común de rutas por desinterés de dichas entidades ocasionando que el servicio se preste de manera desordenada.</p> <p>Asimismo, conforme a las Tablas 1 al 6 de la Exposición de Motivos del proyecto normativo, se requirió información a noventa y dos (92) Municipalidades Distritales, de las cuales veinticuatro (24) remitieron la información, siendo importante mencionar que las de La Perla - Callao, Encañada - Cajamarca, Tambopata - Madre de Dios, Paita - Piura, Puno - Puno, reportan no contar con ningún tipo de dato respecto al Servicio de Mototaxi. Asimismo, se desprende que las municipalidades distritales que respondieron a la solicitud de información respecto a mototaxis, el 71% (17) de ellas cuentan con ordenanzas municipales que regulan dichos vehículos motorizados, el 12% (3) indican que no poseen Ordenanza que regula el Servicio en Mototaxi y el 17% (4) no indicaron.</p>

1.4 ¿Cuáles son sus efectos?

Consecuencias provocadas por la continuidad del problema sin un curso de acción que lo modifique.

Nº	Efecto	Descripción. ¿Cuál es el impacto negativo de que el problema continúe?
1	Alta tasa de informalidad en la prestación del servicio de pasajeros de mototaxi.	<p>La informalidad en la prestación del servicio de mototaxi consiste en que este es ofertado sin autorizaciones, permisos o habilitaciones de los agentes involucrados en esta actividad económica, y dicha problemática no sólo se origina a causa de condiciones heterogéneas de acceso, sino también de operación del servicio de mototaxi, puesto que la informalidad es efecto de las fallas del marco regulatorio de acceso pero también de falta herramientas uniformes para el control, mitigación y disuasión de la problemática de informalidad.</p> <p>Al respecto, por ejemplo, la ausencia de un marco regulatorio rector que permita la uniformidad en la regulación del procedimiento administrativo de renovación del permiso de operación, conlleva a que algunas municipalidades no contemplen dicho procedimiento administrativo (TEXTO ÚNICO DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS – TUPA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHANCHAMAYO, aprobado por ORDENANZA MUNICIPAL N.º 037-2018-MPCH) o lo contemplen no ajustándose a parámetros de razonabilidad (el caso del TUPA de la Municipalidad Distrital de Constitución, quien exige en los números de procedimientos 166 y 167 el mismo cobro (S/312.00) por otorgar el permiso y por renovarlo, no obstante, el primero cuenta con una vigencia de 6 años y el segundo sólo por 2 años). Conforme a ello, la disparidad en la regulación del mencionado procedimiento está vinculada a la falta de garantías para la continuidad de los operadores formales.</p> <p>Asimismo, con relación a la informalidad vinculada a las condiciones heterogéneas de operación, se identifica que la condición heterogénea relacionada al marco normativo sancionador en el servicio de mototaxi, constituida principalmente por la ausencia de obligaciones e infracciones contra los conductores (prestadores), conlleva a que la disuasión de la actividad informal solo incida sobre los transportistas (quienes sí cuentan con marco normativo sancionador), no permitiendo contar con las herramientas necesarias para la desincentivación de la informalidad sobre los conductores del servicio, quienes son los principales focos de informalidad al operar independientemente y no afiliados a un transportista.</p> <p>En términos de informalidad, la Municipalidad Metropolitana de Lima multó a más de 3,000 mototaxistas informales en 2021, lo que evidencia la dificultad de controlar un servicio que ha crecido de manera desordenada. En el interior del país, la situación es similar. Según el "Estudio de saturación del servicio de transporte de vehículos menores (mototaxis) por sobreoferta de prestadores del servicio en el distrito de Yauyos" (2024), la falta de regulación no solo se debe a la ausencia de registro formal de los operadores, sino también a la falta de control dentro de sus propias agrupaciones y la limitada capacidad de fiscalización de las municipalidades. En Yauyos, de 230 vehículos motorizados que prestan el servicio, solo 160 son formales, mientras que 70 operan de manera informal. Esta situación genera una competencia desleal entre conductores, promoviendo condiciones laborales precarias, tarifas fluctuantes y un servicio sin estándares mínimos de calidad y seguridad.</p> <p>Los operativos realizados por diferentes municipalidades han puesto en evidencia la precariedad del servicio informal. En Piura, por ejemplo, la Subgerencia de Fiscalización de Transportes, junto con la Policía Nacional, realizó un operativo en el que 25 mototaxis fueron intervenidas por carecer de la Tarjeta Única de Circulación (TUC) y operar en paraderos informales; dicha situación guarda relación con la condición heterogénea de ausencia del marco normativo rector sobre los planes reguladores (que sirve, entre otros, para identificar los paraderos autorizados) y sobre el documento que acredita la habilitación vehicular y los requisitos para su obtención.</p> <p>Finalmente, es preciso hacer referencia al reporte periodístico realizado por el Diario Correo (https://diariocorreo.pe/edicion/lima/mototaxis-en-el-reino-del-caos-y-la-informalidad-813537/) sobre la informalidad en el servicio de mototaxi, donde se hace indica que en Comas circulan 7743 mototaxis agrupados en 92 empresas autorizadas, que enfrentan a diario la competencia desleal de 4 mil mototaxis; en San Juan de Lurigancho existen 10 mil mototaxis formales y 9 mil informales; en el caso de San Juan de Miraflores, unos 4500 mototaxis funcionan bajo consentimiento municipal, mientras que 3500 desafían a la autoridad. Dicha nota periodística identifica que la solución a este problema está en que un solo ente rector debería regular el servicio de mototaxi, no resultando adecuado que cada comuna tenga sus propias reglas; aspecto que se vincula a la problemática materia de análisis (disparidad y heterogeneidad).</p>
2	Alta tasa de siniestralidad en el servicio de transporte de pasajeros en vehículos menores (mototaxi)	<p>La elevada tasa de informalidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros en mototaxi constituye una problemática crítica a nivel nacional, especialmente en zonas urbanas y periurbanas. Esta informalidad se manifiesta en la circulación de vehículos en condiciones técnicas inadecuadas, la presencia de conductores no capacitados e, incluso, la participación de menores de edad en la conducción de estas unidades.</p> <p>En muchos casos, quienes operan este servicio no cumplen con requisitos mínimos indispensables para el transporte de personas, como la contratación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o la acreditación de aptitudes físicas y psicológicas mediante exámenes médicos. Esta falta de cumplimiento normativo incrementa significativamente la vulnerabilidad tanto del conductor como del pasajero ante eventuales siniestros viales, comprometiendo gravemente su integridad y su vida.</p> <p>En tanto, se observa que la siniestralidad en el servicio de mototaxi en el Perú representa un problema de seguridad vial que afecta tanto a conductores, pasajeros y peatones. Este tipo de transporte, ampliamente utilizado en diversas regiones del país, está involucrado en un número considerable de siniestros viales con consecuencias fatales y lesiones de diversa gravedad. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial registró en el año 2021 un total de 2,398 siniestros de tránsito con consecuencias fatales a nivel nacional en cuestión de mototaxis, ocasionando la muerte de 2,772 personas. Por otra parte, a nivel nacional, durante el año 2021, las personas fallecidas en siniestros de tránsito se distribuyeron de la siguiente manera: 25.9% peatones, 24.6% personas a bordo de vehículos de transporte de cuatro ruedas o más, 24.4% personas a bordo de motocicletas y 9.1% personas a bordo de trimotos. En conjunto, estos grupos representan el 84% del total de fallecidos en siniestros de tránsito. Además, se identificó que el 62.2% del total de personas fallecidas corresponden a usuarios vulnerables de las vías, incluyendo peatones y usuarios de motocicletas, trimotos, bicicletas y triciclos. Esto indica que 6 de cada 10 personas fallecidas en siniestros de tránsito son usuarios vulnerables. De igual modo, según datos del Observatorio de la Asociación Automotriz del Perú, del 2020 a 2021 el número total de siniestros de tránsito en mototaxi se incrementó de 7,014 a 8,918 y de 2021 a 2022 se incrementó de 8,918 a 9,452, proyectando una tendencia creciente de siniestros viales.</p> <p>Los mototaxis, debido a su alta presencia en el transporte urbano y periurbano, han sido identificados como vehículos involucrados en una proporción significativa de siniestros de tránsito en diversas ciudades del país: La Municipalidad Distrital de Castilla (Piura) registró 95 siniestros de tránsito relacionados con mototaxis en el primer semestre de 2022. Asimismo, los distritos con mayor incidencia de estos eventos son Ate, Chorrillos, Los Olivos, San Juan de Lurigancho, Villa María del Triunfo y Villa El Salvador.</p> <p>Ahora bien, la estimación del perjuicio económico se calculará en base al cálculo del número de personas fallecidas multiplicado por el costo de vida en el Perú. En tanto el número de personas fallecidas a causa de siniestros relacionados a mototaxis en el año 2022 fue de 2,722 personas, esto se multiplica por el costo de vida [MEF (2017) Estimación del costo social por fallecimiento prematuro] estimado en S/. 465,784.50. Con ello, se observa que el perjuicio económico oscila a S/. 1,267,865,409.00.</p> <p>El perjuicio actual al Estado por la siniestralidad vinculada al servicio de mototaxi se calcula a partir de la cantidad de accidentes en los cuales se identifica a estos vehículos como los perpetradores en modalidad choque y fuga. Según datos del Fondo SOAT y CAT, durante el año 2024 se han registrado 125 casos, cifra con tendencia creciente, en los que una mototaxi estuvo involucrada en un siniestro. Considerando que cada uno de estos casos representa un costo promedio de S/. 3,500.00 en atención médica y compensaciones [costo estimado por el Fondo SOAT], el impacto financiero estimado asciende a S/. 437,500.00.</p>

1.5 Magnitud. ¿A quiénes afecta? ¿cuál es su gravedad?

Identificar a quiénes o a qué afecta (directa o indirectamente) el problema y en qué grado (gravedad) los afecta.

Nº	Grupo Afectado	Perfil (Características sociales, demográficas, económicas y culturales de la población afectada por el problema grupo afectado)	Sector Empresarial	Gravedad
1	Usuarios del servicio de transporte en mototaxi	<ul style="list-style-type: none"> * Ciudadanos con limitado acceso a transporte público masivo, típicamente en las periferias o zonas de expansión urbana; o en zonas rurales de baja densidad. * Ciudadanos que tienen preferencias por el uso de transporte en mototaxi por el tipo de viaje. 		Muy Grave
2	Autoridades competentes que otorgan las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte de mototaxi	<ul style="list-style-type: none"> * Municipalidades distritales, quienes autorizan la prestación del servicio de transporte de mototaxi que pueden verse afectadas por la inadecuada regulación de las municipalidades colindantes. 		Leve
3	Conductores y Transportadores de Mototaxi	<ul style="list-style-type: none"> * Conductores del servicio de mototaxi que operan de manera independiente * Conductores del servicio de mototaxi que operan organizados o afiliados en torno a una empresa o asociación 	Pequeña empresa	Muy Grave

Componente 2 de AIR Ex Ante. Identificación y desarrollo del o los objetivo/s consistente con el análisis del problema público identificado.

Identificación y desarrollo del o los objetivo/s consistente con el análisis del problema público identificado.

2.1 Objetivo principal. Identificar el objetivo como situaciones deseadas que se pretenden lograr luego de una intervención, considerando las características S.M.A.R.T. (por sus siglas en inglés significa específico, medible, alcanzable, realista y verificable en el tiempo)

Homogeneización de las condiciones de acceso y operación en el servicio de transporte público de vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), siendo que para el año 2030, al menos 30% de las municipalidades logran adecuar su normativa o expresamente señalar que no lo requieren.

2.2 Fines. Relacionado con el "futuro esperado" al solucionar el problema público y los objetivos de gobierno

Conversión de la afirmación negativa en positiva de los efectos. Asociado a los objetivos específicos que contribuyen al logro del objetivo principal.

Nº	Fin	Descripción. ¿Cómo contribuyen al logro del objetivo principal?
1	Baja tasa de informalidad en el servicio de transporte en mototaxi.	<p>La baja tasa de informalidad en el servicio de mototaxis se logra mediante la adopción de medidas que fomenten la formalización del sector y fortalezcan el control del cumplimiento normativo. Entre estas medidas destacan la implementación del Registro Nacional de Conductores de Mototaxis y el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi, que permiten identificar a los operadores autorizados y sus unidades vehiculares. Asimismo, se exige que los mototaxis formales porten distintivos visibles, como la calcomanía holográfica de seguridad y la placa única nacional de rodaje, lo que facilita su identificación. Complementariamente, se establecen medios digitales de denuncia anónima para que la ciudadanía reporte la presencia de vehículos informales, fortaleciendo así las acciones de fiscalización a cargo de los Inspectores Municipales de Transporte. Finalmente, se promueven campañas de sensibilización que destacan los beneficios de la formalización y los riesgos del uso de vehículos informales, incentivando así la preferencia por servicios autorizados. Estas medidas, en conjunto, contribuyen a reducir significativamente la informalidad en el servicio de mototaxis, promoviendo un transporte más seguro y ordenado.</p> <p>Asimismo, una eficiente prestación del servicio de mototaxis permitirá reducir el congestionamiento en zonas de alta demanda, para eso necesario proponer medidas orientadas a reducir el congestionamiento en zonas donde circulan mototaxis. En este sentido, establecer que las mototaxis solo pueden operar en paraderos de embarque y retén previstos en el Plan Regulador, permitirá organizar el flujo vehicular y prevenir la ocupación desordenada del espacio público. Esta disposición contribuirá a evitar que las mototaxis se estacionen de forma indebida en las vías, mitigando así la congestión vehicular en áreas de alta demanda. Asimismo, el Régimen de Gestión Común, implementado para coordinar la operación del servicio entre municipalidades distritales contiguas, permitirá optimizar la circulación de mototaxis en zonas limítrofes, evitando la saturación del tránsito en puntos críticos. Además, la prohibición de que los prestadores del servicio realicen maniobras evasivas o se estacionen fuera de los espacios autorizados, contribuirá a mantener el flujo vehicular de forma ordenada.</p>
2	Baja tasa de siniestralidad en el servicio de transporte de pasajeros en vehículos menores (mototaxi)	<p>La elevada tasa de informalidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros en mototaxi representa una problemática crítica a nivel nacional, particularmente en zonas urbanas y periurbanas. Esta situación se evidencia en la circulación de vehículos en condiciones técnicas subóptimas, la participación de conductores no capacitados e incluso menores de edad, y la ausencia de controles adecuados. En muchos casos, los operadores no cuentan con requisitos mínimos como el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o exámenes médicos que acrediten aptitudes físicas y psicológicas para conducir, lo que expone tanto a conductores como a pasajeros a altos riesgos en caso de siniestros viales.</p> <p>Una eficiente prestación del servicio, basada en la formalización progresiva de los prestadores, contribuiría directamente a la disminución de los niveles de siniestralidad. La experiencia demuestra que, al contar con operadores formales, capacitados y fiscalizados, se reduce la ocurrencia de accidentes ocasionados por malas prácticas en la conducción, vehículos en mal estado o desconocimiento de las normas de tránsito. Según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en los últimos cinco años, 764 vehículos menores estuvieron involucrados en accidentes de tránsito. De estos, el 61.9 % no contaban con ningún tipo de seguro vehicular y el 69.7 % no tenían vigente el Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV), lo cual refuerza la necesidad de implementar medidas que aseguren condiciones mínimas de seguridad en el servicio.</p> <p>En ese sentido, la formalización debe ir acompañada de una serie de disposiciones específicas que permitan un control más eficaz. Uno de los elementos clave es la capacitación obligatoria anual para los conductores de mototaxi en temas de sensibilización y educación vial. Estas capacitaciones tienen como objetivo reforzar y actualizar conocimientos en normas de tránsito, técnicas de conducción segura y manejo defensivo, lo cual incide directamente en la reducción de conductas riesgosas en la vía. Cabe señalar que este tipo de capacitación es distinta a los programas de formación contemplados en la normativa de licencias de conducir, ya que no está dirigida a postulantes, sino a conductores activos que requieren actualización continua en temas relevantes para la seguridad vial.</p> <p>Actualmente, estas capacitaciones no se encuentran reguladas a detalle en la normativa de tránsito terrestre, ni en la normativa de licencias de conducir, ni en el Código de Protección y Defensa del Consumidor —el cual contempla capacitaciones solo para consumidores—, por lo que su incorporación mediante una propuesta normativa específica representa una medida oportuna y necesaria para contrarrestar los altos niveles de siniestralidad asociados al servicio de mototaxi.</p> <p>Asimismo, es indispensable establecer exigencias técnicas mínimas para los vehículos destinados a esta actividad, tales como la obtención obligatoria del CITV, así como la contratación del SOAT o del Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT). A ello se suma la necesidad de brindar a los usuarios y autoridades mecanismos de verificación sobre la legalidad y condiciones del servicio, como la implementación de una calcomanía holográfica de seguridad con la información del conductor y del transportista, lo que incrementaría la confianza y transparencia en el sistema.</p> <p>Finalmente, el fortalecimiento de la fiscalización municipal resulta esencial para la sostenibilidad de estas medidas. La incorporación de herramientas digitales que permitan la recepción de denuncias anónimas, junto con una reglamentación clara sobre obligaciones e infracciones, facilitará una supervisión más eficiente y focalizada en prácticas que ponen en riesgo la seguridad de los usuarios. De esta manera, se avanza hacia un servicio de mototaxi más seguro, confiable y formalizado, en beneficio de toda la ciudadanía.</p>

2.3 Medios. Relacionado con las disposiciones planteadas en el proyecto normativo.

Conversión de la afirmación negativa en positiva de las causas. Asociado a las intervenciones regulatorias que atacan las causas.

Nº	Medios	Descripción: ¿Qué recursos, acciones y/o medidas son necesarias para alcanzar el objetivo principal?
1	Marco normativo optimizado para el servicio de transporte de pasajeros en mototaxi	<p>Frente a las condiciones heterogéneas que actualmente rigen el acceso y la operación del servicio de transporte en mototaxi a nivel distrital —producto de vacíos, ambigüedades y omisiones en el reglamento nacional vigente—, resulta imperativo establecer un nuevo marco normativo optimizado que regule con mayor precisión y profundidad los elementos esenciales para la adecuada gestión del servicio. El Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, ha mostrado ser insuficiente para orientar de manera uniforme las regulaciones locales. Al delegar la mayoría de aspectos técnicos y procedimentales a la normativa distrital, ha dado lugar a un mosaico normativo dispar que genera incertidumbre, sobrecarga administrativa y desorden operativo. La consecuencia directa de esta situación es la coexistencia de normas municipales fragmentadas, con distintos requisitos, trámites y criterios, que dificultan la fiscalización, el ordenamiento territorial del servicio y el ejercicio pleno de derechos por parte de los operadores.</p> <p>En este contexto, el nuevo reglamento nacional optimizado debe desempeñar un papel articulador y orientador. Su finalidad principal será establecer un marco común de regulación que brinde a las municipalidades distritales los elementos normativos y técnicos indispensables para garantizar una gestión más eficiente, uniforme y predecible del servicio de mototaxi, sin afectar su autonomía normativa. Es decir, no se trata de eliminar la facultad de dictar ordenanzas, sino de evitar su desnaturalización a través de parámetros mínimos obligatorios, directrices técnicas claras y límites bien definidos.</p> <p>En primer lugar, el reglamento debe incluir un catálogo detallado de procedimientos administrativos vinculados al servicio de mototaxi, tales como el otorgamiento, renovación y conclusión del Permiso de Operación, la incorporación de nuevos vehículos a la flota autorizada, la acreditación del conductor y habilitación técnica del vehículo, así como el registro y actualización de paraderos autorizados. De esta forma, se brindará una guía precisa para que las municipalidades incluyan dichos procedimientos en sus TUPA, evitando disparidades injustificadas, como las evidenciadas entre los procedimientos establecidos por la Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho y la Municipalidad Distrital de Ate. La estandarización también facilitará la interoperabilidad entre niveles de gobierno y reducirá las barreras de entrada al servicio.</p> <p>Asimismo, el reglamento contempla expresamente la obligatoriedad de elaborar Planes Reguladores del Servicio de Mototaxi, desarrollando su contenido mínimo, objetivos, metodología de formulación y criterios de evaluación. Este instrumento técnico permitirá a las municipalidades ordenar la oferta del servicio según la demanda real y la planificación urbana, identificar zonas de operación autorizadas, determinar rutas, paraderos y zonas de estacionamiento, y garantizar condiciones de seguridad vial y sostenibilidad ambiental. En especial para municipios con capacidades técnicas limitadas, contar con un marco metodológico claro facilitará enormemente su implementación.</p> <p>Actualmente, uno de los vacíos más notorios en la regulación vigente es la ausencia de un marco sancionador específico para los prestadores del servicio, es decir, los conductores. El nuevo reglamento contempla obligaciones claras para los operadores, lo cual permitirá fortalecer el control sobre la calidad del servicio, disuadir malas prácticas e incentivar la formalización del sector. Del mismo modo, el reglamento debe ampliar la regulación de la Comisión Técnica Mixta, que actualmente se encuentra escasamente desarrollada en la normativa vigente. Se deben establecer los mecanismos de conformación y renovación de integrantes, el porcentaje de participación de cada entidad, las funciones específicas de la comisión, la periodicidad de sesiones, los procesos de toma de decisiones y los criterios técnicos vinculantes. Esta comisión debe convertirse en un espacio clave para la gobernanza compartida del servicio, articulando la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las municipalidades y los representantes del sector.</p> <p>Un componente adicional que debe fortalecerse en el nuevo reglamento es la gestión de la información. Para ello, es necesario consolidar la operatividad del Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi, integrando los datos actualizados de cada municipalidad y asegurando su uso efectivo para supervisar la evolución del parque automotor, identificar a los operadores habilitados, monitorear la cobertura del servicio y evaluar el cumplimiento de políticas públicas. La calidad de la información será fundamental para una regulación basada en evidencia y para una gestión pública más transparente y efectiva. Finalmente, el reglamento prevé mecanismos de asistencia técnica permanente a las municipalidades distritales, tales como la elaboración de guías metodológicas, asesoramiento especializado, espacios de capacitación y consulta, así como supervisión y acompañamiento en la formulación de instrumentos técnicos como los planes reguladores. Estas acciones contribuirán a reducir las brechas de capacidad entre municipios y asegurar una implementación más homogénea de la normativa a nivel nacional.</p> <p>En síntesis, el nuevo reglamento nacional será la piedra angular para superar la actual fragmentación normativa y operativa del servicio de mototaxi. Al establecer un marco jurídico claro, técnico y coherente, permitirá a las municipalidades ejercer su competencia con mayor eficacia, garantizando condiciones de acceso y operación más homogéneas, fortaleciendo la formalización del servicio y mejorando la calidad del transporte para millones de ciudadanos en todo el país.</p>

2	Adecuada gestión municipal para regular el servicio de mototaxi	<p>Lograr una adecuada gestión municipal debe ser siempre una prioridad para toda entidad del Estado, especialmente en lo que respecta a servicios de alto impacto como el transporte en mototaxi, el cual incide directamente en la movilidad urbana, la economía local y la calidad de vida de los ciudadanos. Sin embargo, uno de los principales desafíos que enfrentan las municipalidades es que este servicio muchas veces se desarrolla en espacios territoriales que sobrepasan los límites distritales. Ante ello, se vuelve indispensable fortalecer la articulación intermunicipal, superando las barreras históricas que han impedido la implementación de políticas públicas integradas y efectivas. Por tanto, resulta urgente establecer estrategias concretas que prioricen dicha articulación como un eje fundamental de intervención estatal.</p> <p>En esa línea, una coordinación efectiva entre municipalidades vecinas permitirá organizar el servicio de manera más coherente, facilitar el intercambio de información clave, estandarizar criterios técnicos y normativos, y brindar a la ciudadanía un sistema de transporte en mototaxi más seguro, ordenado y eficiente. El régimen de gestión común emerge como una herramienta estratégica para tal fin, pues permite a los gobiernos locales gestionar y fiscalizar conjuntamente el servicio en áreas territoriales continuas, superando así la fragmentación administrativa que tradicionalmente ha debilitado las acciones estatales. Este enfoque no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también impulsa una planificación territorial más integral y colaborativa, optimizando recursos, evitando duplicidad de funciones y fortaleciendo el rol rector de las municipalidades sobre un servicio que, cuando no se regula adecuadamente, tiende a expandirse de forma desordenada y a perpetuar la informalidad.</p> <p>Una gestión municipal moderna y eficaz requiere, además, una toma de decisiones participativa y basada en información de calidad. La inclusión de representantes municipales en la Comisión Técnica Mixta constituye un paso clave en esa dirección, al generar un espacio de diálogo y coordinación directa entre autoridades locales, operadores del servicio y otros actores relevantes. Esta participación activa no solo permite incorporar múltiples perspectivas territoriales y sectoriales en la toma de decisiones, sino que también fomenta un sentido de corresponsabilidad institucional, indispensable para la sostenibilidad de las políticas públicas en el sector transporte. Asimismo, el acceso al Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi —administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), pero alimentado y actualizado por las propias municipalidades— se convierte en una fuente estratégica de datos, esencial para planificar, fiscalizar y monitorear de manera eficiente el servicio. Esta herramienta, al reflejar la realidad operativa del sector en cada jurisdicción, permitirá realizar diagnósticos precisos y evaluar con objetividad el impacto de las medidas adoptadas.</p> <p>Para lograr este tipo de gestión, es también fundamental dotar a las municipalidades de herramientas técnicas que les permitan afrontar sus limitaciones estructurales, en ese marco, la propuesta de un Manual para la Elaboración del Plan Regulador del Servicio de Mototaxi cobra especial relevancia. Esta guía establecerá lineamientos técnicos claros, flexibles y adaptables, ofreciendo una ruta metodológica accesible para que cada municipio pueda diseñar y ejecutar su propio plan regulador, sin depender exclusivamente de grandes consultoras externas. Además, el manual servirá como instrumento de asistencia técnica indirecta, al pautar de forma detallada los pasos, criterios y mecanismos que deben seguirse para ordenar el servicio de mototaxi en cada jurisdicción. Dado que estos planes requieren, además, aprobación del MTC, se establece con ello una vía formal de comunicación y seguimiento técnico entre los niveles de gobierno, que también podrá reforzarse a través de solicitudes directas de asistencia cuando sea necesario.</p> <p>Complementariamente, es indispensable incluir acciones de sensibilización y capacitación dirigidas tanto a los funcionarios municipales como a los operadores del servicio, con el objetivo de consolidar una cultura de respeto a la norma, formalización y mejora continua. Reforzar la coordinación con los actores del propio sector permitirá que las soluciones diseñadas sean contextualizadas y realistas, favoreciendo su apropiación social y sostenibilidad en el tiempo.</p> <p>Por último, la adecuada gestión municipal debe estar acompañada de un sistema de seguimiento y evaluación constante, así como de asistencia técnica permanente por parte del Gobierno nacional, que permita medir los avances, identificar oportunidades de mejora y plantear cambios progresivos en la gestión del servicio. Solo mediante un enfoque integral —que combine articulación intermunicipal, fortalecimiento de capacidades locales, participación efectiva, soporte técnico y decisiones informadas por datos— será posible consolidar una gestión municipal sólida, eficiente y orientada a resultados, que garantice un servicio de mototaxi formalizado, ordenado y verdaderamente útil para la población.</p>
---	---	--

2.4 Descripción de la finalidad de la regulación propuesta (asociados al proyecto normativo)

El presente proyecto de Decreto Supremo tiene por finalidad que el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores de la categoría vehicular L5 (en adelante, el Servicio de Mototaxi), se desarrolle de manera eficiente y segura, atendiendo a las características propias de la realidad local, satisfaciendo las necesidades de traslado de los ciudadanos en distancias cortas de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia.

Componente 3 de AIR Ex Ante. Identificación y desarrollo de alternativas de solución regulatorias o no regulatorias.

Identificación y desarrollo de las alternativas de solución regulatorias o no regulatorias. Breve y clara descripción de las alternativas para resolver el problema y alcanzar los objetivos (se recomienda considerar al menos tres opciones, considerando la opción cero, alternativa no regulatoria y regulatoria).

3.1 Alternativas de solución

Nº	Tipo	Alternativa de solución	Descripción	¿De qué manera mitiga la causas que originan el problema?
1	Opción Cero	No tomar acción	<p>La continuidad del escenario actual en el servicio de transporte público en vehículos automotores menores (categoría L5) implica la persistencia de condiciones heterogéneas de acceso y operación a nivel distrital. Esta situación se caracteriza por la ausencia de lineamientos comunes, lo que impide una adecuada planificación, ordenamiento y fiscalización del servicio. Las municipalidades, actuando de manera independiente y sin directrices estandarizadas, aplican criterios dispares que generan desorganización y fragmentación institucional.</p> <p>En este contexto, predomina una alta informalidad en la prestación del servicio, lo cual repercute negativamente en la seguridad vial, la calidad del servicio y la protección de los derechos tanto de los usuarios como de los operadores. La falta de control efectivo favorece la operación de unidades sin condiciones técnicas adecuadas, sin capacitación para los conductores y sin mecanismos de supervisión continua. Esto se traduce en elevadas tasas de siniestralidad, afectando especialmente a poblaciones vulnerables en áreas urbanas y periurbanas.</p> <p>Asimismo, la descoordinación entre los gobiernos locales limita cualquier esfuerzo conjunto para mejorar el servicio, lo que contribuye a una creciente desorganización del sistema de transporte urbano. Esta situación también genera competencia desleal, reduce incentivos para la formalización y deteriora progresivamente el entorno urbano.</p> <p>Si se mantiene esta configuración sin introducir cambios, es previsible que los problemas actuales no solo persistan, sino que se agraven con el tiempo. El sistema seguirá operando de manera reactiva, sin capacidad de adaptación ni mejora sostenida, lo cual conlleva costos indirectos crecientes en términos de seguridad, movilidad, salud pública y confianza ciudadana en la gestión del transporte.</p>	No se mitiga el problema
2	Opción No Regulatoria	Sensibilizar a la Municipalidades distritales para que se acojan a la normativa existente.	Realizar un cronograma de asistencia técnicas para sensibilizar y capacitar en relación a la normativa ya existente que regula el transporte de mototaxi, sugiriéndoles parámetros homogéneos para su implementación en las distintas jurisdicciones.	Busca que las municipalidades distritales adopten los parámetros propuestos por el MTC para la implementación de la normativa ya existente que regula el transporte de mototaxis.
3	Opción Regulatoria	Elaboración del Reglamento de la Ley Nº 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular.	<p>El presente proyecto normativo reglamenta el servicio de mototaxis (Reglamento de la Ley Nº 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5) con la finalidad de satisfacer las necesidades de transporte terrestre de las zonas de expansión urbana y en aquellas zonas en las que por condiciones físicas, no existe oferta de servicio de transporte urbano masivo, reduciendo la falta de oportunidades de gozar de centros de salud, educación y de trabajo, así como, los perjuicios sobre la salud física de las víctimas de siniestros de tránsito y aumentando la confianza de la ciudadanía sobre el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.</p> <p>En tal sentido, los aspectos más relevantes del proyecto normativo se detallarán a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer las condiciones de acceso y de operación para prestar el servicio de transporte pública de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5; así como las obligaciones del Transportador autorizado y del Prestador del Servicio, con un margen de decisión de acuerdo a la realidad de cada territorio. 2. Establecer los requisitos para obtener y renovar el Permiso de Operación y el Certificado de Operación, en el marco del Plan Regulador. 3. Precisar la estructura, conformación y funciones de la Comisión Técnica Mixta. 4. Establecer los instrumentos de planificación y educación en el Servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5. 5. Precisar la actividad de fiscalización y el régimen sancionador aplicables al Transportador autorizado, al Prestador del Servicio, y a la actividad informal en el transporte de personas en vehículos automotores menores de la categoría L5. 	Se establece el reglamento estableciendo y/o precisando aspectos de las regulación del servicio de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, homogenizando la regulación en esta materia dada por las municipalidades distritales.

En caso se identifique una alternativa de solución regulatoria deberá colocar el artículo del proyecto de norma donde se esté que establecen y/o modifican obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil.

Registrar disposiciones con costos de cumplimiento

Componente 4 de AIR Ex Ante. Evaluación de los impactos de las alternativas de solución.

Evaluación de los impactos de las alternativas de solución (costos y beneficios que generan incluyendo sus mecanismos de cumplimiento) con la finalidad de elegir la mejor alternativa de solución del problema público identificado (regulatoria o no regulatoria).

4.1 Impactos y su significancia. Identificar los impactos (positivos y negativos) y su significancia (fuerte o débil), así como los grupos (empresas, ciudadanos, etc.) que serán afectados por las alternativas (cuadro breve de impactos)

[Ir al cuadro de impactos](#)

4.2 Cuadro detallado de costos y beneficios para cada alternativa. Deberá acompañar a la evaluación del cuadro de costos y beneficios, el análisis sobre la selección de los niveles de significancia de los costos y beneficios para la alternativa de solución preferida.

[Ir al cuadro de costos y](#)

4.3 Evaluación de la alternativas. Después de una evaluación comparativa, ¿se justifica la intervención regulatoria?

Evaluación y comparación de las alternativas que permita justificar la intervención regulatoria.

Teniendo en consideración la problemática descrita y la aprobación de la Ley N° 31917, se ha creído conveniente elegir la siguiente alternativa de solución:

Opción regulatoria, consistente en la reglamentación de la Ley N° 31917. (dado que ésta viene predeterminada por ley)

La opción de mantener el status quo (situación actual) implica que, aunque no se generen costos inmediatos directos o de cumplimiento, existen costos indirectos importantes derivados de la informalidad y la siniestralidad en el sector. La falta de un mecanismo de control adecuado puede incrementar estos costos en el mediano y largo plazo, debido a la ineficiencia en la fiscalización y la heterogeneidad en las condiciones de acceso y operación de los mototaxis. Esta situación mantiene un sistema que favorece la desorganización y competencia desleal, lo que podría resultar en una calidad de servicio inferior para los usuarios y un mayor riesgo de accidentes. En resumen, la opción cero no soluciona los problemas existentes y podría empeorar con el tiempo si no se implementan medidas que regulen y controlen adecuadamente el sector.

La opción no regulatoria, que consiste en sensibilizar a las municipalidades distritales para que adopten la normativa existente, presenta costos y beneficios limitados. Para los conductores de mototaxi, los costos son bajos, pero podrían experimentar algunos beneficios si la normativa se implementa correctamente, mejorando la seguridad y eficiencia operativa. Las autoridades locales enfrentan costos moderados relacionados con la adaptación y sensibilización, aunque los beneficios serán limitados si la adopción de la normativa no es efectiva. Los usuarios de mototaxi podrían experimentar beneficios indirectos, como una posible mejora en la calidad del servicio, pero estos serían graduales y no inmediatos. Sin embargo, uno de los principales inconvenientes de esta opción es que no aborda de manera directa la informalidad del sector ni la siniestralidad, que continuarían siendo problemas persistentes. La falta de un enfoque regulatorio concreto no garantiza que estos problemas disminuyan, y existe el riesgo de que sigan en aumento si no se toman medidas más firmes y estructuradas. En resumen, esta alternativa tiene un beneficio neto bajo y no resuelve de manera efectiva los desafíos clave del sector.

La opción regulatoria propuesta busca ordenar y formalizar el servicio de transporte en mototaxi mediante requisitos y procedimientos mínimos que aseguren su operación segura y eficiente. Esta medida implica costos directos para los conductores y transportadores de mototaxi, principalmente en términos de pagos y cargas administrativas asociadas a la regularización de su actividad. También se generan costos de adaptación y gestión para las autoridades locales, relacionados con la implementación de nuevos mecanismos de supervisión y provisión de información. Aunque estos costos aumentan respecto a las otras alternativas, su magnitud es moderada a alta, pero manejable, y se justifica plenamente por los beneficios esperados.

En cuanto a los beneficios, los usuarios de mototaxi experimentarán mejoras sustanciales en seguridad vial, accesibilidad y calidad del servicio, mientras que los conductores formales accederán a un entorno más predecible y competitivo, con mejores condiciones para ejercer su actividad. Las autoridades locales, por su parte, contarán con mayores herramientas para ordenar el transporte y reducir conflictos urbanos. En conjunto, estos efectos generan beneficios directos altos, particularmente en seguridad, medio ambiente y eficiencia del servicio.

Además, esta propuesta incorpora medidas que promueven y facilitan la prestación del servicio en zonas de expansión urbana y áreas con limitada cobertura de transporte urbano masivo, contribuyendo a mejorar el acceso a servicios básicos como salud, educación y empleo. También se contempla un marco normativo más contextualizado a la realidad nacional, que reconoce la diversidad territorial y otorga margen de adecuación a las autoridades locales. Esto permite que la implementación sea más eficaz y adaptada a las características específicas de cada distrito.

La intervención considera también una mayor flexibilidad en los requisitos profesionales exigidos a los capacitadores, equilibrando calidad y disponibilidad de formadores. Asimismo, introduce mecanismos concretos para fortalecer la fiscalización y trazabilidad del servicio, como el uso de chalecos identificativos, pegatinas holográficas y exámenes médicos y psicológicos obligatorios para los conductores, lo que incrementa significativamente la seguridad ciudadana y reduce la posibilidad de delitos asociados al servicio informal.

Desde la perspectiva del Estado, se plantea la contratación de personal especializado, la generación de bases de datos actualizadas de conductores y vehículos, y la creación de comisiones técnicas mixtas que promuevan la participación ciudadana en la planificación del servicio. Estos elementos fortalecerán la articulación intermunicipal y contribuirán a corregir la actual descoordinación entre distritos colindantes que comparten zonas de operación.

Así, pese al aumento en los costos, esta opción logra un balance positivo, donde los beneficios totales (22 puntos) superan ampliamente los costos totales (14 puntos), generando un beneficio neto de 8 puntos, superior al de las otras alternativas. Este resultado refleja que la intervención regulatoria no solo es viable, sino también deseable desde una perspectiva de impacto social y eficiencia regulatoria.

En conclusión, tras un análisis comparativo entre las distintas opciones, se puede afirmar que la opción regulatoria es la de mayor beneficio. Mientras que la opción de mantener el status quo deja sin resolver los efectos de informalidad y siniestralidad, con riesgos de agravarse con el tiempo debido a la falta de mecanismos adecuados de control, y la opción no regulatoria presenta costos y beneficios limitados sin abordar de manera efectiva los desafíos del sector, la opción regulatoria ofrece un enfoque estructurado que no solo mejora la seguridad y mecanismos de control, sino que también fomenta la formalización y la competencia justa, con beneficios directos significativos tanto para los usuarios como para los conductores y operadores del servicio.

Aunque la opción regulatoria implica ciertos costos de implementación, estos son justificables dado que los beneficios netos son mucho mayores. Además, se espera que los costos de formalización sean moderados a largo plazo y que la intervención regulatoria no solo resuelva las condiciones heterogéneas de acceso y operación, sino que también genere un entorno más seguro y predecible para el sector, permitiendo un mejor desempeño económico y social. En resumen, la opción regulatoria no solo es viable, sino también deseable desde una perspectiva de impacto social y eficiencia regulatoria, superando ampliamente a las otras alternativas en términos de beneficios netos y resultados a largo plazo.

4.4 Alternativa de opción preferida (seleccionada)

Indicar cuál es la opción preferida y dar una descripción breve.

Opción regulatoria, reglamentación de la Ley N° 31917 con mayor enfoque a contextualizar la norma de acuerdo a las distintas realidades de cada zona, respetando la importancia y otorgando relevancia al plan regulador.

Componente 5 de AIR Ex Ante. Identificación, descripción y desarrollo de los mecanismos de implementación y cumplimiento.

Identificación, descripción y desarrollo de los mecanismos de implementación y cumplimiento para asegurar la viabilidad de la mejor alternativa seleccionada.

5.1 ¿De qué manera se llevará a cabo la implementación de la opción preferida? Precise cuál es el Plan de Implementación de la alternativa preferida

Se estima que la regulación será implementada de forma inmediata, previa adecuación de las ordenanzas municipales por parte de las autoridades competentes, toda vez, que se trata de un servicio de transporte cuya regulación no es ajena, ni desconocida para las municipalidades, sino por el contrario, la práctica, casuística y predictibilidad generada respecto del referido servicio permite que las municipalidades ostenten las condiciones apropiadas para adaptarse a la nueva regulación del servicio de mototaxi. Para ello se realizará la publicación y difusión del Manual para la elaboración del Plan Regulador, aprobado por mediante Resolución Directoral. Asimismo, en el plazo de un año, se solicitará a los gobiernos regionales un informe de implementación y avances de los planes reguladores respecto a cada dependencia Distrital para lograr un óptimo seguimiento de avances, dificultades y oportunidades.

5.2 ¿De qué manera se llevará a cabo los mecanismos de cumplimiento de la opción preferida (Incentivos, campañas, tipificación de faltas y sanciones en norma con rango de ley, supervisiones periódicas, etc)?

Los mecanismos para asegurar el cumplimiento de las disposiciones en el reglamento de mototaxis incluyen diversas estrategias de supervisión, incentivos, sanciones y campañas de sensibilización, tal como se detalla en el reglamento:

Tipificación de infracciones y sanciones: Las municipalidades distritales son responsables de establecer y aplicar sanciones claras para las infracciones relacionadas con el servicio de mototaxi, incluidas las operaciones no autorizadas, incumplimientos técnicos y conductas indebidas de transportadores y prestadores del servicio.

Fiscalización periódica: Se establecen modalidades de fiscalización de campo y de gabinete para verificar el cumplimiento de las normas relacionadas con los vehículos, los conductores y las condiciones de operación (Artículo 31).

Capacitación obligatoria: Los prestadores del servicio deben participar anualmente en programas de capacitación sobre sensibilización y educación vial, orientados a fomentar la seguridad y el cumplimiento de las normas de tránsito (Artículo 27).

Elaboración de un Manual para la elaboración de un Plan Regulador: En un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, el MTC, mediante Resolución Directoral de la DGPRTM aprueba el Manual para la elaboración del Plan Regulador para el ámbito distrital.

Campañas de sensibilización y concientización: Las municipalidades, en coordinación con otras entidades, deben ejecutar campañas para educar a la población y a los prestadores del servicio sobre la importancia del cumplimiento normativo y la seguridad vial (Artículo 35).

Supervisión y registro digital: El uso del Registro Nacional de Conductores de Mototaxis y el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi permite la actualización y monitoreo constante de los datos de los transportadores y conductores, facilitando la supervisión (Artículos 24-26)

5.3 Explicar los posibles riesgos en la implementación y cumplimiento de la opción preferida

1. Falta de asistencia técnica de las municipalidades provinciales: Puede generar deficiencias en la fiscalización y supervisión del servicio de mototaxis en los municipios distritales.
2. No incorporación de representantes del sector en la Oficina de Participación Ciudadana de la PNP: Limitaría la comunicación y coordinación entre transportistas y autoridades, afectando la implementación de medidas de seguridad vial.
3. No aprobación de los Planes Reguladores Municipales: Si algunas municipalidades no aprueban sus planes, podría haber inconsistencias normativas entre distritos vecinos, dificultando la fiscalización y regulación del servicio.
4. Falta de presupuesto para la contratación de instructores: La ausencia de recursos podría impedir la capacitación en sensibilización y educación vial, afectando la formación de conductores y reduciendo la efectividad de las medidas de seguridad.
5. Resistencia de los transportistas a nuevas regulaciones: La falta de aceptación de las medidas propuestas podría generar conflictos y baja adherencia a las normas de seguridad.
6. Deficiencia en el control de unidades informales: La presencia de mototaxis que operan sin regulación podría generar mayor siniestralidad y dificultar la implementación del reglamento.

5.4 Describir las medidas para reducir los riesgos identificados

1. Facilitación de asistencia técnica: Fomentar capacitaciones virtuales para los municipios distritales de parte de las municipalidades provinciales.
2. Promoción del diálogo con la PNP: Gestionar reuniones con la Policía Nacional del Perú para sensibilizar sobre la importancia de incluir a los representantes del sector en la Oficina de Participación Ciudadana, y el papel relevante de su contribución al objetivo principal.
3. Coordinación intermunicipal: Impulsar reuniones entre municipalidades colindantes para promover la aprobación de los Planes Reguladores y evitar regulaciones contradictorias.
4. Campañas de concienciación para transportistas: Implementar estrategias de sensibilización sobre los beneficios de la regulación para reducir resistencia y promover la adopción de normas.
7. Mayor control de unidades informales: Fomentar operativos conjuntos entre municipalidades y la PNP para identificar y sancionar a los mototaxis informales sin necesidad de grandes inversiones.

Componente 6 de AIR Ex Ante. Identificación, descripción y desarrollo de criterios y de los mecanismos de monitoreo y evaluación.

Identificación, descripción y desarrollo de criterios y de los mecanismos de monitoreo, supervisión y evaluación del cumplimiento de los objetivos del proyecto regulatorio seleccionado.

6.1 Describir los mecanismos para el monitoreo y evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos

Para monitorear y evaluar el cumplimiento de los objetivos establecidos en la normativa, se implementarán mecanismos basados en indicadores específicos, niveles de gobierno responsables y frecuencias definidas. Estos permitirán identificar avances, retrocesos y oportunidades de mejora en la implementación de las disposiciones previstas.

En primer lugar, se hará seguimiento al nivel de adecuación normativa de los gobiernos locales, a través del indicador: porcentaje de municipalidades que han adecuado sus marcos regulatorios al reglamento nacional.

$$I = A/B \times 100\%$$

Donde

I = porcentaje de municipalidades que han adecuado sus marcos regulatorios al reglamento nacional.

A = Municipalidades distritales que han emitido ordenanzas adecuando su marco normativo nacional o señalan expresamente que no requieren hacerlo (por ejemplo, al disponer prohibición para la prestación del servicio de mototaxi en su territorio).

B = Total de municipalidades distritales a nivel nacional (1,678).

En tal sentido, se toma como referencia la clasificación del Ministerio de Economía y Finanzas, utilizada en el Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal. Esta clasificación agrupa a las municipalidades distritales en cinco tipos, siendo de especial interés las tipo C, D y E (que agrupan a municipalidades de Lima Metropolitana, de ciudades principales, y aquellas con más del 70 % de población urbana). Estas suman un total de 549 municipalidades, que representan el 32.7 % del total. En tal sentido, se espera que este indicador tenga un comportamiento ascendente (a medida que más municipalidades adecúan sus ordenanzas) y se establece como meta del indicador 30% de las municipalidades distritales (aprox. 504 municipalidades) al año 2030.

En segundo lugar, se evaluará el avance en la formalización de los prestadores del servicio de mototaxi, utilizando como indicador el incremento neto de conductores formalizados a partir de la entrada en vigencia de la normativa.

$$I = At - A(t0)$$

Donde

I = Incremento neto de conductores formalizados a partir de la entrada en vigencia de la normativa

At = Número de conductores consignados en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis al término del periodo "t".

A(t0) = Número de conductores consignados en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis en la fecha de la entrada en vigencia de la norma.

Para ello, se tomará como referencia la fecha de habilitación contenida en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, lo que permitirá distinguir entre los que ya estaban formalizados y los que se formalizan posteriormente. Se espera que este indicador tenga un comportamiento ascendente. El monitoreo de este indicador se realizará con una frecuencia semestral, a fin de identificar tendencias y realizar ajustes en la implementación.

Adicionalmente, se plantea realizar el seguimiento del número de capacitaciones o asistencias técnicas brindados por el sector a los gobiernos locales, contabilizando también el número de funcionarios o servidores capacitados.

6.2 ¿Cuál es la estrategia para recolectar información y crear indicadores para monitorear y evaluar el desempeño de la normativa? (incluyendo la periodicidad)

La estrategia para la recolección de información y reporte de indicadores de monitoreo y evaluación se basa en el desarrollo de sistemas de información articulados, con responsabilidades claramente definidas entre los distintos niveles del gobierno y dependencias sectoriales.

En el caso del seguimiento a la adecuación normativa de los gobiernos locales, la información será recolectada anualmente mediante reportes enviados por las municipalidades distritales, requerido por oficio y otras comunicaciones, con apoyo de los gobiernos regionales como entes articuladores para la recolección de la información. Como medio de verificación, se solicitará adjuntar las ordenanzas que incluyen la adecuación y/o la normativa municipal que dispone su no necesidad (por ejemplo, la ordenanza que prohíbe la prestación del servicio de mototaxi). Esta información permitirá construir el indicador de adecuación normativa, y será procesada sistematizada por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial.

Por otro lado, para evaluar el proceso de formalización de conductores, se implementa el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, que contendrá información clave como la fecha de habilitación, nombre del conductor, número de licencia, tipo de seguro y vigencia del CIV, entre otros. Este registro será administrado por la Dirección General de Autorizaciones en Transportes (DGAT) en coordinación con la Oficina General de Tecnologías de la Información (quienes desarrollan y dan mantenimiento a dicho sistema), mientras que el procesamiento, análisis y construcción del indicador de formalización estará a cargo de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial. El seguimiento a este indicador se realizará de forma semestral, solicitando a la DGAT que remita un corte de la información al término del periodo correspondiente.

Ambos sistemas permitirán contar con información actualizada, confiable y útil para la toma de decisiones, facilitando el cumplimiento de los objetivos establecidos en la normativa y promoviendo mejoras continuas en el servicio de mototaxi.

Adicionalmente, se plantea realizar el seguimiento del número de capacitaciones o asistencias técnicas brindados por el sector a los gobiernos locales, contabilizando también el número de funcionarios o servidores capacitados; a través del procesamiento y custodia de las listas de asistencia (en físico o mediante formulario de asistencia en línea), además de las evidencias (fotografías, capturas de pantalla, etc.) de las capacitaciones o asistencias presenciales o virtuales.

Sección 7: Consulta Pública

La consulta pública es necesaria para la transparencia y legitimidad de las decisiones y puede utilizarse en cualquier momento en el proceso de realizarse un AIR.

7.1 Describa de forma precisa, cuál fue el objetivo de la consulta pública y como se planeó y llevó a cabo

Luego de la evaluación realizada sobre la problemática advertida de "Condiciones inadecuadas de servicios de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5." y considerar que la mejor alternativa de solución es la regulatoria, se consideró realizar la consulta pública del proyecto regulatorio propuesto.

7.2 Qué tipo de consulta pública realizó

Consulta Pública del Proyecto Regulatorio

7.3 ¿A qué actores interesados se consultó dentro proceso del análisis?

Actores internos (Oficina de Modernización, Oficina General de Asesoría Jurídica, Dirección General de Autorizaciones en Transporte, Oficina General de Tecnología de la Información, Oficina de Desarrollo Tecnológico y Digital, todas oficinas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones), Entidades Estatales (Ministerio de Salud, Dirección de la Promoción de la Salud, Dirección de Salud Mental, Ministerio del Interior, Policía Nacional del Perú, Congreso de la República a través del representante de la Comisión de Transporte y Comunicaciones y los otros representantes del congreso) Actores externos (gremios de transporte y entidades complementarias, entre las que participaron: Confederación Nacional de Mototaxis del Perú, Federación Nacional de Mototaxis del Perú - FENAMOP, Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú - CONTRAVEMPERU, Federación de Vehículos Menores del Callao, Asociación de Transportistas Unidos de Cajamarca - ASUTRAC, Asociación de Empresas de Mototaxis Cajamarca- ADEMOTC, Asociación de Mototaxistas Turismo SISA, Federación de Mototaxistas de la Provincia de Barranca, Asociación de Mototaxistas Santa Rosa de Lima de El Agustino, Federación de Transportistas en vehículos Menores de San Juan de Lurigancho).

7.4 Explique de manera general los comentarios recibidos por la entidad (adjuntar su reporte de consulta pública con su matriz correspondiente)

A través de la Resolución Ministerial N° 545-2024-MTC/01.02, se realizó la consulta pública del proyecto regulatorio. Asimismo, del 20 de setiembre al 18 de noviembre del 2024 se recibieron 519 comentarios de entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, respecto al proyecto de "Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones" y de su Exposición de Motivos. Los comentarios se recibieron por el correo normasvial@mtc.gob.pe y el Sistema de Trámite Documentario de esta entidad.

[Ir a la matriz de comentarios](#)

7.5 Describa de manera general la forma en que se utilizaron los resultados de la Consulta Pública en la elaboración del proyecto normativo

Respecto a los 519 comentarios recibidos se han aceptado 49 que opinan favorablemente al proyecto, 420 que no se han aceptado (opinión desfavorable al proyecto), 50 comentarios no son pertinentes en relación a lo regulado en el proyecto y con comentarios discordantes que se han absuelto adecuadamente en la matriz de comentarios. Además, dentro de los 49 que se aceptó se está recogiendo un aporte que se ha tomado en cuenta para actualizar el proyecto normativo, referido: Mejorar la redacción para mayor entendimiento, reducción de la cantidad de años de experiencia del instructor, establecer el título habilitante de forma física o electrónica, se agrega la definición de calcomanía holográfica, se precisa respecto a la presentación del título de propiedad del vehículo automotor menor de la categoría L5. De otro lado, también se considera la propuesta de que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elabore el Manual para la elaboración del Plan Regulador de Rutas con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).

[Ir al informe de consulta pública](#)