



**ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE**

Tipo PA

<b>Creación de PA Nuevo</b>	<b>x</b>	<b>Modificación de PA</b>	
-----------------------------	----------	---------------------------	--

**1 DATOS DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO (PA)**

<b>1.1 Nombre del PA</b>
Permiso de Operación para prestar el Servicio de Mototaxi

**1.2 Breve descripción del PA**

Procedimiento administrativo mediante el cual la persona jurídica solicita, ante la Municipalidad Distrital, el permiso para prestar el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores, de la categoría vehicular L5 (Servicio de Mototaxi), por el plazo de diez (10) años. La aprobación de este procedimiento conlleva a la emisión del Permiso de Operación para prestar el Servicio de Mototaxi, así como, la habilitación de los conductores y vehículos propuestos para la prestación del servicio.

Este procedimiento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo positivo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.

Cabe mencionar que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al amparo de lo establecido en el artículo 11 y el literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y ejerce la competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional; en virtud de ello y conforme a lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, se propone la aprobación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley citada, que regula el servicio de mototaxi, estableciendo el presente procedimiento administrativo; sin embargo, son las Municipalidades Distritales las ejercen la competencia para tramitar el procedimiento administrativo y emitir el pronunciamiento que otorgue el título habilitante.

<b>1.3 Indicar el valor del derecho de tramitación (S/)</b>	<b>0,00</b>	<b>Gratuito</b>	
---	-------------	-----------------	--

**1.4 Indicar si dicho valor ha sido estimado utilizando la metodología de costos aprobada por Decreto Supremo 064-2010-PCM**

<b>Si</b>		<b>No</b>	
-----------	--	-----------	--

**1.5 En el año anterior al presente, ¿cuál ha sido la recaudación total de los ingresos asociados al PA?**

a. Recursos recaudados por el PA (S/)	0,00
b. Total de recursos directamente recaudados por la Entidad Pública (S/)	0,00
c. (a)/(b) (%)	0,00

**1.6 De ser posible, estimar el perfil de los administrados que tramitan/tramitarían el PA**

Persona natural		
Asociaciones y/o organizaciones sin fines de lucro		
Micro empresa (Ventas anuales hasta el monto máximo de 150 Unidades Impositivas Tributarias (UIT))		
Pequeña empresa (Ventas anuales superiores a 150 UIT y hasta el monto máximo de 1700 Unidades Impositivas Tributarias)		
Mediana empresa (Ventas anuales superiores a 1700 UIT y hasta el monto máximo de 2300 UIT).		
Gran empresa (Ventas anuales superiores a 2300 UIT)		
Otros		

**2 PRINCIPIO DE LEGALIDAD**



**ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE**

**2.1 Indicar las normas que regulan el PA (precisando los artículos correspondientes)**

- Artículo 3 y numeral 4.1 del artículo 4 de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.
- Artículos 10 y 11 del proyecto del Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.

**2.2 ¿El PA produce efectos jurídicos sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados?**

Intereses	
Obligaciones	X
Derechos	X
Otros	

**Fundamentar**

El PA es susceptible de producir efectos jurídicos sobre los derechos de los administrados, puesto que con la tramitación y aprobación del PA, estos obtienen el derecho a poder prestar el Servicio de Mototaxi por el plazo de diez (10) años; lo cual a su vez produce el otorgamiento automático de otros derechos subsecuentes, tales como, la inscripción de los vehículos en el sistema informático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la emisión de los documentos habilitantes para la flota vehicular (denominados Certificados de Operación), la emisión de las credenciales para los conductores habilitados, entre otros. Por consiguiente, el PA está destinado a producir efectos jurídicos sobre los derechos de los administrados.

Asimismo, el PA también está destinado a producir efectos jurídicos sobre las obligaciones de los administrados, en tanto que, con la tramitación del PA y la obtención del derecho a prestar el servicio, nace también para los administrados las correspondientes obligaciones de hacer o no hacer que deben observar durante la prestación del servicio, las mismas que se encuentran debidamente desarrolladas en el proyecto del Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.

**2.3 Identificar la(s) norma(s) que otorga(n) competencia a la Entidad Pública para pronunciarse sobre el PA**

**a. Norma**

Normas que otorgan competencia al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para regular el PA:

- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.

Normas que otorgan competencia a las Municipalidades Distritales para pronunciarse sobre el PA

- Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

**b. Artículo**



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

- Artículos 11 y 16 (literal a).
- Segunda Disposición Complementaria.

- Artículo 3, numeral 4.1 del artículo 4 y Tercera Disposición Complementaria.

- Literal a) del numeral 18.1 del artículo 18.

- Subnumeral 3.2 del numeral 3 del artículo 81.

2.4 ¿La entidad pública tiene competencia exclusiva para pronunciarse sobre el PA?

Base legal:	Si		No	X
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los numerales 11.1 y 11.2 del artículo 11° y el artículo 16° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.</li> <li>- Artículo 3 y numeral 4.1 del artículo 4 y Segunda Disposición Complementaria de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</li> </ul>				

2.5 Si la respuesta al numeral anterior es NO, indicar el nivel de gobierno (regional o local)

Regional		Base Legal :	
Local	X	Base Legal :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Artículo 3° y la Tercera Disposición Complementaria de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</li> <li>- Numeral 11.2 del artículo 11° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.</li> </ul>

2.6 Indicar la calificación del PA

De aprobación automática			
De evaluación previa con silencio administrativo positivo	X	Plazo Máximo	30
De evaluación previa con silencio administrativo negativo		Plazo Máximo	
Base Legal:			
Artículo 35 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.			

2.7 Precisar si el PA otorga un derecho sujeto a renovación y, de ser el caso, señalar la frecuencia con que se exige dicha renovación:

No sujeto a renovación (indeterminado)		
Sujeto a renovación	X	
Frecuencia	10 años	
Base Legal:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El artículo 36-B de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.</li> <li>• Artículo 4 de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</li> </ul>		



**ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE**

<b>2.8 Indicar los requisitos del PA (precisando la base legal correspondiente)</b>	
<b>a. Requisito</b>	<b>b. Norma y artículo</b>
<p>Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente:</p> <p>a) La denominación o razón social, el número de la partida registral, el número de Registro Único de Contribuyente (RUC) y domicilio de la persona jurídica solicitante; el nombre completo, número del documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal de la persona jurídica solicitante; así como, el número de partida y asiento registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal de la persona jurídica solicitante.</p> <p>b) Indicación de no encontrarse incurso en ninguno de los impedimentos e incompatibilidades establecidos en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.</p> <p>c) La lista de las personas naturales que forman parte de la persona jurídica indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando los nombres y apellidos, el número de documento nacional de identidad o carnet de extranjería, según corresponda, el número de la licencia de conducir clase b categoría II-c, número del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.</p> <p>d) La lista de los vehículos de las personas naturales que desean constituirse como Prestadores del Servicio, indicando que cumplen con las condiciones para operar como Vehículos del Servicio de Mototaxi, indicadas en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento, consignando además el número de sus placas de rodaje, el número de sus Certificados de Inspección Técnica Vehicular, y el número de sus SOAT o CAT, según corresponda.</p> <p>e) Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.</p>	<p>Literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p> <p>Inciso 1 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p> <p>Inciso 2 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p> <p>Inciso 3 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p> <p>Inciso 4 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p> <p>Inciso 5 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p>
<p>b) Copia simple del contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio, donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso de dicho vehículo en el Servicio de Mototaxi. Este requisito es exigible en el supuesto que la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio no sea propietaria del vehículo.</p>	<p>Literal b) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p>
<p>Propuesta de ubicación de paraderos de embarque y de paraderos de retén, estos últimos de corresponder, elaborada de acuerdo con el Plan Regulador del Servicio de Mototaxi, aprobado por la municipalidad distrital competente.</p>	<p>Literal c) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5</p>

**3 PRINCIPIO DE NECESIDAD**

<b>3.1 Identificar el problema que busca resolver la regulación vinculada al PA</b>
---



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

## ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

### • Problemática

El problema específico son las condiciones inadecuadas (proliferación de vehículos que conlleva a condiciones de inseguridad vial del servicio de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5. Estos vehículos participan en el 26.9% del total de siniestros viales que involucran vehículos menores (motos y trimotos). La inaccesibilidad a los servicios de transporte urbano masivo en zonas de expansión urbana y en áreas donde, por condiciones físicas, no existe oferta de transporte masivo, ha llevado a una proliferación de servicios de mototaxis. Sin embargo, la falta de regulación efectiva ha permitido que estos vehículos operen sin cumplir con estándares mínimos de seguridad, contribuyendo a un alto índice de siniestros viales.

La ausencia de alternativas formales de transporte en estas zonas ha obligado a la población a recurrir a servicios informales, que surgen como respuesta a la demanda insatisfecha de movilidad. Sin embargo, la falta de supervisión y regulación de estas alternativas ha generado un sistema de transporte con bajos estándares de seguridad, vehículos sin condiciones técnicas adecuadas y conductores sin capacitación, lo que incrementa el riesgo de accidentes y la precarización del servicio. De este modo, la inaccesibilidad y la proliferación del transporte informal se convierten en factores determinantes de la inseguridad vial y la deficiente calidad del servicio. Según datos de la Policía Nacional del Perú, de enero a noviembre de 2021 se reportaron 776 accidentes de tránsito con consecuencias mortales que involucraron motos, mototaxis y bicicletas, evidenciando la gravedad del problema y la urgente necesidad de regulación.

### • Evidencias del problema

Los vehículos motorizados menores trimotos, como los mototaxis, han adquirido un papel central en la movilidad urbana y periurbana de diversas regiones del país. Sin embargo, su expansión descontrolada ha generado preocupaciones en términos de seguridad vial y formalización. Según el Observatorio de Seguridad Vial, estos vehículos participaron en el 26.9% de los siniestros viales en los que estuvieron involucrados vehículos menores, de un total de 16,201 accidentes registrados en el primer semestre de 2024, evidenciando un problema creciente. La siniestralidad vinculada a los mototaxis ha mostrado una tendencia al alza, lo que indica la urgencia de medidas para mitigar los riesgos tanto para conductores como para pasajeros y peatones.

A esto se suma la problemática de la informalidad en el servicio. La Municipalidad Provincial de Piura ha identificado que más de 2,000 mototaxis operan sin autorización municipal, sin contar con permisos, tarjetas de circulación ni SOAT, lo que no solo representa un riesgo para los usuarios sino también un desafío para la fiscalización y la gestión del transporte urbano. Este no es un caso aislado, pues a nivel nacional, según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), al 2023 se registraron 1'102,952 mototaxis, con una alta concentración en Lima, Callao, Lambayeque, San Martín, Ucayali y Piura, que en conjunto representan el 76.4% del total.

La oferta de mototaxis ha crecido de manera acelerada en diversas ciudades debido a la falta de alternativas de transporte público accesible y eficiente, especialmente en zonas de expansión urbana. En el distrito de Yauyos, un estudio municipal de 2024 ha identificado una saturación del servicio, lo que refleja que la cantidad de prestadores supera la demanda real del servicio, generando competencia desleal y precarización de las condiciones de trabajo de los conductores.

A pesar de estos desafíos, los mototaxis siguen siendo altamente demandados. Según la encuesta Lima Cómo Vamos 2024, el 38.6% de los usuarios destaca la rapidez del servicio como su principal atributo, mientras que el 26.3% lo prefiere por su bajo costo en comparación con otras opciones de transporte. Este menor costo se debe, en gran parte, a la evasión de regulaciones y la informalidad en la operación. En este contexto, la falta de control y regulación efectiva ha permitido que los mototaxis operen sin cumplir estándares mínimos de seguridad, contribuyendo a un alto índice de siniestralidad. Además, la sobreoferta del servicio en algunas zonas ha generado un mercado desorganizado, donde muchos conductores compiten por tarifas cada vez más bajas, impactando su sostenibilidad económica. Todo esto evidencia la necesidad de implementar medidas que no solo fomenten la formalización del servicio, sino que también mejoren las condiciones de seguridad vial y optimicen el acceso a transporte adecuado en zonas con alta dependencia de los mototaxis.

Fuente: <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semestre-2024>

<https://www.gob.pe/institucion/muniyuca/boletines/957073-yuca-enfrenta-desafio-con-mas-de-2-mil-mototaxis-informales-advierte-la-mpp>

<https://www.limacomovamos.org/reportespercepcion/>

### • Causas del problema:

La limitada accesibilidad al transporte masivo para un sector significativo de la población es una de las principales causas de la proliferación de medios de transporte alternativos en el Perú. En las últimas dos décadas, la expansión urbana ha crecido aproximadamente un 50%, con más del 90% de su desarrollo en condiciones informales. Este fenómeno ha sido impulsado, en gran medida, por subsidios indirectos del Estado en servicios e infraestructura, lo que ha encarecido el suelo urbano y favorecido la proliferación de promotores informales, dificultando la viabilidad de habilitaciones urbanas formales; como resultado, las condiciones inadecuadas en el servicio de transporte son en gran medida una consecuencia del crecimiento urbano desordenado. La falta de planificación y regulación ha generado una demanda insatisfecha que ha sido cubierta, de manera informal, por medios de transporte alternativos.

Otro factor determinante es la ausencia de un marco normativo que regule la capacitación de los conductores de mototaxis. La falta de instrucción en normas de tránsito, manejo defensivo y atención al usuario incrementa el riesgo de accidentes y malas prácticas, afectando la seguridad vial y la calidad del servicio. Además, la ausencia de regulación impide la profesionalización del sector y dificulta su formalización. Por otro lado, la preferencia de la población por un transporte rápido y de bajo costo, especialmente en zonas periféricas con escasa fiscalización, impulsa la expansión de los mototaxis. Sin embargo, la falta de controles estrictos y la facilidad de acceso al servicio fomentan un alto nivel de informalidad, donde muchos conductores operan sin los permisos necesarios, comprometiendo la seguridad y eficiencia del transporte urbano.

### • Efectos del problema:

1. Perjuicios sobre la salud física de las víctimas de siniestros de tránsito: El incremento de accidentes de tránsito relacionados con el servicio de mototaxis, muchas veces informal o sin regulación, genera graves consecuencias en la salud de las víctimas, incluyendo lesiones permanentes, discapacidad o incluso mortalidad. Estos impactos no solo afectan la calidad de vida de las personas, sino que también representan elevados costos médicos y sociales para las familias y el sistema de salud pública.
2. La informalidad del servicio facilita delitos como asaltos y robos, ya que no hay control sobre los conductores ni registros adecuados. La falta de supervisión impide sancionar infractores, generando desconfianza y afectando la percepción de seguridad del transporte.
3. La proliferación de mototaxis y transportes informales desorganiza el tránsito, con conductores que invaden carriles, obstruyen vías y generan congestión. La falta de rutas establecidas y paraderos definidos reduce la fluidez del tráfico, afectando la movilidad y aumentando el riesgo de accidentes.
4. Reducción de la confianza de la ciudadanía sobre el cumplimiento de las normas de tránsito: La persistencia



## ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

### 3.2 Señalar el ámbito del problema identificado

Nacional	X
Regional	
Local	

#### Fundamentar:

Si bien la prestación del Servicio de Mototaxi se efectúa dentro del ámbito distrital, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5; dicha problemática se presenta a lo largo del territorio nacional, toda vez que, del análisis efectuado en distintas localidades, se ha identificado que no todas las Municipalidades Distritales cuentan con ordenanza que regule el Servicio de Mototaxi. Aunado a ello, la regulación de dicho servicio no es uniforme y varía de acuerdo a la localidad de la Municipalidad Distrital que sí lo tenga regulado, aspectos que conllevan a la accidentalidad, informalidad y la prestación del servicio en condiciones de inseguridad.

### 3.3 Identificar el objetivo específico del PA y fundamentar cómo contribuye a resolver el problema identificado

#### Objetivo específico:

Establecer los requisitos y/o condiciones necesarias que el operador debe cumplir para obtener autorización que le permita prestar el servicio de transporte en mototaxi, con la finalidad de garantizar que dicha actividad sea realizada por personas jurídicas que cumplan con las condiciones mínimas (condiciones de acceso y permanencia) de seguridad; de tal manera que garanticen un servicio de transporte de calidad y seguro. Así como el mecanismo que la entidad pública cuenta para verificar su cumplimiento.

#### Fundamentar:

Este objetivo contribuye a resolver el problema identificado, puesto que exige que los vehículos utilizados en el transporte de mototaxi estén en condiciones técnicas óptimas. Al exigir por ejemplo entre otros requisitos la revisión técnica y el SOAT, se mitigan las fallas mecánicas y se brinda protección a los usuarios en caso de accidentes. Esto reduce significativamente los riesgos de tránsito y mejora la seguridad vial en estas áreas de difícil acceso.

Además, el objetivo aborda la necesidad de que los conductores cuenten con la categoría profesional correspondiente. Implementar un sistema de control que verifique ello, garantiza que solo personas adecuadamente preparadas operen los vehículos en terrenos complejos, disminuyendo la probabilidad de errores humanos que puedan causar accidentes. Esto es crucial para asegurar que el servicio de transporte sea confiable y seguro.

Asimismo, el procedimiento establece que los conductores cuenten con una licencia de conducir de categoría profesional, lo que garantiza que tengan conocimientos específicos sobre la conducción de estos vehículos y normas de tránsito. Esto contribuye a reducir los accidentes causados por errores humanos, mejorando la seguridad vial. Además, el requisito de un certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado verifica que los conductores se encuentren en condiciones físicas y mentales adecuadas para operar un mototaxi, disminuyendo el riesgo de siniestros asociados a fatiga, problemas visuales u otras afecciones de salud.

El control sobre la propiedad y uso de los vehículos también es clave. En caso de que el conductor no sea el propietario del mototaxi, se exige un contrato de alquiler que establezca la responsabilidad solidaria por cualquier afectación a pasajeros o terceros. Esta medida evita el uso de vehículos sin trazabilidad y sin responsabilidad clara en caso de accidentes o infracciones.

Siendo así, la presente propuesta de solución resuelve la inadecuada prestación del servicio de transporte en mototaxi, ya que este se realizará sin que represente un riesgo para el interés general de la ciudadanía, de modo que se otorgará una autorización a los administrados para la prestación del servicio de transporte en mototaxi.

### 3.4 ¿Cuáles son los riesgos más relevantes de eliminar el PA?

- Aumento de la Informalidad: Sin la presente propuesta de solución, se intensificaría la informalidad en el sector, aumentando la cantidad de operadores que ofrecen servicios sin cumplir con estándares de seguridad, lo que afecta directamente la seguridad vial.

- Obstáculos para el Desarrollo Socioeconómico: No contar con la presente propuesta de solución aumentaría las brechas de acceso a oportunidades económicas esenciales, restringiendo el desarrollo socioeconómico. Asimismo, la eliminación de la propuesta de solución impediría contar con una herramienta que permita el ordenamiento del servicio y su complementariedad con el plan regulador, no desincentivando la competencia desleal en la oferta de mototaxis. Esto genera brechas entre quienes operan en la formalidad y quienes no, afectando el desarrollo económico de los agentes involucrados.

### 3.5 ¿Existe un mecanismo alternativo, que no constituya un procedimiento administrativo y pueda reemplazar adecuadamente el PA?

Si		Breve descripción:	
----	--	--------------------	--



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

No	X	Fundamentar:	<p>El artículo 29° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, señala que, se entiende por procedimiento administrativo al conjunto de actos y diligencias tramitados en las entidades, conducentes a la emisión de un acto administrativo que produzca efectos jurídicos individuales o individualizables sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados.</p> <p>Asimismo, el artículo 4° de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, establece que los títulos habilitantes son autorizaciones otorgadas por la municipalidad distrital para la prestación del servicio en su jurisdicción y tendrá una vigencia de 10 años, siendo los siguientes: (i) permiso de operación y (ii) certificado de operación.</p> <p>Conforme a ello, en primer lugar, el otorgamiento del Permiso de Operación implica conceder al administrado un derecho que le faculta a prestar el Servicio de Mototaxi a nivel distrital.</p> <p>Aunado a ello, para que el administrado acceda a dicho permiso, es necesario que cumpla con un conjunto de requisitos preestablecidos en la normativa correspondiente, los cuales tienen sustento legal en lo dispuesto en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, que exige condiciones en cuanto a los vehículos que serán destinados para el servicio de mototaxi, así como, en cuanto a los conductores que serán habilitados para prestar el mismo servicio.</p> <p>Por lo tanto, el Permiso de Operación para prestar el Servicio de Mototaxi, al implicar el otorgamiento de un derecho previo cumplimiento de requisitos determinados, necesariamente debe ser tramitado mediante el mecanismo procedimental según la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Por lo tanto, no resulta factible contemplar alternativas distintas al procedimiento administrativo, para acceder al derecho mencionado.</p> <p>En ese contexto, la autorización para prestar el servicio de transporte en mototaxi busca contar con un mecanismo que permite a las municipalidades distritales, evaluar si los solicitantes cumplen con los requisitos y/o condiciones técnicas y legales establecidos en la normatividad vigente.</p> <p>Ahora bien, las técnicas de aprobación automática y control posterior no serían las más idóneas para controlar el cumplimiento de todas las condiciones técnicas los requisitos exigidos por la normativa sobre la materia, debido a que tales técnicas implican una supervisión y revisión una vez que la actividad ya ha sido autorizada, esto es una vez que ya se generaron los riesgos para la seguridad en el transporte y para la vida y la salud de las personas. En ese sentido, siendo que se trata de una actividad riesgosa, el objetivo es que la autoridad, antes de autorizar el servicio, evalúe que se cumplan con las condiciones técnicas.</p> <p>Por estas mismas consideraciones, la auto-regulación tampoco no sería una alternativa viable, toda vez que, al ser una actividad eminentemente riesgosa para la vida y la salud de las personas, el Estado necesariamente tiene que intervenir como garante de los derechos fundamentales, velando por el cumplimiento de las condiciones y obligación establecidas en el Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5. Ello a través del mecanismo para la obtención de la autorización, así como a través de las funciones de fiscalización y sanción.</p>
----	---	--------------	--

3.6 Si la respuesta a la pregunta anterior es SÍ, ¿en qué plazo podría implementarse dicho mecanismo alternativo y bajo qué condiciones?

--



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

4.1 Objetivo específico del PA

Establecer los requisitos y/o condiciones necesarias que el operador debe cumplir para obtener autorización que le permita prestar el servicio de transporte en mototaxi, con la finalidad de garantizar que dicha actividad sea realizada por personas jurídicas que cumplan con las condiciones mínimas (condiciones de acceso y permanencia) de seguridad; de tal manera que garanticen un servicio de transporte de calidad y seguro. Así como el mecanismo que la entidad pública cuenta para verificar su cumplimiento.

4.2 Fundamentar cómo contribuye cada uno de los requisitos al objetivo específico del PA

a. Denominación del requisito	¿Se puede eliminar algún requisito por no contribuir al objetivo del PA? Si la respuesta anterior es NO, fundamentar	Fundamentar
<p>Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente:</p> <p>a) La denominación o razón social, el número de la partida registral, el número de Registro Único de Contribuyente (RUC) y domicilio de la persona jurídica solicitante; el nombre completo, número del documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal de la persona jurídica solicitante; así como, el número de partida y asiento registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal de la persona jurídica solicitante.</p> <p>b) Indicación de no encontrarse incurso en ninguno de los impedimentos e incompatibilidades establecidos en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.</p> <p>c) La lista de las personas naturales que forman parte de la persona jurídica indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando los nombres y apellidos, el número de documento nacional de identidad o carnet de extranjería, según corresponda, el número de la licencia de conducir clase b categoría II-c, número del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.</p> <p>d) La lista de los vehículos de las personas naturales que desean constituirse como Prestadores del Servicio, indicando que cumplen con las condiciones para operar como Vehículos del Servicio de Mototaxi, indicadas en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento, consignando además el número de sus placas de rodaje, el número de sus Certificados de Inspección Técnica Vehicular, y el número de sus SOAT o CAT, según corresponda.</p> <p>e) Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.</p>	<p>NO</p>	<p>El requisito contemplado en el literal a) tiene por finalidad cumplir con los requisitos básicos de todo escrito a ser presentado ante la Administración Pública, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 113 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.</p> <p>El requisito contemplado en el literal b) guarda relación con el objetivo de seguridad puesto que se busca contar con la declaración o manifestación del administrado sujeto a presunción de veracidad, de que no cuenta con antecedentes que puedan significar un riesgo para el interés público, tales como, personas que cuenten con sanciones firmes de cancelación e inhabilitación, o también, aquellas que hayan contado con títulos habilitantes anulados o que hayan sido funcionarios o servidores en la Administración Pública dentro del último año, entre otros. En tal sentido, se busca establecer las mínimas garantías de que las personas que accedan al Servicio de Mototaxi no representen un riesgo para la adecuada prestación del mencionado servicio.</p> <p>Con relación al requisito contenido en el literal c), además de que se busca regular lo dispuesto en los artículos 6 y 7 de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, se tiene por objeto exigir que las empresas que operen en el Servicio de Mototaxi, empleen conductores que cumplan con las condiciones exigidas en la normatividad vigente, y de esa manera, promover la prestación del servicio en condiciones de seguridad.</p> <p>Cabe señalar que, con relación a la exigencia del número de certificado médico, corresponde señalar que este resulta distinto al certificado que se exige para obtener la licencia de conducir mototaxis (BIIC) se denomina "Certificado de salud para licencias de conducir", el cual no es expedido por establecimientos del estado, sino por las personas jurídicas que operan como ECSAL y no versan sobre salud física y mental, sino sobre la aptitud médica y psicológica.</p> <p>De igual modo, con relación al requisito contemplado en el literal d), el objetivo consiste en disponer que el Servicio de Mototaxi se preste con los vehículos adecuadamente condicionados para la prestación del servicio, minimizando riesgos de seguridad vial y promoviendo las condiciones adecuadas de salud y medioambientales, tales como, el exigir que cuente con la póliza o seguro contra accidentes de tránsito, el certificado de inspección técnica que acredite el buen funcionamiento del vehículo, entre otros. Cabe señalar que, la exigibilidad de éste requisito tiene como base legal lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p> <p>En relación con el requisito previsto en el literal e), éste tiene como sustento compensar el costo que demanda a la Administración Pública la tramitación del procedimiento o la prestación del servicio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.</p>



**PERÚ**

Presidencia  
del Consejo de Ministros

## ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

b) Copia simple del contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio, donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso de dicho vehículo en el Servicio de Mototaxi. Este requisito es exigible en el supuesto que la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio no sea propietaria del vehículo.	NO	Por otro lado, sobre el requisito contenido en el numeral 2, éste también tiene como base legal lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 7° de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, y tiene por objeto exigir la titularidad del vehículo destinado a la prestación del servicio, esto es, asegurar que corresponda a su propietario o, en todo caso, al arrendatario debidamente identificado, a fin de establecer e individualizar responsabilidades en caso de contravenir la normatividad de la materia. Ello contribuye con las condiciones de seguridad en la prestación del servicio.
Propuesta de ubicación de paraderos de embarque y de paraderos de retén, estos últimos de corresponder, elaborada de acuerdo con el Plan Regulador del Servicio de Mototaxi, aprobado por la municipalidad distrital competente.	NO	Finalmente, sobre el requisito indicado en el numeral 3), éste se encuentra debidamente justificada en base a razones de necesidad y del correcto ejercicio del derecho a la libertad de empresa que ostenta el administrado para operar el servicio de mototaxi, tal como se ha desarrollado en el numeral 2.8 de la presente ficha.

### 5 PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD

<b>5.1 Indicar el número de veces que se solicitó el PA durante los tres años anteriores</b>		
Año 1	0	
Año 2	0	
Año 3	0	
<b>Estimar el número de veces que se solicitaría el PA anualmente</b>		<b>1946</b>



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

5.2 Estimar los costos (costos monetarios y costos en tiempo) de cada uno de los requisitos señalados en el numeral 2.8

a. Requisitos	b. Costos monetarios	c. Tiempo (minutos)	d. Sustentar (fuente)
<p>Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente:</p> <p>a) La denominación o razón social, el número de la partida registral, el número de Registro Único de Contribuyente (RUC) y domicilio de la persona jurídica solicitante; el nombre completo, número del documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal de la persona jurídica solicitante; así como, el número de partida y asiento registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal de la persona jurídica solicitante.</p> <p>b) Indicación de no encontrarse incurso en ninguno de los impedimentos e incompatibilidades establecidos en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.</p> <p>c) La lista de las personas naturales que forman parte de la persona jurídica indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando los nombres y apellidos, el número de documento nacional de identidad o carnet de extranjería, según corresponda, el número de la licencia de conducir clase b categoría II-c, número del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.</p> <p>d) La lista de los vehículos de las personas naturales que desean constituirse como Prestadores del Servicio, indicando que cumplen con las condiciones para operar como Vehículos del Servicio de Mototaxi, indicadas en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento, consignando además el número de sus placas de rodaje, el número de sus Certificados de Inspección Técnica Vehicular, y el número de sus SOAT o CAT, según corresponda.</p> <p>e) Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.</p>	9542,10	80	<p>Requisito Exclusivo. Comprende los numerales 1, 2, 3, 4 y 5. Se considera un formulario impreso de 7 hojas donde se incluyan los puntos 1,2, 3, 4 y 5. El costo de impresión por una hoja es calculado a partir de una consulta con 4 centros de impresión, señalando que cada copia cuesta 0.1 soles y cada impresión 0.3 soles. Por lo que para estos puntos se considera un costo total de 1.5 soles y un tiempo de llenado de 60 minutos (cabe mencionar que, para calcular el tiempo y espacio en hojas respecto a la cantidad de información, se consultó con cuatro (4) servidores públicos del área de atención al ciudadano), siendo los valores presentados un promedio de las respuestas mencionadas. Para el quinto punto, se estima un tiempo de coordinación equivalente a 20 minutos. Dando un total, por estos 4 puntos, de 2.1 soles y 80 minutos.</p> <p>Sobre el numeral 3, se analiza de manera independiente el costo referido al examen médico, ya que, si bien el llenado de la información solicitada va en el formato impreso, obtener la información respecto al examen médico incurre en un costo adicional para el solicitante. En tal sentido, solo se considera las tres (3) hojas necesarias para completar los datos. Se calcula que aproximadamente 53 conductores ingresarán inicialmente con la persona jurídica que solicite el Permiso de Operación, dicho número es calculado a partir del estudio de saturación del servicio de transporte de vehículos menores (mototaxis) por sobreoferta de prestadores del servicio en el distrito de Yauyos, elaborado por la Municipalidad Distrital de Yauyos en 2024 (Fuente: <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6730154/5839512-estudio-de-saturacion-servicio-transporte.pdf?v=1722619717">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6730154/5839512-estudio-de-saturacion-servicio-transporte.pdf?v=1722619717</a>). Por lo que, a un precio promedio de S/. 180 por persona (consulta entre 4 centros médicos aprobados por el Estado peruano), da un total de S/. 9,540, considerando que el tiempo dedicado a realizar dicho examen ya está cubierto por el costo asociado al mismo y por lo tanto no debe considerarse como carga administrativa.</p>



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

ANEXO 2: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EX ANTE

<p>b) Copia simple del contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio, donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso de dicho vehículo en el Servicio de Mototaxi. Este requisito es exigible en el supuesto que la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio no sea propietaria del vehículo.</p>	<p>12,00</p>	<p>5</p>	<p>Con relación al requisito b), el escenario frecuente es el alquiler del mototaxi para ejercer el servicio de transporte, por lo que, es un requisito exclusivo. Se asume que, en total, de 53 unidades por cada persona jurídica, considerando que este supuesto se basa en el estudio de saturación del servicio de transporte de vehículos menores (mototaxis) por sobreoferta de prestadores del servicio en el distrito de Yauyos, elaborado por la Municipalidad Distrital de Yauyos en 2024, en situación de alquiler solo se encuentran 30. Considerando que el estándar de contrato de mototaxi es de dos hojas a partir de diversos modelos encontrados, se considera que 30 transportadores realizarán la copia del contrato, lo cual incurre en 60 hojas para fotocopiar (costo por hoja de 0.20 soles) y un tiempo estimado de 10 segundos por copia de contrato, dando un total de 5 minutos y 12 soles (60hojas x 0.20 c/h = 12 soles)</p> <p>Fuente: <a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6730154/5839512-estudio-de-saturacion-servicio-transporte.pdf?v=1722619717">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6730154/5839512-estudio-de-saturacion-servicio-transporte.pdf?v=1722619717</a></p>
<p>Propuesta de ubicación de paraderos de embarque y de paraderos de retén, estos últimos de corresponder, elaborada de acuerdo con el Plan Regulador del Servicio de Mototaxi, aprobado por la municipalidad distrital competente.</p>	<p>0,30</p>	<p>180</p>	<p>Referente a la propuesta de paraderos, se trata de un requisito exclusivo. Se estima que el tiempo de planificación y redacción de la propuesta será de 3 horas, distribuidas en distintos días, con la propuesta materializada en una hoja de 0.30 soles de costo de impresión.</p>

5.3 Carga administrativa del PA

Costo unitario del PA	9575,60
Cantidad de administrados que solicitaron el PA en el año	1946
Frecuencia	0,10
TOTAL DE CARGAS ADMINISTRATIVAS DEL PA	1863411,760 0

5.4 De los requisitos establecidos en el numeral 5.2, ¿se puede proponer un requisito alternativo que genere menores costos al administrado?

Si	
No	

Si la respuesta es Sí, estimar los costos (costos monetarios y costos en tiempo) correspondientes

a. Requisitos	b. Costos monetarios	c. Tiempo (minutos)	d. Sustentar (fuente)
---------------	----------------------	---------------------	-----------------------

5.5 Carga administrativa del PA, después del ACR

Costo unitario del PA	0,00
Cantidad de administrados que solicitaron el PA en el año	0
Frecuencia	0,00
TOTAL DE CARGAS ADMINISTRATIVAS DEL PA	0,0000