

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

INFORME FINAL DE LA CONSULTA PÚBLICA

ENTIDAD	: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
PROYECTO NORMATIVO	: 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 CONSULTA PÚBLICA	: Consulta Pública del Proyecto Regulatorio
UNIDAD RESPONSABLE	: Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

En el presente informe final se detalla el proceso de consulta pública, describiendo en forma concisa cómo se llevaron a cabo las etapas descritas en los Lineamientos para la aplicación de la Consulta Pública en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobados por la Resolución Ministerial N° 163-2021-PCM. A este informe se adjunta la matriz de comentarios.

1. Etapa preparatoria

1.1. Objetivos de la consulta

El artículo 14 del "Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante", aprobado mediante Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, establece que la entidad pública programa y organiza la consulta pública con el objetivo de lograr la transparencia, predictibilidad, apertura y participación activa en el proceso de producción normativa.

Al respecto, la entidad pública puede emplear herramientas como talleres, reuniones con expertos, grupos focales, paneles de ciudadanos, comisiones consultivas, pre publicaciones, entre otros, dependiendo del objetivo de la consulta pública, la magnitud del problema público que se pretende solucionar, la oportunidad en las distintas etapas del proceso de producción normativa, y la previsión de los respectivos recursos.

El artículo 9 de los Lineamientos para la aplicación de la Consulta Pública en el marco del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 163-2021-PCM, señala que existen dos tipos de consulta pública: (i) consulta pública temprana, y (ii) consulta pública del proyecto regulatorio. Dicho artículo también menciona que, para la aprobación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante por parte de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, "es necesario que las entidades hayan realizado como mínimo la consulta pública del proyecto regulatorio."

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Sobre el particular, y con el objetivo de lograr la transparencia, predictibilidad, apertura y participación activa en el proceso de producción normativa, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante el MTC, llevó a cabo la consulta pública del proyecto regulatorio. Así pues, con fecha 19 de septiembre de 2024 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano", la Resolución Ministerial N° 545-2024-MTC/01.02 mediante la cual dispone en su artículo 1 la publicación del "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", en adelante el Proyecto del Reglamento, en la sede digital del MTC (www.gob.pe/mtc), con el objeto de recibir los comentarios, aportes u opiniones de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de quince (15) días calendarios, contados desde el día siguiente de su publicación.

La consulta pública del proyecto regulatorio se desarrolló con el objetivo de socializar y dar a conocer las disposiciones que permitan mejorar las condiciones de acceso y de operación para prestar el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, así como las obligaciones del Transportador y del Prestador del Servicio. Cabe precisar que, se reglamenta en cumplimiento de lo establecido por la Segunda Disposición Complementaria de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, en adelante la Ley.

1.2. Coordinaciones con otros órganos y organismos del Estado

En primera instancia, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC, en adelante la DGPRTM, remitió oficio al Ministerio de Salud, en adelante el MINSA, convocando a una mesa de trabajo para el día 20 de marzo de 2024, a fin de evaluar las alternativas de regulación conforme al marco de sus competencias en el marco de los artículos 5 y 7, numeral 2 de la Ley.

Asimismo, la DGPRTM, remito oficio al Ministerio del interior, en adelante el MININTER, con la finalidad de que emita pronunciamiento respecto al artículo 16 de la Ley, la cual busca promover la participación activa de los operadores y prestadores de servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores con las oficinas de Seguridad Ciudadana de las Comisarias de la Policía Nacional del Perú. De igual manera se remitió oficio a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, en adelante la SUTRAN, solicitando opinión favorable en el marco de sus competencias sobre el 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.

Entidades	Oficios de invitación
Ministerio de salud	0330-2024-MTC/18 0366-2024-MTC/18
Ministerio del Interior	0316-2024-MTC/18
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	0478-2024-MTC/18

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

1.3. Coordinaciones con otras unidades orgánicas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

La DGPRTM, solicitó la opinión de las Unidades Orgánicas del MTC que cuentan con funciones vinculantes para el desarrollo del Proyecto del Reglamento, con la finalidad de recibir comentarios y/o sugerencias dentro del marco de sus competencias. Debiendo brindar opinión de modo formal y luego de obtenida su conformidad es necesario que el citado proyecto sea evaluado por los órganos de asesoramiento de este Ministerio como son la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) y Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP). A continuación, se detallan las Unidades Orgánicas y Órganos de Asesoramiento consultadas:

Unidades orgánicas y Órganos de Asesoramiento del MTC	Memorando
Oficina General de Tecnología de la Información	0199-2024-MTC/18 0627-2024-MTC/18 (M) 104-2024-MTC/18
Dirección General de Autorizaciones en Transporte - Dirección de Circulación Vial - Dirección de Servicios de Transporte terrestre.	0663-2024-MTC/18 (M) 104-2024-MTC/18
Dirección de Seguridad Vial	0293-2024-MTC/18
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto	0821-2024-MTC/18
Oficina de Asesoría Jurídica	1312-2024-MTC/18

1.4. Selección de partes interesadas

Sobre el particular, como bien se mencionó con anterioridad, la Ley dispuso la que el Poder Ejecutivo (el MTC) sea el encargo de su reglamentación, siendo que la Ley fue promulgada el 31 de octubre de 2023, la DGPRTM con fecha 23 de noviembre y 01 de diciembre de 2023, respectivamente, convocó a una reunión en la sede principal del MTC ubicada en Jr. Zorritos N° 1203, Cercado de Lima, provincia y departamento de Lima, con la finalidad de empezar a recibir comentarios para la reglamentación de la Ley. En dichas reuniones se pudo contar con los siguientes participantes:

Gremios de transportistas de vehículos menores (mototaxi)	Oficios de invitación
Federación Nacional de Mototaxi del Perú	1044-2023-MTC/18
Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú – CONTRAVEMPERU	1106-2023-MTC/18

Bajo la misma línea, con fecha 18 de diciembre de 2023 se llevó a cabo una mesa de trabajo en el marco de la reglamentación de la Ley, convocada igualmente por

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

la DGPRTM, en dicha mesa de trabajo se contó con la participación de los siguientes actores:

Gremios de transportistas de vehículos menores	Oficio Múltiple de invitación
Federación Nacional de Mototaxi del Perú - FENAMOP	0144-2023-MTC/18
Confederación Nacional De Mototaxis Del Perú	
Asociación de Mototaxistas Turismo Sisa	
Federación de Mototaxistas de la Provincia de Barranca	
Asociación de Mototaxis Santa Rosa De Lima de El Agustino	

Siguiendo la misma línea, el 17 de enero de 2024, la Oficina de Dialogo y Gestión Social del MTC, convocó para el día 31 de enero de 2024, a una mesa de trabajo a fin de que la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, en adelante la DPNTRA, de la DGPRTM, realizará la presentación del Proyecto de Reglamento de la Ley. Para dicha ocasión se pudo contar con la participación de los siguientes actores:

Gremios de transportistas de vehículos menores	Oficio Múltiple de invitación
Federación Nacional de Mototaxi	0001-2024-MTC/04.03
Confederación Nacional De Mototaxis Del Perú	
Confederación de Transportistas en vehículos menores del Perú	

De igual forma, es necesario mencionar que mediante Oficio N° 03-2024-ADEMOTC de fecha 25 de marzo del 2024, Oficio N° 014-2024- ASUTRAC de fecha 01 de abril del 2024, Oficio N° 33-CONFEDERACION-2024 de fecha 03 de abril del 2024, remitido por la Asociación de Empresas de Mototaxis Cajamarca, la Asociación de transportistas unidos por Cajamarca – ASUTRAC y la Confederación de Mototaxistas del Perú, respectivamente, presentaron propuestas para la elaboración del Proyecto del Reglamento. Sobre ello, dichas propuestas fueron materia de análisis a fin de ver su viabilidad y de esta manera, pudiesen ser incorporadas al Proyecto del Reglamento de ser el caso.

Es importante destacar además que, sumando esfuerzos para una mejor difusión, la DGPRTM a través de la DPNTRA participó en dos (2) eventos en las ciudades de Piura y Pisco, con la finalidad de exponer los alcances de la Reglamentación de Ley N° 31917. A continuación, se detallan los eventos:

Lugar y fecha	Tema a tratar
Auditorio del Gobierno Regional Piura Martes 24 de septiembre del 2024, a las 10:00 horas	II FORUM NACIONAL LEY N° 31917 Y SU REGLAMENTACION

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Auditorio Municipal De Pisco Viernes 11 de octubre del 2024 a las 09:00 am	III FORUM NACIONAL LEY N° 31917 Y SU REGLAMENTACION
--	--

1.5. Documentos de consulta

Prepublicación:

Con fecha 19 de setiembre de 2024 se publicó en el Diario Oficial "El Peruano", la Resolución Ministerial N° 545-2024-MTC/01.02 mediante la cual dispone en su artículo 1 la publicación del "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", en la sede digital del MTC (www.gob.pe/mtc).

El artículo 2 de la referida resolución dispuso que los comentarios, aportes u opiniones, deben ser remitidas a la sede principal del MTC con atención a la DPNTRA de la DGPRTM, ubicada en Jr. Zorritos N° 1203, Cercado de Lima, o a la dirección electrónica: normasvial@mtc.gob.pe.

1.6. Plazos

El plazo para recibir los comentarios, aportes u opiniones de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, fue de quince (15) días calendarios, contados desde el día siguiente de la publicación de la referida resolución ministerial.

2. Etapa de ejecución

2.1. Difusión de la consulta pública

En atención al cumplimiento de la normativa vigente, se realizó la difusión de la consulta pública del proyecto regulatorio, la cual fue replicada en los distintos medios de comunicación, así como en las redes sociales más utilizadas, a continuación, se detallan:

Formato	Título / Medio	Enlace
Página web del MTC	Resolución Ministerial N° 545-2024-MTC/01.02	https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/6007469-545-2024-mtc-01-02
Web	Radio Nacional	https://www.radionacional.gob.pe/noticias/actualidad/mtc-publica-proyecto-de-reglamento-para-el-transporte-publico-en-mototaxis
	Ozono Televisión	https://ozonotv.com/mtc-publica-proyecto-de-reglamento-para-el-transporte-publico-en-mototaxis/
	El Gas Noticias - web	https://is.gd/lzofAS

**PERÚ**

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
 "Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

	Diario El Sol del Cusco - web	https://is.gd/Hy88Xb
	La República - web	https://larepublica.pe/sociedad/2024/09/21/el-nuevo-reglamento-del-mtc-que-regira-para-el-servicio-de-mototaxi-en-peru-conoce-requisitos-y-sanciones-1765596
	Trujillo 360 - web	http://www.trujillo360.pe/institucion-al/mtc-publica-proyecto-de-reglamento-para-el-transporte-publico-en-mototaxis/
	Diario La Industria	http://laindustria.pe/nota/26621-mtc-propone-nuevo-reglamento-para-regular-el-servicio-de-mototaxis-en-peru
	Etcetera.pe	https://diarioetc.blogspot.com/2024/09/mtc-publica-proyecto-de-reglamento-para.html
	Diario El Clarín Amazonas	https://clarinmedios.com.pe/mtc-publica-proyecto-de-reglamento-para-el-transporte-publico-en-mototaxis
	Trujillo es hoy	https://trujilloeshoy.com/mtc-publica-proyecto-de-reglamento-para-el-transporte-publico-en-mototaxis/
	Infobae	https://www.infobae.com/peru/2024/09/22/nueva-ley-del-mototaxista-creara-un-registro-universal-de-los-transportistas-que-brindan-este-servicio/
	Tu Diario Huánuco - web	https://tudiariohuanuco.pe/nacional/mtc-reglamentara-transporte-publico-de-personas-en-mototaxis/
	La República	https://larepublica.pe/sociedad/2024/09/24/mtc-nueva-ley-de-mototaxis-implementa-registro-universal-y-medidas-para-regular-el-transporte-en-peru-1906728
	El Comercio	https://elcomercio.pe/respuestas/cual/ tienes-un-mototaxi-este-es-el-nuevo-reglamento-que-deberas-cumplir-segun-mtc-tdpe-noticia/
	La República	https://larepublica.pe/sociedad/2024/09/21/el-nuevo-reglamento-del-mtc-que-regira-para-el-servicio-de-mototaxi-en-peru-conoce-requisitos-y-sanciones-1765596
Prensa escrita	Diario La República,	http://ipshort.ipnoticias.com/UfHgW

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

	Diario Expreso	http://ipshort.ipnoticias.com/BNiOD
Redes sociales	Cañete Reporta	https://www.facebook.com/6J676/posts/pfbid022MJ7k2KTiNRhFhwZ4pHHp2sUA5TYBUZ8GAEcSksCCDPqdB4Tz6kw5VDeHRRiypLtl
	Shalomplustv Tingo Maria	https://www.facebook.com/shalomplustv/posts/pfbid0YLTAs3S7962JRMR4eHQAzKBFAR5NqPSMkKhzRtQWfnsL2rdN2HFdwdGVVLUvb52I
	Global Studio TV	https://www.facebook.com/globalstudiotv/posts/pfbid0ap5YmErCEdS561HUKbfjBwqKkMEjo7oTVbAjp5pPrBBHSTs21tfZBN1hE26QsqfKI
	Radio Marañón	https://www.facebook.com/radiomarañon/posts/pfbid02XC4pj3xKi85uqQrJsxUxqVA9sCvcVLZvZasBCvzJjkJnz9sblznNabCs6XMZ5s7dl
	Radio Continente de Cajamarca	https://www.facebook.com/radiocontinentecajamarca/posts/pfbid02xPdEoMaA5dS7UKjpD1aSrJ7gGcK6x9UsCuLZQ65t17wGhYhH62A9mzTzRPcBFMful
	Los Cazadores	https://www.facebook.com/LoscazadoresTrujillo/posts/pfbid033YCuPT1zF4FkVrWNUY2FeCB6qKJZIDFv8EGc8MUC1QfTCEL9ZLiqy9BHRq5SMsmNI
	Juane Guevara Matos	https://www.facebook.com/juanseguevaramatos/posts/pfbid0zStEHteDHZQ2j3CJzjU2nVijmse7WYMA1H8FmLSGMUydgmuFGGrPsm1cXBmzRdw1zl
	Ozono Televisión	https://www.facebook.com/ozonotelevision/posts/pfbid026EbX2thR6qmFebHN7CpXiuV5a7ehmm53VHJcxHpN3mrUHfsV7kNsaEcTexeq6A7QI
	News Trujillo	https://www.facebook.com/NewsTrujillo/posts/pfbid02VRxMoZH3gqvoy4izecPhDFjUQBNP5bM673s7DYcjs9kc9iaqFf1LjCWPjU1rx7C2I
	Trujillo 360	https://is.gd/YCoPiD
	Diario El Sol del Cusco	https://is.gd/KaMCbr
	Los Protagonistas AQP	https://is.gd/C326Pk
	Megavisión Canal 25 - pisco	https://is.gd/1RZG88
	Detrás de la noticia Iquitos	https://is.gd/minYJj

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Hoy Noticias - Puerto Maldonado	https://is.gd/lzEPFz
TN Noticias - Huánuco	https://is.gd/fLwuAh
Trujilloinforma	https://is.gd/rIVzeJ
Radio Satélite 102.3 FM Stereo	https://is.gd/1e279f
Ruta Informativa	https://is.gd/Jym2qb
Diario Iquitos Digital	https://is.gd/DbVy5f
Piura News	https://is.gd/mkS82a
UnaVoz	https://is.gd/Jscih9
Réplica Noticias Trujillo	https://is.gd/zYlsfy
Ica Informa Digital	https://is.gd/EqopJ5
Uchumayo Informa	https://is.gd/UYWc20
N7 informa	https://is.gd/dp9CXz
La República	https://www.facebook.com/larepublicape/posts/pfbid0rtJBpSuWe3sdFbtnRLUtsGQ6g528J5NfrxKLSNZh67Qti2RPZnYXPRotWLYaAWMAI
El Gas Noticias	https://www.facebook.com/GasNoticias/posts/pfbid02inupVPo6v3R8KTnx4hhHoYUqvRBtdhMbEoBE29wEfwq1QebQp1Xa9povMLH9LjVxl
Sobre Ruedas canal digital	https://www.facebook.com/SobreRuedas.com.pe/posts/pfbid0vk4wBiMisMdPWZtArranu6hLnZkpxh2dzCHWBp9JGkf6saptPiiirYeC4f3bdR578l
Notivisión Madre de Dios – Oficial	https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid0tD59NA8B824ZUBfTBU8Q3z8HxFU93AczGQxZFtF6F8y6EEExvH3Ny7i23AJ6E3sUFI&id=100089247041551
Diario La Industria	https://www.facebook.com/LaIndustria.pe/posts/pfbid0ZNeHAsWae9688ro8yGr27kFXSABRWoyThCAb6cbHMie6mURiSwdNakrDxdPeAaZSl
Etcetera.pe	https://www.facebook.com/Etcetera.pe/posts/pfbid02sdS8ZH8Kuwe6huis9ijaZQGuqdmXBSYWkqfJ2wz4GNXuhddbGtf3FzdbthHdLAEml
Diario El Clarín Amazonas	https://www.facebook.com/EIClarinAmazonas.pe/posts/pfbid0cYE2EKadPhmq1svLSwUTAuxXtN287fS8y

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

		eyTxehu2e7PkT2w3NAevY1rwB8xrky3I
	Informativo Madre de Dios	https://www.facebook.com/Madreo desense/posts/pfbid0aBAeFD2a8N2KJJr99pBVas9YPvBGEby1hawvZMZxFpLvi8TYq9t6R7EMHixcqJTSI
	Jaén Noticias	https://www.facebook.com/JaenNoticiasTeInforma/posts/pfbid02YGKQfWiGEt4Xn9AdGBDWHESYvNUzFsYcpXkYdeC7AW2m3RfVeYB6K2MxPFZGj1B7I
	Agencia Cusco Comunicaciones	https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02XPY1fGm4YhDRm98rEftbXdGxoMwMY9UQth4FayahHpPyewtdU6DsmoZCYD3SajRI&id=100063755972715
	Limatopías	https://www.facebook.com/limatopias/posts/pfbid02EZrPqdxYVfBvqroxuWHAPF1aZGPwVmdREaAtFK1aQAXHUhutAgxqvGVN7i817QEUI
	HOYPERÚ TV	https://www.facebook.com/HoyPeruTV/posts/pfbid0ZDMsdeMjjDPCocTbgZomvhSkScx3oBrrYqqzefSnBVGdBpLejoQwb6SiFAKotf8el
	Felipe Hugo Tapia Flores	https://www.facebook.com/felipe.tapiaflores/posts/pfbid0264ssho5sqPuw3VwWEyUPABijfSg3Gr4S9ErqhzppwbNSyzQLLUVkgGRh8cc8A7NI
	Gato por Liebre	https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02gHfMMqzrBU1R4TjwPtRhVvqgKptuNB4akSyvu5xeabxmHAHCXzf2zA1vexrLtc9SI&id=61556085397621

2.2. Matriz de comentarios

De la revisión a la bandeja del correo electrónico normasvial@mtc.gob.pe, como a los documentos ingresados a la DPNTRA de la DGPRTM a través de la mesa de partes del MTC, se tiene que un total de setenta (70) administrados presentaron sus respectivos correos y documentos, dentro de los cuales se pudo evidenciar un total de quinientos diecinueve (519) comentarios, aportes u opiniones. A continuación, se detalla la lista de los administrados:

N°	Tipo	Nombre
1	Ciudadano	Sonia Gonzales Yarihuaman
2	Ciudadano	Augusto Gómez
3	Ciudadano	Everlin Ovet Surita peña
4	Ciudadano	Benjamín Boza
5	Ciudadano	José Concepción
6	Ciudadano	Lanny Carreño Farfán

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

7	Ciudadano	Euler Suarez Paucar
8	Ciudadano	Isaías Robles
9	Ciudadano	Juan Aldo Tello Vega
10	Ciudadano	Francisco Franco Chacaltana
11	Ciudadano	Vanessa Chávez
12	Ciudadano	Juan Gabriel Condor
13	Ciudadano	David Ramírez
14	Ciudadano	Pablo Lapa – 2
15	Ciudadano	Víctor Sánchez
16	Ciudadano	Miguel Gómez
17	Ciudadano	Jorge Luis Aquije Vega
18	Ciudadano	Rooney Ramos
19	Ciudadano	Nick Del castillo
20	Ciudadano	Freddy Gago
21	Ciudadano	Jhon Salvatierra
22	Ciudadano	Mateo Edwin Orozco Gaspar
23	Ciudadano	Wilmer del Rosario
24	Ciudadano	Luis Alberto Ramírez
25	Empresa	Aceite Palta
26	Ciudadano	Edson Mendoza
27	Ciudadano	Miguel Eduardo Quezada Huapaya
28	Gremio	Asociación de empresas de mototaxis Cajamarca - ADEMOTC
29	Entidad	Municipalidad Provincial de Barranca
30	Empresa	Kaeme Motors
31	Ciudadano	Johnny Mendoza García
32	Ciudadano	Gonzaliño Gonzales
33	Ciudadano	Alfonso Poma Apari
34	Ciudadano	Christopher Zevallos
35	Ciudadano	Jorge León Rodríguez
36	Ciudadano	Juan Vq
37	Gremio	Asociación de Transportistas Unidos por Cajamarca - ASUTRAC
38	Empresa	Jpch Inversiones EIRL
39	Ciudadano	Alejandro López
40	Ciudadano	Elsa Vizcarra Chávez
41	Ciudadano	Mauricio Rios Jhonatan Freyser
42	Ciudadano	Wilmer Flores
43	Ciudadano	Kalafatovich Castro Margaret
44	Ciudadano	Rolando Coterá
45	Entidad	Municipalidad Distrital de Comas
46	Gremio	Frente de Defensa de Transporte Menor Puente Piedra - Lima
47	Entidad	Municipalidad Distrital de Los Olivos
48	Ciudadano	Mario Jáuregui Meza
49	Ciudadano	Jose Luis Saldarriaga Rodríguez
50	Ciudadano	Ricardo Alexander Fiestas Abad
51	Ciudadano	Ricardo Peña Bermúdez
52	Ciudadano	RUBEN CESAR LAURA JOVE
53	Empresa	Empresa de Transporte y Servicios Múltiples Confraternidad S.A.
54	Ciudadano	Edwin Morales
55	Gremio	Asociación de Mototaxis "EL PUEBLO"

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

56	Empresa	Empresa de Transporte y Servicios Múltiples Juventud Olivense S.A.
57	Empresa	Empresa de Multiservicios Estrella de David S.A
58	Empresa	Empresa Villa del Norte S. A. - EVINSA
59	Empresa	Empresa Fray Martin de Thours S.A - EFRAMATSA
60	Ciudadano	Julio Franco
61	Ciudadano	Abelardo Humberto Campos Rabanal
62	Empresa	Empresa de Transportes en Vehículos Menores Sarita Colonia S.A. – ETVMSC S. A.
63	Empresa	Empresa de Transporte y Servicios Múltiples Trébol de Oro S.A.
64	Gremio	Federación Nacional de Mototaxis del Perú - FENAMOP
65	Gremio	Confederación de Transportistas en Vehículos del Perú
66	Entidad	Municipalidad Provincial del Callao
67	Gremio	Asociación de Mototaxis Cajamarca – ADEMOTC - CONGRESO
68	Gremio	Federación Unificada de mototaxistas Piura
69	Congreso	Grupo Parlamentario Acción Popular
70	Entidad	Municipalidad Distrital de Ventanilla

3. Etapa de evaluación

3.1. Análisis y respuesta a comentarios

Cada uno de los quinientos diecinueve (519) comentarios, aportes u opiniones, han sido ingresados a la matriz de comentarios con su respuesta, debidamente sustentada y motivada. Asimismo, los comentarios, aportes u opiniones que han sido acogidos, han sido incorporados al texto del reglamento.

La matriz de comentarios se encuentra a disposición de todos los interesados para su conocimiento, sin perjuicio de ello, una vez enviado el expediente AIR se dispondrá la publicación y difusión la citada matriz.

3.2. Evaluación de la consulta

Luego de culminado el proceso de consulta pública del proyecto regulatorio, se atendieron los quinientos diecinueve (519) comentarios, aportes u opiniones, lo que permite afirmar que la participación ciudadana fue mayoritaria, logrando la transparencia, predictibilidad, apertura y participación activa en el proceso de producción normativa del 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.

Los métodos usados para difundir el texto del reglamento cumplieron con los objetivos propuestos puesto que permitió formular adecuadamente el texto del reglamento trabajado, teniendo en consideración experiencias de los propios transportadores (empresas de mototaxis), Gremios de mototaxi, Prestadores del servicio (conductores de mototaxi); y además, generar una participación de la ciudadanía en general.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

4. Anexo

Anexo 1: Galería de fotos

Anexo 2: Matriz de comentarios

ANEXO 1

Galería de fotos

Reunión en la sede central del MTC



Sala de junta de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal del MTC – 09.02.2024



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Reunión GORE Piura



Participación en el "II FORUM NACIONAL LEY N° 31917 Y SU REGLAMENTACION
Martes 24 de septiembre del 2024 a las 10:00 horas, en el AUDITORIO DEL
GOBIERNO REGIONAL PIURA



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Reunión Municipalidad de Pisco



*Participación en el "III FORUM NACIONAL LEY N° 31917 Y SU REGLAMENTACION",
a realizarse el día Viernes 11 de Octubre del 2024 a las 09:00 am, en el AUDITORIO
MUNICIPAL DE PISCO*

ANEXO 2
MATRIZ DE COMENTARIOS

PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LA LEY N.º 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5 Y ESTABLECE OTRAS DISPOSICIONES

N.º	Identificación (Nombre o Razón Social)	Tema/Sección del documento/Artículo	Comentario	Respuesta del MTC		Sustento de la respuesta
				Pertinencia (Si/No)	Comentario o aceptado (Si/No)	
1	SONIA GONZALES YARIHUAMAN	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Previo a mi saludo, considero necesario también que se aclare el tema de la restricción domiciliaria en la atención de las COFIPROS para la CLASE "B", ya que si bien es cierto que en el momento se ha liberado la obtención de los certificados médicos psicológicos en cualquier ECSAL a nivel nacional, sin embargo; para el tema de las COFIPROS solo pueden obtenerse en el lugar que corresponde a su domicilio, lo que ocasiona algunas dificultades con los usuarios que no están informados y las escuelas no tienen en cuenta estos detalles.	NO		<p>De acuerdo con el artículo 1º del proyecto normativo, éste se orienta a regular el <u>servicio de transporte</u> en vehículos menores de categoría L5, en tal sentido, se contempla las condiciones de operación de dicho servicio, las obligaciones e infracciones aplicables a los prestadores del servicio, entre otros.</p> <p>Por consiguiente, el presente proyecto normativo no regula disposiciones para obtener licencias de conducir, ni el procedimiento de obtención de las Constancias de Finalización del Programa de Formación de Conductores (COFIPRO) y/o la actividad realizada por las Escuelas de Conductores, siendo que dicho aspecto se encuentra específicamente regulado en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, tal como también se encuentra precisado en la Cuarta Disposición Complementaria Final del proyecto normativo, en la cual se indica "<u>Los procedimientos administrativos de otorgamiento de las licencias de conducir para vehículos menores de la categoría vehicular L5, se rigen por el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC</u>".</p> <p>En tal sentido, no se acoge la sugerencia.</p> <p>Sin perjuicio de ello, téngase en cuenta que el tema que es objeto del comentario, se encuentra establecido en el punto (i) del literal q) del artículo 63º del mencionado Reglamento de Licencias de Conducir, el cual dispone que las Escuelas de Conductores se encuentran obligadas a aceptar como alumnos sólo a personas que tengan su domicilio en cualquiera de las provincias del departamento o región en que opera la Escuela.</p>

2	AUGUSTO GOMEZ	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Gracias por la oportunidad, seré puntual la realidad de lo profundo del Perú, en mi provincia no hay escuela de conductores y clínicas autorizadas para poder cumplir con los requisitos para tramitar mi licencia que hacemos, solo existe en la capital de región, especialmente contamana distrito, Ucayali provincia, Loreto región. Alguna alternativa.</p>	NO	<p>De acuerdo con el artículo 1º del proyecto normativo, éste se orienta a regular el servicio de transporte en vehículos menores de categoría L5, en tal sentido, se contempla las condiciones de operación de dicho servicio, las obligaciones e infracciones aplicables a los prestadores del servicio, entre otros.</p> <p>Por consiguiente, el presente proyecto normativo no regula disposiciones para obtener licencias de conducir, ni sobre las entidades complementarias (escuelas de conductores y Entidades Habilitada para expedir Certificados de Salud - ECSAL), siendo que dicho aspecto se encuentra específicamente regulado en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, tal como también se encuentra precisado en la Cuarta Disposición Complementaria Final del proyecto normativo, en la cual se indica "Los procedimientos administrativos de otorgamiento de las licencias de conducir para vehículos menores de la categoría vehicular L5, se rigen por el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC".</p> <p>En tal sentido, no se acoge el comentario.</p> <p>Cabe señalar que si bien no se ha precisado la provincia o lugar donde se manifiesta no habría escuelas de conductores o ECSAL autorizadas, es preciso tener en cuenta que el listado de entidades complementarias autorizadas, puede ser ubicado en el portal web del Ministerio, a través del enlace: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/centros_medicos_autorizados.html</p>
3	EVERLIN OVET SURITA PEÑA	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Una pregunta y para los que solo lo usan para uso particular. También va o no</p>	NO	<p>Conforme al artículo 1 de la Ley N° 31917, los vehículos conocidos como mototaxis son considerados como un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano y/o rural que permitirá satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos. En ese sentido, el vehículo de la categoría L5 (mototaxi) está destinado a la prestación de un servicio de transporte, no siendo viable en ese sentido, puedan ser utilizados como un vehículo de manera particular.</p>

4	BENJAMIN BOZA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Para la elaboración del reglamento, sugiero lo siguientes puntos. 1. Por un tema de seguridad, todos estos vehículos no deben ser cerrados, solo deben contar con un techo. 2. Si van a circular por avenidas debe contar con una placa del tamaño ídem a los vehículos motorizados. 3. Por su fragilidad, no deben circular a más de 30 km.	NO		1. La carrocería del vehículo se encuentra regulado por el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, y la Directiva N° 002 2006 MTC/15, aprobada mediante Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15; en ese sentido, no resulta viable que la propuesta de modificación se realice por el Reglamento de la Ley N° 31917. 2. Sobre la placa de los vehículos, el Decreto Supremo N° 017-2008-MTC aprueba el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, dispone las características de las placas de rodaje lo vehículos de la categoría L5 (mototaxi); en ese sentido, no resulta viable que la propuesta de modificación se realice por el Reglamento de la Ley N° 31917. 3. Los límites de velocidad se encuentran regulados en el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante 016-2009-MTC; en ese sentido, no resulta viable que la propuesta de modificación se realice por el Reglamento de la Ley N° 31917.
5	JOSE CONCEPCIÓN	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Estoy de acuerdo con el proyecto sin embargo considero que los vehículos menores deben de dejarle circular libremente por todos los distritos y no prohibirlo ni limitarlos a uno he visto abusos de los fiscalizadores cuando una madre iba a dejar a su hijo que se encontraba al otro lado de la vecina y no lo dejaba por ser de otro distrito.	NO		De conformidad con los artículos 3 y 4 de la Ley N° 31917, el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (mototaxi), es prestado dentro de la jurisdicción de la municipalidad distrital; en ese sentido, los vehículos destinados a prestar este servicio, solo podrán hacerlo dentro de un solo distrito.
6	LANNY CARREÑO FARFÁN	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría	1. Se debe reglamentar la prohibición de transporte de esas unidades (mototaxis) por las vías nacionales ex panamericana norte, por ejemplo. Ahora hay mucho comercio entre Perú, Colombia y Ecuador por ende transitan unidades pesadas de carga que muchas veces se ven obligados a realizar maniobras temerarias.	NO		1. De conformidad con el artículo 157 del el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante 016-2009-MTC, los vehículos menores (mototaxi) que presten servicio de transporte público especial de pasajeros, sólo pueden circular por las vías que señalen las autoridades competentes. No podrán circular por la red vial nacional, regional o departamental, salvo que ésta cruce un centro poblado ó no exista vía alterna. Tampoco podrán circular por vías expresas ó pasos a desnivel si existen vías alternas; en ese sentido, no resulta viable que la propuesta de modificación se realice por el Reglamento de la Ley N° 31917.

	vehicular L5 y establece otras disposiciones.	2. Los procedimientos para otorgar la licencia de conducir para ese tipo de unidades deben ser más estricto, y estar a cargo de una entidad seria y confiable, no las municipalidades (está demostrado que entregan sin control y sin haber pasado los controles necesarios). No autorizar a menores de 19 años.	NO	<p>2. De acuerdo con el artículo 1° del proyecto normativo, éste se orienta a regular el servicio de transporte en vehículos menores de categoría L5, en tal sentido, se contempla las condiciones de operación de dicho servicio, las obligaciones e infracciones aplicables a los prestadores del servicio, entre otros.</p> <p>Por consiguiente, el presente proyecto normativo no regula disposiciones para obtener licencias de conducir, siendo que dicho aspecto se encuentra específicamente regulado en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, tal como también se encuentra precisado en la Cuarta Disposición Complementaria Final del proyecto normativo, en la cual se indica "Los procedimientos administrativos de otorgamiento de las licencias de conducir para vehículos menores de la categoría vehicular L5, se rigen por el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC".</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario.</p>
		3. Exigir que tengan un fotocheck con los datos del conductor de los mototaxis (incluir QR).	SI	Se acoge el comentario, a razón de brindar mayores condiciones de formalidad y confiabilidad en la acreditación de los conductores (prestadores) del servicio de mototaxi. En ese sentido, en el apartado de definiciones se incluye el documento denominado "Credencial del Conductor", el mismo que es emitido conjuntamente con el permiso y/o habilitación vehicular.
		4. Promover la renovación del parque de mototaxis y sacar de circulación por lo menos las que tengan más de 8 años.	NO	4. La Ley N° 31917 no ha contemplado antigüedad de permanencia a los vehículos por ello no ha sido considerado dentro del proyecto de reglamento. Cabe señalar que la propuesta normativa exige como condición de acceso y obligación a cumplir por parte de los transportadores y prestadores de servicio, que los vehículos a utilizarse deben encontrarse en buenas condiciones técnicas para la prestación del servicio, lo cual se encuentra verificado a través del certificado de inspección técnica vehicular correspondiente.

			5. Reglamentar para que no se hagan modificaciones a los mototaxis; polarizados, luces frontales muy fuertes, etc., de manera tal que se pueda identificar fácilmente al conductor.		NO	5. Los vehículos del servicio de mototaxi, además de cumplir con las disposiciones establecidas en la Ley N° 31917 y su Reglamento, también deben de cumplir con las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, por lo que, en caso de la utilización de lunas polarizadas, estas deben contar con la autorización correspondiente. Por otro lado, la Ley N° 31917, en su artículo 8 establece como un mecanismo de identificación que el vehículo debe de contar pintado su placa en la parte superior de la unidad, en la parte trasera y en ambos lados del vehículo, así como adherir una calcomanía holográfica. Téngase en cuenta que el proyecto de reglamento contempla condiciones para la identificación del conductor, al preverse que éste debe encontrarse necesariamente afiliado a una empresa de transportes (el transportador) y con ello pueda ser accesible su identificación por medio de la placa de rodaje, calcomanía holográfica de seguridad, credencial, entre otros datos de información. Por lo tanto, el comentario se encuentra considerado en el proyecto normativo, así como, también se encuentra regulado en la normativa aplicable al tránsito.
7	EULER SUAREZ PAUCAR	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Y que todas las mototaxi lleven cobertores transparentes y no oscuros o polarizado como ahora.		NO	El artículo 5 del proyecto del reglamento contempla que las municipalidades distritales pueden mediante Ordenanza establecer las normas complementarias sin contravenir, desconocer, exceder, transgredir ni desnaturalizar la Ley N° 31917 y su reglamento; en ese sentido, la municipalidad distrital podrá establecer nuevas condiciones técnicas de ser el caso.
8	ISAIAS ROBLES	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Señores la parte donde acredita la revisión técnica para las unidades categoría L5 no el sería improcente ya que dichas provincias donde se requiere no existen plantas tramitadora de dicho fin dando por ende la nulidad de parte de este proyecto. Y también siendo que no son claros con algunos reglamentos que sacan. Soy Mototaxista y veo muchas deficiencias en todos los reglamentos ya que los efectivos		NO	La Sexta Disposición Complementaria Final del proyecto de Reglamento, establece que <i>“El Certificado de Inspección Técnica vehicular es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC.”</i> , en ese sentido, la revisión técnica para los vehículos L5, solo será exigible en el territorio del distrito donde se haya autorizado la operación de un CITV fijo o móvil.

			de controlar dichos reglamentos hacen caso omiso o simplemente no hacen caso y dejan pasar a unidades q no cumplen también ciertas pautas en los reglamentos			
9	JUAN ALDO TELLO VEGA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Cuando entrará en vigencia		NO	A partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".
10	FRANCISCO FRANCO CHACALTANA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	A título personal por no incluyen k estos vehículos también se puedan conducir con la categoría A1 hasta la A 3 C.		NO	De acuerdo con el numeral 9.1 del artículo 9 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, la licencia de conducir de CLASE A únicamente permite conducir <u>vehículos motorizados</u> (categorías M, N y O, <u>ninguno de categoría L</u>). La licencia de CLASE A Categoría I es para conductores <u>no profesionales</u> (según el artículo 10° del mismo reglamento). Por lo tanto, los vehículos de categoría L5, no guardan relación con las licencias de conducir de CLASE A, puesto que son vehículos menores, automotores y para conductores profesionales, siendole aplicable una licencia de conducir de clasificación distinta (CLASE B Categoría II-C) según el artículo 9° del mencionado reglamento. En tal sentido, los vehículos de categoría L5 no pueden ser conducidos con licencias de conducir de CLASE A, por lo que, no se acoge la sugerencia.

1 1	VANESSA CHAVEZ MENDOZA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Buenas tardes ya he comprado una moto y el trabajo por mi cuenta no estoy en una asociación porque me cuesta caro una línea, pero si tengo mi licencia y tarjeta SOAT mi moto es nueva tiene dos meses de nueva, mi pregunta es, si la municipalidad me interviene porque me puse llevar al depósito.	NO	En caso de una intervención por parte de la autoridad distrital, y de no contar con el "Certificado de Operación", será pasible de sanción administrativa por la municipalidad distrital conforme a su cuadro de infracciones y sanciones, que apruebe mediante Ordenanza.
1 2	JUAN GRABIEL CONDOR	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Porque no también sale una pensión para los mototaxistas	NO	No es posible establecer una pensión para los mototaxistas en el marco de lo dispuesto por la Ley N° 31917, debido a que la referida Ley no dispone ello.
1 3	DAVID RAMIREZ	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Y cuanto nos costará sacar toda esa documentación ya que somos un transporte de poco ingreso	NO	Los costos varían dependiendo del requisito que debe de cumplir (SOAT, CAT, CITV, etc) y además de la empresa donde serán adquiridas; por lo que, no es posible indicar un precio exacto de toda la documentación con la que deba de contar. Cabe señalar que, el costo de los procedimientos administrativos ante la municipalidad distrital, son gratuitos en tanto no se encuentren incorporados en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la Municipalidad Distrital competente.

1 4	PABLO LAPA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	El Reglamento también contempla la capacitación y charlas anuales de educación vial para los conductores que operen mototaxis, con el objetivo de mejorar la seguridad y el servicio para los usuarios. Las capacitaciones debe ser cada 6 meses	NO	De conformidad con el artículo 15 de la Ley N° 31917, las capacitaciones son realizadas de manera anual. Por lo que, no resulta posible establecer que dichas capacitaciones se dicte cada 6 meses.
1 5	PABLO LAPA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Capacitaciones a conductores de mototaxis deben ser cada 6 meses, y su examen, porque la mayoría desconoce las reglas de tránsito y se evitarán accidentes.	NO	De conformidad con el artículo 15 de la Ley N° 31917, las capacitaciones son realizadas de manera anual.
1 6	VICTOR SANCHEZ	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Estimados Sres. MTC Quien escribe es un ciudadano que contribuye con sus impuestos para el desarrollo de la Patria, hemos llegado a un punto en el cual estamos retrocediendo en materia de transporte público, entiendo la necesidad de transporte en zonas de extrema pobreza pero eso no justifica que se exponga al ciudadano a ser asaltado, violado o investido por este servicio de transporte del tercer mundo, en ninguna ciudad de Sudamérica se ve tal horror de mototaxis circulando en las vías nacionales poniendo en riesgo la	NO	Se tomó conocimiento del comentario realizado, el mismo que refiere a una opinión personal, no obstante, no contiene aportes o sugerencias sobre la modificación del presente proyecto normativo.

			<p>vida de las personas, en pleno centro histórico de Lima, en avenidas de tránsito restringido invadiendo ciclovías, aceras etc. La solución es estimular a adquirir unidades de transporte más dignos, basta cruzar las fronteras con los países vecinos para notar inmediatamente que somos un país tercermundista, un país en el que Adolfo Chuiman es el ejemplo a seguir, astucia, viveza y atropello. Les envié mi total oposición a regular este sistema de transporte de alto riesgo y desastroso, de un aspecto tan ordinario fabricado en Perú sin ningún concepto armónico, Salvo el conocido Torito que al menos pese a todo mantiene un aspecto menos agresivo, les pedimos a nombre de millones de ciudadanos que se oponen a este sistema de transporte tan obsoleto y apostar por unidades que mejoren la calidad del ciudadano. Agradezco de antemano vuestra atención a mi humilde opinión</p> <p>Att Victor Sánchez Guía de turismo Colitur Lima</p>		
1 7	MIGUEL GOMEZ	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Muy buena propuesta, hoy en día hay mucha informalidad, no hay control de municipalidad, por falta operativos nosotros las empresas formales estamos punto de quebrar, la gente quiere ser mejor informal que formal</p>	NO	<p>Se tomó conocimiento del comentario realizado, el mismo que refiere a una opinión personal.</p>

1 8	JORGE LUIS AQUIJE VEGA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Hola buenas noches estoy de acuerdo con la documentación básica: licencia de conducir, SOAT, revisión técnica, etc., pero tener en cuenta que muchos emprendedores ocupamos estos mototaxis como medio de transporte de manera particular por su bajo valor en combustible, claro sustentándolo con su RUC correspondiente.		NO	Conforme al artículo 1 de la Ley N° 31917, los vehículos considerados como mototaxis, son un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano y/o rural que permite satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos. En ese sentido, el vehículo de la categoría L5 (mototaxi) está destinado a la prestación de un servicio de transporte, no siendo viable en ese sentido, puedan ser utilizados como un vehículo de manera particular.
1 9	ROONEY RAMOS	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Buenas noches, conduzco moto taxi modelo Bajaj y me llamo la atención del requisito de puertas delanteras para pasar la revisión técnica, quería saber cuál sería el fundamento técnico para que obliguen a algunos que no tenemos o utilizamos puertas delanteras en la moto taxi, gracias.		NO	Al respecto el proyecto del Reglamento de la Ley N° 31917, no establece la utilización de "puertas delanteras en la moto taxi".
2 0	NICK DEL CASTILLO	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Para el transporte en moto taxi se debe fijar paraderos debidamente habilitado y las vías de circulación Se debe fijar q a entidades están autorizados y q vías no deberían de circular a fin de evitar congestión y posibles accidentes de tránsito por ser unidades menores que ponen en peligro sus pasajeros		NO	Al respecto, el proyecto del Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan entre otras características, permitirá identificar las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del Servicio de Mototaxi.

2 1	FREDDY GAGO	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Me parece muy bien, también deben de dar examen de reglas de tránsito	NO	<p>De acuerdo con el artículo 1º del proyecto normativo, éste se orienta a regular el servicio de transporte en vehículos menores de categoría L5, en tal sentido, se contempla las condiciones de operación de dicho servicio, las obligaciones e infracciones aplicables a los prestadores del servicio, entre otros.</p> <p>Por consiguiente, el presente proyecto normativo no regula disposiciones para obtener licencias de conducir, ni los exámenes a rendir para dicha finalidad, siendo que tal aspecto se encuentra específicamente regulado en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, tal como también se encuentra precisado en la Cuarta Disposición Complementaria Final del proyecto normativo, en la cual se indica "Los procedimientos administrativos de otorgamiento de las licencias de conducir para vehículos menores de la categoría vehicular L5, se rigen por el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC".</p> <p>En tal sentido, no se acoge el comentario.</p>
2 2	JHON SALVATIERRA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>1. No circular por la carretera Panamericana. Salvo una emergencia por salud.</p> <p>2. Deben contar con sus luces delanteras y traseras funcionando al 100% sobre todo de noche. También contar con señaléticas. Contar con extintor y botiquín de primeros auxilios.</p> <p>3. Respetar los límites establecidos en zona urbana. No adelantar a velocidad ni realizar maniobras temerarias.</p> <p>4. No apegarse a los autos, guardar como mínimo 2 metros de</p>	NO	<p>De conformidad con el artículo 157 del el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante 016-2009-MTC, los vehículos menores (mototaxi) que presten servicio de transporte público especial de pasajeros, sólo pueden circular por las vías que señalen las autoridades competentes. No podrán circular por la red vial nacional, regional o departamental, salvo que ésta cruce un centro poblado ó no exista vía alterna. Tampoco podrán circular por vías expresas ó pasos a desnivel si existen vías alternas; en ese sentido, no resulta viable que la propuesta de modificación se realice por el Reglamento de la Ley N° 31917.</p> <p>Con relación a los comentarios indicados en los puntos 2 al 10, corresponde indicar que el servicio de mototaxi debe de cumplir entre otros con las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, en el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC; por lo que, son pasibles de sanción en caso de trasgresión a algunos de los reglamentos antes mencionados, tal como en el caso de transitar por vías no permitidas, no respetar los límites de velocidad, conducir un menor de edad, exceso de usuarios en el vehículo, entre otros. Por otro lado, el literal d), del numeral 3 del artículo 8 del proyecto del Reglamento, establece que los prestadores del servicio deben de usar chalecos distintivos que</p>

		<p>distancia.</p> <p>5. Solo transportar pasajeros y objetos que no sobresalgan sus dimensiones (hay motos que trasladan cosas pesadas encima del techo del vehículo o refrigeradoras en la parte de atrás).</p> <p>6. Recoger pasajeros en los paraderos autorizados y que estos no estén ubicados en todas las avenidas sino en calles transversales.</p> <p>7. El mototaxi en todo momento debe mostrar al conductor y no ocultarlo como algunos mototaxis que ponen puertas adelante del chófer y no se ve el conductor.</p> <p>8. Por ningún motivo puede conducir un menor de edad.</p> <p>9. Prohibirles que utilicen parlantes porque ocasionan bulla y mucha contaminación sonora cuando ponen música a alto volumen.</p> <p>10. Uniformizar que todo conductor utilice chalecos que lo identifique si pertenecen a un paradero, así como el exceso de pasajeros en un mototaxi que no debe ser mayor a tres personas.</p>	NO	<p>lleven impreso el número de placa del Vehículo. Por estas razones, no corresponde acoger el comentario puesto que se encuentra considerado en el proyecto de reglamento y el marco normativo vigente.</p>
--	--	---	----	--

			Que los conductores sean fiscalizados periódicamente y sobre todo por las noches porque es ahí donde conducen a alta velocidad, realizan maniobras temerarias, se pasan la luz roja del semáforo, manejan con las luces apagadas y esto puede acabar en accidentes. Otorgar licencia solo aquellas personas que aprueben y pasen los exámenes. Estas deben ser otorgadas por el ministerio de transporte y no las municipalidades porque se ven muchos casos de corrupción y le dan licencia a cualquier persona. Espero que mis observaciones y peticiones puedan ser evaluadas y así mejorar el servicio de mototaxi. Con ello quiero evitar la informalidad, robos, asaltos y accidentes.		NO	Las acciones específicas a desarrollar en las fiscalizaciones (como la periodicidad, los horarios, el modo de intervención, entre otros) corresponden a la estrategia de fiscalización que establezca la autoridad competente, tal como se encuentra contemplado en el artículo 31° del proyecto normativo, donde se menciona que la fiscalización de campo se realice conforme a las normas complementarias que apruebe cada Municipalidad Distrital. Por consiguiente, no se acoge la propuesta. Con relación a los hechos presuntamente transgresores de la normatividad vigente, indicados en el comentario, téngase en cuenta que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 105° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, concordante con el artículo 34° del presente proyecto normativo, los ciudadanos cuentan con el derecho a formular denuncias sobre las presuntas irregularidades o contravenciones al marco normativo vigente.
2 3	MATEO EDWIN OROZCO GASPAR	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	No veo la diferencia entre estás y las demás normas impuesto por el Ministerio de Transporte por qué para lo único que sirven estas leyes son para seguir quitando el pan de la mesa a los peruanos y no deberían existir las empresas de transporte por qué no ayudan en nada al transportista tanto q siguen subiendo las cosas ya lo q se gana no alcanza para nada seguimos esclavos a la antigua con los españoles no hay Libertad		NO	Se tomó conocimiento del comentario realizado, sin embargo, debido a que no refiere a una propuesta de modificación al proyecto del Reglamento, no se acoge.

2 4	WILMER DEL ROSARIO	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>1) COMPARACIÓN Y SOLICITUD DE ACLARACIÓN Me dirijo a ustedes con el propósito de solicitar una aclaración respecto al término "normas complementarias" mencionado en los artículos 5, 31 y 32 del proyecto de reglamento de mototaxis. A continuación, presento una comparación de los artículos mencionados: En el Artículo 5, se establece que el MTC tiene la facultad de dictar normas complementarias. En los Artículos 31 y 32, se menciona que las municipalidades distritales competentes deben aprobar normas complementarias dentro de su jurisdicción. Dado que estos artículos hacen referencia a "normas complementarias", agradecería su orientación para entender si la facultad de dictar estas normas recae exclusivamente en el MTC o si también es competencia de las municipalidades distritales. Quedando plasmado claramente en el reglamento y evitar confusión.</p>	NO	<p>El artículo 5 del proyecto de reglamento refiere a la competencia del MTC como máximo ente rector en emitir normas complementarias que rigen sobre los 3 ámbitos del territorio (Nacional, Regional y Provincial), a diferencia de la emisión de las normas complementarias que hacen referencia los artículos 31 y 32, las mismas que precisan que son para ámbito distrital. En otras palabras, las normas complementarias que cada autoridad dicte, se enmarca dentro del ámbito de sus competencias en virtud al principio de legalidad y el ordenamiento jurídico vigente.</p>
--------	--------------------	---	--	----	--

		<p>2) PREOCUPACIÓN: Me dirijo a ustedes para expresar una preocupación técnica del proyecto de reglamento respecto a la disposición del artículo 6, inciso 4 d) iv) del reglamento de mototaxis, que establece la necesidad de que los vehículos tengan el color autorizado por la Municipalidad Distrital correspondiente para su identificación.</p> <p>Problema Técnico: 1. Limitación de Colores Disponibles: En distritos con numerosas personas jurídicas autorizadas para prestar el servicio de mototaxi, la cantidad de colores específicos disponibles sería insuficiente para la identificación de todas las entidades. Esto podría generar confusión y dificultades en la gestión y supervisión del servicio.</p> <p>2. Incompatibilidad con la Tarjeta de Propiedad: La tarjeta de propiedad de cada unidad de mototaxi establece un color específico para el vehículo. Asignar un color diferente autorizado por la municipalidad implicaría la necesidad de modificar las tarjetas de propiedad, lo cual no solo es antitécnico sino también costoso y burocráticamente complejo.</p> <p>3. Impacto Económico y Administrativo: - La adecuación de las tarjetas de propiedad para reflejar el color autorizado por la municipalidad implicaría un costo adicional significativo para los propietarios de mototaxis. Este proceso de modificación no solo afectaría</p>	<p style="text-align: center;">NO</p>	<p>Sobre el color autorizado por la municipalidad correspondiente, al respecto no resulta posible quitar dicha condición; toda vez que, ello deviene de un mandato con rango de Ley, el cual se encuentra contenido en el numeral 5 del artículo 9 de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p>
--	--	---	---------------------------------------	--

		<p>económicamente a los conductores, sino que también incrementaría la carga administrativa para las autoridades competentes.</p> <p>Propuesta:</p> <p>Considerando los puntos mencionados, sugiero que se revise la disposición del artículo 6, inciso 4 d) iv) para permitir una mayor flexibilidad en la identificación de los vehículos de mototaxi. Una alternativa podría ser el uso de distintivos o adhesivos específicos que no requieran cambiar el color base del vehículo, manteniendo así la coherencia con la tarjeta de propiedad y evitando costos adicionales.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>3) ACLARACIÓN: Con respecto a la Tarjeta de Operación del proyecto de reglamento: Solicito aclaración respecto a la duración de la tarjeta de operación en el proyecto del reglamento de la Ley 31917. Consulta: - En el proyecto del reglamento de la Ley 31917, se establece que el certificado de operación tiene una duración de 10 años, al igual que el permiso de operación. Sin embargo, no se especifica claramente la duración de la tarjeta de operación. Preocupación: - La falta de especificación sobre la duración de la tarjeta de operación puede generar barreras burocráticas ilegales en las ordenanzas que se emitan posteriormente. Es fundamental que la duración de la tarjeta de operación sea coherente con la del certificado y permiso de operación para evitar confusiones y costos adicionales para los operadores. Solicitud: - Solicito respetuosamente que se aclare o especifique la duración de la tarjeta de operación en el reglamento de la Ley 31917, alineándola con la duración del certificado y permiso de operación, ambos de 10 años. Esta medida contribuirá a la transparencia y eficiencia en la regulación del servicio de mototaxis, evitando barreras burocráticas innecesarias.</p>	<p>NO</p>	<p>Se ha dispuesto suprimir el documento denominado "tarjeta de operación" del proyecto de reglamento, por consiguiente, no se acoge la propuesta formulada, la misma que versa sobre la regulación del mencionado documento.</p>
--	--	---	-----------	---

		<p>4) PREOCUPACIÓN POR COMPOSICIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA MIXTA Para expresar una preocupación significativa respecto a la composición de la Comisión Técnica Mixta establecida en el artículo 18.1 de la normativa vigente. Según el artículo 18.1, los integrantes de la Comisión Técnica Mixta son los siguientes: 1. Dos (2) regidores miembros de la Comisión de Transporte de la Municipalidad Distrital, uno de los cuales asume la presidencia. 2. Un (1) representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital, quien asume la Secretaría Técnica. 3. Tres (3) representantes acreditados de todo el conjunto de comisarias de la PNP existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital. 4. Tres (3) representantes de todo el conjunto de Organizaciones de Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital. Considero que esta distribución coloca a los representantes de las Organizaciones de Transportadores en una clara desventaja en las votaciones, ya que los dos regidores, el representante de la administración municipal y los tres representantes de la PNP tienden a alinearse en sus decisiones. Esto deja a los transportadores con una representación minoritaria y limitada influencia en las decisiones que afectan directamente nuestras operaciones y</p>	<p>NO</p>	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta. Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas. Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica. Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
--	--	--	-----------	--

			condiciones laborales. Por lo tanto, sugiero respetuosamente que se revise y modifique la composición de la Comisión Técnica Mixta para asegurar una representación más equitativa y justa. Una posible solución podría ser aumentar el número de representantes de las Organizaciones de Transportadores o incluir un mecanismo de votación que garantice que las decisiones reflejen de manera más justa los intereses de todos los sectores involucrados.		
2 5	LUIS ALBERTO RAMIREZ	Pág. 10. sobre problemática del transporte de vehículos menores.	1. Pág. 10. sobre problemática del transporte de vehículos menores. - la corrupción enquistada en las municipalidades entre funcionarios y las empresas que son operadores autorizados q nos ven como caja chica por eso permiten la informalidad q genera casos de delincuencia por corrupción. Que decir de que muchas municipalidades niegan a las asociaciones de mototaxistas q si somos parte de la solución de la problemática porque no estamos pensando en el dinero, estando claros q el sector privado es en su mayoría el más corrupto, decir también del abuso de la PNP en	NO	Al respecto, las cuestiones esgrimidas por el ciudadano no expresan opinión o comentario sobre el contenido del proyecto de reglamento, siendo que las mismas pueden ser planteadas en la vía procedimental correspondiente, en virtud a su derecho a formular denuncias, previsto en el artículo 105° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

			los operativos y la delincuencia q no combaten y ha comenzado a asesinarlos por los cupos y extorsiones.			
2 6	ACEITE PALTA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Hola una opinión es sería poner un GPS a todo mototaxi en Perú para saber su ubicación exacta		NO	Al respecto, en virtud a lo dispuesto por el principio de legalidad (reserva de ley) no sería posible establecer dicha condición en el Reglamento debido a que la Ley N° 31917 no lo contempla.
2 7	EDSON MENDOZA MEZA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	De acuerdo a la nueva ley, debería hacerse responsable a las autoridades que permiten la operación de empresas u asociaciones sin fines de lucro, ya que por bien es un hecho que si hay lucro ya sea por parte de las empresas al cobrar por afiliarse, o utilizar su permiso de operaciones, empresa que no declare a la SUNAT sus estados financieros no debería tener permiso de operaciones. Empresa que no se haga responsable del control de sus unidades debería ser suspendida inmediatamente.		NO	El proyecto del Reglamento ya establece en su artículo 8 las obligaciones que debe de cumplir como transportador (empresa), la sanción al incumplimiento, será establecido por la municipalidad Distrital correspondiente.
			Empresa o asociación deberá estar al día con sus declaraciones		NO	En lo que respecta a cumplimientos tributarios, no resulta viable establecer dichos cumplimientos en el proyecto del Reglamento debido a que el MTC no cuenta con competencias para ello.

			juradas ante la SUNAT y el municipio.		
			No permitir el uso de la vía pública como paraderos, de ser el caso o la necesidad debería ser paraderos universales donde cualquier unidad debidamente autorizada por el distrito pueda recoger o dejar pasajero.	NO	El uso de paraderos no autorizados es una infracción al reglamento de tránsito, por lo tanto, la conducta mencionada en el comentario no se encuentra permitida. Cabe señalar que, los paraderos para el servicio de mototaxi serán establecidos en el plan regulador.
			En cada paradero autorizado deberá ser supervisado en forma continua por los inspectores municipales.	NO	El proyecto del Reglamento ya prevé que el Inspector Municipal de Transporte es quien realizará la fiscalización total del servicio. Por estas razones, no corresponde acoger el comentario formulado.
2 8	MIGUEL ANGEL EDUARDO QUEZADA HUAPAYA		Si no está mal lo que solicita el MTC y lo que tendría que hacer es que respeten las normas de tránsito y que la unidad esté funcionando todo el sistema de luces y cuente debidamente identificados por que hoy en día todas las motocicletas mototaxis se meten en contra y no les interesa si pueden causar un accidente de tránsito.	NO	En el artículo 9 del proyecto del Reglamento, se establecen las obligaciones del Prestador del Servicio en mototaxi, sin perjuicio de ello, el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, sanciona toda conducta que va en contra de las normas de tránsito como, el de ir en contra del sentido de la vía. Cabe precisar que, conforme al proyecto del Reglamento, como medida de identificación los mototaxis además del color establecido por la municipalidad distrital, tendrán pintada la Placa Única Nacional de Rodaje en la parte superior, en la parte trasera, y en ambos lados; así como también, exhibirán en el exterior del vehículo, la razón y denominación social del Transportador conforme a las dimensiones y características establecidas por la Municipalidad Distrital mediante Ordenanza.

29	ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE MOTOTAXIS CAJAMARCA - ADEMOTC	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>PROPUESTAS A RECONSIDERAR EN EL NUEVO REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917</p> <p>EN SUS DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 3.- Definiciones. 3.1. Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se aplican las definiciones que se indican a continuación:</p> <p>b) Respecto a la Calcomanía holográfica de seguridad, para nosotros es innecesario porque ya contamos con permiso de Operaciones, certificado de Operación y todos los requisitos que se necesitan para poder prestar servicio y además nuestros vehículos son pequeños no hay donde pegar dicho distintivo.</p>	NO	<p>Sobre la calcomanía, esta es una disposición contenida en el numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917; por lo que, no resulta posible suprimirlo del proyecto del Reglamento.</p>
----	---	---	---	----	---

		<p>f) Sobre, las organizaciones de Transportadores; somos Organizaciones conformadas por pequeñas empresas e inscritas en los registros públicos y para ello no es requisito tener ningún porcentaje para poder constituirse.</p>		<p>NO</p> <p>El porcentaje del 30% como mínimo de representatividad para la conformación de Organizaciones de Transportadores, previsto en el proyecto de reglamento, se sustenta en diversos aspectos técnicos y prácticos. Al respecto, de acuerdo con la Ordenanza que crea el Registro Único de Organizaciones Sociales- R.U.O.S. y establece los procedimientos y requisitos para el Reconocimiento, Registro y Acreditación Municipal de las Organizaciones Sociales en la Provincia Constitucional del Callao, se dispone que una organización de representación zonal debe estar constituida, como mínimo, por el 30% de las organizaciones sociales locales de primer nivel previamente reconocidas (incluyendo organización de transportistas). Este estándar asegura que las organizaciones reconocidas por las Municipalidades Distritales tengan una base territorial sólida, evitando fragmentaciones que afecten la gobernanza y el desarrollo de actividades en su jurisdicción.</p> <p>Conforme a ello, establecer una cuota porcentual adecuada, como el 30% propuesto en el proyecto de reglamento, permite una organización representativa y funcional. Este equilibrio asegura que los intereses de una porción significativa de los miembros estén adecuadamente representados sin fragmentar la organización. Al igual que en la teoría del voto, se busca una representatividad adecuada que permita una toma de decisiones eficaz y equitativa, evitando tanto la exclusión por una cuota demasiado alta como la dilución de la representatividad por una cuota demasiado baja.</p> <p>Por estas razones, no corresponde acoger el comentario mencionado.</p>
		<p>O) Tarjeta de operación, nos preguntamos si ya tenemos el certificado de operaciones que es el documento que habilita al vehículo para poder brindar dicho servicio, creemos que es innecesario porque aumenta la burocracia y la corrupción.</p>		<p>NO</p> <p>Al respecto, se ha procedido a suprimir del proyecto de reglamento, el documento denominado "tarjeta de operación", en atención a que el "certificado de operación" puede cumplir la misma finalidad, referida a la acreditación de la habilitación del vehículo menor para el servicio de mototaxi.</p> <p>Por consiguiente, la cuestión aludida en el comentario se encuentra atendida, sin embargo, la supresión del referido documento no se justifica en base a las razones esgrimidas por el ciudadano, las mismas que pueden ser planteadas en la vía procedimental correspondiente en virtud a su derecho a formular denuncias, previsto en el artículo 105° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; motivo por el cual, no corresponde acoger el referido comentario.</p>
		<p>3.3. para efectos de la aplicación normativa del presente Reglamento, se debe tener en cuenta al término de lo estipulado la frase" para Lima Metropolitana y para el resto de las Regiones según su realidad y sus costumbres" teniendo en cuenta</p>		<p>NO</p> <p>Las regulaciones complementarias serán elaboradas por las Municipalidades Distritales, las mismas que lo realizarán de conformidad con la realidad de su jurisdicción, y esto así está establecido en el literal 6 del numeral 5.4, del artículo 5 del proyecto del Reglamento.</p>

		que ninguna región se parece a otra ya que sus realidades y costumbres son diferentes.		
		<p>CAPITULO II AMBITO DE APLICACIÓN Y AUTORIDADES COMPETENTES Artículo 4.- Autoridades competentes: 4.1.- Solo le compete a las Municipalidades Provinciales y Distritales, ya que el servicio solo se presta dentro de los distritos.</p>	NO	<p>Al respecto, sin perjuicio de las competencias de las Municipalidades Provinciales y Distritales en el ámbito de su jurisdicción, corresponde precisar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC también ejerce sus competencias en cuanto a la regulación del servicio de mototaxi, tales como, la competencia para reglamentar la ley de mototaxis (según la Segunda Disposición Complementaria Transitoria de la Ley N° 31917), la aprobación de las especificaciones técnicas del chaleco y las dimensiones de la calcomanía holográfica de seguridad, la implementación de un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio, entre otras facultades que ostenta el Ministerio.</p> <p>Por consiguiente, el MTC sí resulta autoridad competente en el marco normativo que regula del servicio de mototaxi.</p>
		4.2.- Las Municipalidades Distritales donde se preste el servicio, deben establecer los distintivos de acuerdo a su realidad y costumbres.	NO	<p>El numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, señala expresamente "(...) <i>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas del chaleco y las dimensiones de la calcomanía holográfica de seguridad</i>". Por consiguiente, al ser un mandato establecido por ley, no resulta factible que a través del proyecto de reglamento se disponga que la competencia para establecer tales distintivos le corresponda a las municipalidades distritales.</p>
		4.3.- La competencia es exclusiva de las Municipalidades, para evitar la burocracia y la corrupción.	NO	<p>Al respecto, sin perjuicio de las competencias de las Municipalidades Provinciales y Distritales en el ámbito de su jurisdicción, corresponde precisar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones también ejerce sus competencias en cuanto a la regulación del servicio de mototaxi, tales como, la competencia para reglamentar la ley de mototaxis (según la Segunda Disposición Complementaria Transitoria de la Ley N° 31917), la aprobación de las especificaciones técnicas del chaleco y las dimensiones de la calcomanía holográfica de seguridad, la implementación de un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio, entre otras facultades que ostenta el Ministerio.</p> <p>Por consiguiente, el Ministerio sí resulta autoridad competente en el marco normativo que regula del servicio de mototaxi.</p>

		<p>4.4.- Las Municipalidades Provinciales deben crear las escuelas de conductores para los mototaxistas y sacar la autorización para los policlínicos o centros médicos en su jurisdicción, para expedir el Certificado Médico que sirve como requisito para la obtención de la Licencia de Conducir de la clase B, categoría II-C de acuerdo a los establecido e el RSELIC.</p>	NO	<p>Sin perjuicio de que el presente proyecto normativo no trate acerca de las entidades complementarias, ni sobre el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, corresponde señalar que el numeral 1.7 del artículo 81° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, no reconoce a las municipalidades la competencia para otorgar autorizaciones a las entidades complementarias, siendo dicha competencia del MTC y los Gobiernos Regionales, según corresponda. Por tal motivo, no se acoge la propuesta.</p>
		<p>TITULO II CONDICIONES DE ACCESO Y DE OPERACIÓN CAPÍTULO I CONDICIONES DE ACCESO Artículo 6.- Condiciones de acceso: 6.4. Sobre el punto del certificado médico que acredite buena salud física y mental, es una condición discriminatoria porque, para prestar dicho servicio la persona tiene que tener un documento que le autorice y para ello uno tiene que obtener la licencia respectiva, en la cual se exige certificado médico y otros requisitos con los cuales se demuestra que eres una persona sana y coherente.</p>	NO	<p>Respecto al certificado que acredite buena salud física y mental, dicha disposición deriva del mandato de la Ley N° 31917, no pudiendo en ese sentido, no ser considerada dentro del proyecto del Reglamento. Sin perjuicio de ello el proyecto del Reglamento a través de su Tercera Disposición Complementaria Transitoria suspende hasta el 31 de diciembre del 2026 la exigencia de dicho requisito. Por consiguiente, el tema objeto del comentario se encuentra atendido en el proyecto de reglamento.</p>
		<p>TITULO III PERMISO Y CERTIFICADO DE OPERACIÓN CAPÍTULO II CERTIFICADO DE OPERACIÓN Artículo 14.- Certificado de Operación. 14.1. Certificado de operación habilita al vehículo que se encuentra autorizado como parte de la flota vehicular del transportador mediante el permiso de operación y el plazo de vigencia sea como máximo un año, o de acuerdo a las realidades</p>	NO	<p>Es preciso señalar que el artículo 4° de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, se establece que los títulos habilitantes, tales como el certificado de operación, tendrá vigencia de diez (10) años. Por consiguiente, en virtud a lo dispuesto por el principio de legalidad (reserva de ley) y jerarquía normativa, el proyecto de reglamento no podría disponer que dicho título habilitante cuente con un plazo menor al previsto expresamente por ley. Por tales motivos, no corresponde acoger el comentario formulado.</p> <p>Sin perjuicio de ello, téngase en cuenta que, de acuerdo con los antecedentes de la ley mencionada en el párrafo precedente y del proyecto de reglamento objeto de comentario, no se cuenta con sustento técnico y/o legal que justifique establecer que el referido título habilitante cuente con la vigencia de un (1) año.</p>

		de cada Municipalidad Distrital del interior del País donde se preste dicho servicio.		
		14.2. Sobre el certificado de operación por incremento o sustitución de flota ya no es necesario ya que solo incrementaría la burocracia más la corrupción porque es lo mismo que el que nos dan inicio		<p>NO</p> <p>Al respecto, se ha procedido a retirar el documento denominado "certificado de operación por incremento o sustitución de flota vehicular" y, en vez de ello, se está contemplado que el certificado de operación es un único documento que acredita habilitación vehicular para el servicio de mototaxi, independientemente de si se obtiene con la autorización primigenia (permiso de operación) o posteriormente por incremento o sustitución.</p> <p>Por consiguiente, la cuestión aludida en el comentario se encuentra atendida, sin embargo, la supresión del referido documento no se justifica en base a las razones esgrimidas por el ciudadano, las mismas que pueden ser planteadas en la vía procedimental correspondiente en virtud a su derecho a formular denuncias, previsto en el artículo 105° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; motivo por el cual, no corresponde acoger el referido comentario.</p>
		Artículo 15.- Debería ser los requisitos para la obtención y renovación del certificado de operación. 15.1. El procedimiento administrativo para la renovación del certificado de operación automático.		<p>NO</p> <p>Es preciso indicar que en el proyecto de reglamento, se precisa que el certificado de operación, si bien tiene una vigencia de diez años, la misma se encuentra supeditada o condicionada a la vigencia del permiso de operación. Por consiguiente, no se prevé el procedimiento administrativo de renovación del certificado de operación, en tanto éste documento será expedido siempre y cuando exista y se mantenga vigente el permiso de operación. Asimismo, de acuerdo con lo expuesto, el proyecto de reglamento establece el procedimiento administrativo de renovación del permiso de operación, el mismo que es de aprobación automática. Por lo tanto, los administrados que opten por mantener la vigencia de sus certificados de operación, pueden tramitar el referido procedimiento a fin de que la vigencia de dichos documentos pueda ser extendida. Por tales motivos, no se acoge la propuesta formulada.</p>

			<p>COMISION TECNICA MIXTA CAPITULO I ESTRUCTURA Y CONFORMACION Artículo 18.- Conformación de los integrantes 18.1. Se conforma respetando la proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, respetando su realidad de cada distrito.</p>		NO	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
			<p>18.2. Con respecto a la secretaría técnica, tiene que asumir la Gerencia de Transporte de cada Municipalidad Provincial o Distrital del país donde se preste el servicio.</p>		NO	<p>El proyecto de reglamento establece que la secretaría técnica de la Comisión Técnica Mixta estará a cargo de <u>un representante de la administración municipal</u>, con ello, si bien no se precisa la autoridad administrativa específica que estará a cargo de secretaría técnica, se reconoce la competencia de la municipalidad para que ella misma determine al funcionario que desempeñará dicho cargo, en el marco de la autonomía que cada municipalidad ejerce para sus actos de administración interna, de conformidad con lo dispuesto en el artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.</p> <p>En tal sentido, no corresponde precisar en el proyecto de reglamento, al funcionario o jefe específico que asumirá las funciones de la secretaría técnica.</p>

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>Primera. - Con respecto al chaleco y calcomanía holográfica de seguridad, debe ser exclusivamente la decisión de las Municipalidades Provinciales y Distritales donde se preste dicho servicio, si es factible o no.</p>	NO	<p>El numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, señala expresamente: "(...) <i>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas del chaleco y las dimensiones de la calcomanía holográfica de seguridad</i>". Por consiguiente, al ser un mandato establecido por ley, no resulta factible que a través del proyecto de reglamento se disponga que la competencia para establecer tales distintivos le corresponda a las municipalidades distritales.</p>
		<p>Segunda. - Suspensión del examen médico y mental sea permanente.</p>	NO	<p>Respecto examen médico y mental, dicha disposición deriva del mandato de la Ley N° 31917, no pudiendo en ese sentido, tener una suspensión permanente.</p>
		<p>Que se especifique, que el único documento, que habilita al conductor para prestar dicho servicio, sea la licencia de conducir B III C, ya que son emitidas por las Municipalidades Provinciales y registradas en el MTC.</p>	NO	<p>Conforme al numeral 4 del artículo 8 de la Ley N° 31917, el conductor debe de Estar inscrito en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis; por lo que, el documento que acreditará ello, será la credencial, no siendo posible en ese sentido que sea la Licencia de conducir el único documento.</p>
		<p>Que se autorice a los centros de salud del Estado o postas médicas de cada provincia, para emitir el certificado médico, para los conductores de mototaxis y así eliminar los monopolios con los privados.</p>	NO	<p>De acuerdo con el artículo 1° del proyecto normativo, éste se orienta a regular el servicio de transporte en vehículos menores de categoría L5, en tal sentido, se contempla las condiciones de operación de dicho servicio, las obligaciones e infracciones aplicables a los prestadores del servicio, entre otros.</p> <p>Por consiguiente, el presente proyecto normativo no regula disposiciones para obtener licencias de conducir, siendo que dicho aspecto se encuentra específicamente regulado en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, tal como también se encuentra precisado en la Cuarta Disposición Complementaria Final del proyecto normativo, en la cual se indica "Los procedimientos administrativos de otorgamiento de las licencias de conducir para vehículos menores de la categoría vehicular L5, se rigen por el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC".</p> <p>En tal sentido, no se acoge la propuesta.</p>
		<p>De la infraestructura: para los paraderos, que cada Municipalidad Distrital se adecue a su realidad en su infraestructura y espacio que tienen sus vías.</p>	NO	<p>Respecto a los paraderos, el proyecto del Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan entre otras características, permitirá identificar las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del Servicio de Mototaxi.</p>

			Que se mantenga la séptima disposición complementaria del DS N° 055-MTC-2010, en cuanto a las funciones de la Comisión Técnica Mixta.		NO	Al respecto, el proyecto normativo prevé la derogación del Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, incluyendo la referida disposición en tanto se busca aprobar un reglamento específico que regula especialmente el servicio de mototaxi así como las funciones y demás aspectos de la Comisión Técnica Mixta en lo que refiere exclusivamente a dicho servicio. Por tal motivo, no resulta posible mantener la vigencia de la disposición señalada en el comentario.
			En cuanto a las infracciones y sanciones, también deben darse a las Municipalidades Distritales y/o funcionarios de turno, que no cumplan con el presente reglamento.		NO	De conformidad con lo establecido por el literal e) del numeral 5.4 del artículo 5 del proyecto del Reglamento las Municipalidades Distritales tipifican, califican y establecen las sanciones por las infracciones al Servicio de Mototaxi.
			Que se modifique o complemente la Directiva Administrativa N° 239-MINSA-2017-DGIESP, en su artículo 6.2.3. EVALUACION VISUAL, para personas con discapacidad física, que hayan perdido o se encuentre mal una vista y la otra este en perfectas condiciones.		NO	Dado que la norma en mención no corresponde al sector transporte, el MTC no cuenta con competencia para ello.
30	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE BARRANCA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	ARTÍCULO 1.- En el Subnumeral 3.1, no se incluyó la terminología "Credencial del Conductor", "Constatación de características y/o Certificado de constatación de características" .- Generalmente en todas las Municipalidades a nivel nacional se expiden credenciales de conductor y se hacen revisiones de características para garantizar la correcta operación al inicio de la autorización, sin ello no se podría garantizar que los conductores y/o unidades cumplan con estándares de seguridad y formalidad para la operación del servicio.		NO	Se agregará la definición de credencial de conductor para un mejor entendimiento del Reglamento. Sin embargo, en lo referente a inclusión de la definición de "Constatación de características y/o Certificado de constatación de características", corresponde precisar que ello no podría ser incluido dentro del proyecto del Reglamento debido a que no es una documentación que derive de la Ley N° 31917.
			ARTÍCULO 1.- Así mismo, en el mismo subnumeral 3.1 no se agregó la terminología "Depósito Municipal" el cual es el depositario de todas las sanciones que se		NO	El proyecto de reglamento no establece disposiciones relativas al depósito municipal, en tanto dicha materia se regula por las disposiciones referentes al ejercicio de la actividad de fiscalización desplegada por la autoridad municipal. Por consiguiente, no corresponde incluir la definición o terminología del citado depósito.

		<p>ARTÍCULO 6.- Respecto al subnumeral 4 en el literal “iv) Tener el color autorizado por la Municipalidad Distrital correspondiente para su identificación “, ¿el color asignado por la Municipalidad será en color parcial o entero o podría definir varios colores la Municipalidad?, ya que esta no claridad podría dejar un vacío. Generalmente las Municipalidad piden el pintado de todo el vehículo, el cual independiente de la empresa es único en todo el distrito.</p>	NO	<p>Conforme al numeral 5 del artículo 9 de la Ley N° 31917 señala textualmente que, los vehículos deben de ostentar el color autorizado por la municipalidad correspondiente para su identificación, como se ha podido apreciar la Ley establece de manera singular el color que autorice cada entidad edil.</p>
		<p>ARTÍCULO 6.- No se cuenta en este ítem, el cumplir con una verificación de las características físicas establecidas en la normativa como parte del subnumeral 4. Se debería considerar como requisito el que la municipalidad distrital o provincial cumpla con la verificación de las características físicas establecidas en la Ley y en el Reglamento.</p>	NO	<p>El artículo 6 del proyecto del reglamento establece las “Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi”, por lo que, no cabría establecer en dicho artículo acciones de verificación por parte de la municipalidad distrital o provincial. Sin perjuicio de lo antes mencionado cabe precisar que el artículo 5 del proyecto de reglamento señala que, las municipalidades distritales cuentan con competencia para fiscalizar e imponer las sanciones en caso de transgresión a las disposiciones contenidas en el proyecto del Reglamento.</p>
		<p>ARTÍCULO 9.- No se cuenta en el presente artículo con la obligación del prestador de servicio del portar una credencial de conductor que lo identifique como conductor formal y autorizado por la municipalidad distrital respectiva.</p>	NO	<p>El numeral 4 del artículo 9 ya establece dicha obligación.</p>
		<p>ARTÍCULO 10.- En el numeral 10.3, se tiene como vigencia del permiso de operación una duración de 10 años. Se debe tener en cuenta que los Planes reguladores tienen diferentes tiempos de vigencia y diferentes costos en el mercado que van estrechamente relacionados. El costo de un plan regulador con un periodo de vigencia de 10 años es</p>	NO	<p>La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p>

		<p>elevado, por otra parte, estos planes en el tiempo necesitan una actualización cada 5 o 6 años antes de llegar a su tiempo límite para un mayor sinceramiento de la flota vehicular del mercado. Por lo que es conveniente que, el plazo de vigencia de estas autorizaciones esté enmarcadas en el tiempo mínimo el cual sería 5 años y con periodo de 5 años adicionales para la renovación de la autorización</p>		
		<p>ARTÍCULO 11.- En el Literal 11.1 se debería considerar los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Copia de la ficha literal registral o partida electrónica de la persona jurídica inscrita en registros públicos, donde conste como fines el prestar el servicio de transporte público en vehículos menores. 2. Copia de la tarjeta de identificación vehicular de cada vehículo. 3. Copia del certificado de la póliza de Seguro Obligatorio de Tránsito (SOAT Y/O AFOCAT) vigente. 4. Constatación de características por cada unidad. (de corresponder conforme a las normas vigentes). 5. Copia simple del Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) por cada vehículo ofertado (conforme a la exigencia de las normas vigentes). 6. Para autorizar la prestación del servicio especial deberán acreditarse los recibos de pago de los derechos siguientes: Permiso de Operaciones; Certificado de Operación vehicular, credencial del conductor, Constatación de características técnicas y Stickers. 7. Exhibición de recibo por derecho de trámite. 	NO	<p>Al respecto, el sub numeral 40.1.2 del numeral 40.1 del artículo 40 de la Ley N° 27444, establece que <i>“Para el inicio, prosecución o conclusión de todo procedimiento, común o especial, las entidades quedan prohibidas de solicitar a los administrados la presentación de la siguiente información o la documentación que la contenga: (...) Aquella que haya sido expedida por la misma entidad o por otras entidades públicas del sector, en cuyo caso corresponde a la propia entidad recabarla directamente.”</i>; en ese sentido, no resulta viable la propuesta remitida.</p>

		<p>Esto debido a que si bien el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene sistemas integrados de consulta como el PIDE o sistemas integrados como es el RNAT y sus distintos perfiles los cuales pueden acceder a SUNAT o SUNARP u otros. Las Municipalidad distritales a Nivel Nacional no tiene esos sistemas de INTEROPERABILIDAD que exige la Ley de simplificación administrativa mediante el D.L 1246, en los cuales se podría verificar los pocos documentos que se exigen como parte del permiso de operación. Sería importante se pueda al menos exigir la exhibición o copia de los documentos mencionados.</p>			
		<p>ARTÍCULO 11.- En el presente artículo no se exige los requisitos °Que los prestadores de servicio con los que cuente y los vehículos habilitados, cumplen las condiciones establecidas en el numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento.", este requisito debería tenerse para la emisión del Permiso de Operación para la persona jurídica, debido a que muchas Municipalidades distritales en provincia y a nivel nacional nunca han elaborado o nunca han actualizado sus planes reguladores por lo que la flota está como "INFORMAL" y FUERA DE LA LEY, por lo que es necesario que desde el comienzo se exija el poder cumplir con las condiciones de acceso y permanencia así como las características físicas</p>		<p>NO</p>	<p>Los requisitos establecidos en el artículo 11 para el otorgamiento del Permiso de Operación son aquellas necesarias para obtener dicho título habilitante, sin perjuicio de ello, las condiciones establecidas en el artículo 6 son verificadas para la obtención del permiso, no siendo necesario en ese sentido contemplar en el artículo materia de cuestión.</p>

		<p>exigidas por la Ley, Para que el parque automotor se empiece a poner al día, SINO EN 10 AÑOS RECIEN VEREMOS ORDEN FÍSICO Y OPERACIONAL EN EL PROCEDIMIENTO DE RENOVACION. (DEL PERMISO DE OPERACIÓN)</p>		
		<p>No se especifica en el presente artículo que el permiso de operación, si bien estará sujeto a lo dispuesto o enmarcado dentro de un plan regulador; esta autorización tenga que tener la justificación técnica respectiva, a nivel Nacional siempre se tienen que presentar estudios de demanda y oferta del servicio en vehículos menores, para sustentar las áreas de trabajo y la flota requerida por cada zona. Por lo que es conveniente que este permiso de operación para el transportador tenga que tener el “debido sustento técnico de habilitación de zonas de trabajo y de oferta y demanda del servicio”</p>		<p>NO</p> <p>Al respecto el artículo 11 del proyecto del Reglamento se enfoca en los requisitos para la obtención de la autorización, en ese sentido, no corresponde realizar dicha precisión debido a que el mismo se encuentra desarrollado en el artículo 21 del proyecto del Reglamento.</p>

	<p>ARTICULO 12.- En el Literal 12.1 se debería considerar los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Exhibición del recibo de pago por derecho de trámite. 2. Relación de conductores, que contenga el número de licencia de conducir, clase y categoría correspondiente, número del documento de identidad o carnet de identificación personal, domicilio actual; además de exhibir de sus documentos de identidad; así como con sus respectivas Credenciales o con los requisitos establecidos en la presente para credencial de conductor. 3. Exhibición de la tarjeta de identificación vehicular de cada vehículo. 4. Exhibición del certificado de la póliza de Seguro Obligatorio de Tránsito (SOAT Y/O AFOCAT) vigente. 5. Constatación de características por cada unidad. 6. Copia simple del Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) por cada vehículo ofertado (conforme a la exigencia de las normas vigentes). 7. Copia de las licencias de conducir correspondiente de cada conductor. 8. Relación de las placas de rodaje de los vehículos con su certificado de Operación vehicular o con los requisitos establecidos en la presente para el Certificado de Operación Vehicular. 9. Copia del Reglamento Interno de Operaciones de la Persona Jurídica. 10. Para autorizar la renovación 	<p>NO</p>	<p>Al respecto, el sub numeral 40.1.2 del numeral 40.1 del artículo 40 de la Ley N° 27444, establece que <i>“Para el inicio, prosecución o conclusión de todo procedimiento, común o especial, las entidades quedan prohibidas de solicitar a los administrados la presentación de la siguiente información o la documentación que la contenga: (...) Aquella que haya sido expedida por la misma entidad o por otras entidades públicas del sector, en cuyo caso corresponde a la propia entidad recabarla directamente.”</i>; en ese sentido, no resulta viable la propuesta remitida.</p>
--	--	-----------	--

del servicio especial deberán acreditarse los recibos de pago de los derechos siguientes: Permiso de Operaciones; Certificado de Operación vehicular, credencial del conductor, Constatación de características técnicas y Stickers.

Esto debido a que si bien el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene sistemas integrados de consulta como el PIDE o sistemas integrados como es el RNAT y sus distintos perfiles los cuales pueden acceder a SUNAT o SUNARP u otros. Las Municipalidad distritales a Nivel Nacional no tiene esos sistemas de INTEROPERATIVIDAD que exige la Ley de simplificación administrativa mediante el D.L 1246, en los cuales se podría verificar los pocos documentos que se exigen como parte del permiso de operación. Sería importante se pueda al menos exigir la exhibición o copia de los documentos mencionados. Así mismo, la flota vehicular y las placas de rodaje varían en los años y el índice de rotación de ingresos y salidas de vehículos y de conductores en vehículos menores a nivel distrital es alto, por lo que al solicitar la renovación de autorización gran parte de la flota inicial ya no será la misma y se tiene que pasar las respectivas constatación de características y revisión de papeles reglamentarios que garanticen que se brindara un servicio formal y seguro, por lo que se debería exigir lo mencionado en los ítems de la observación del presente artículo.

		<p>ARTICULO 14.- En el numeral 14.2, se tiene como vigencia del certificado de operación una duración de 10 años. Se debe tener en cuenta que los Planes reguladores tienen diferentes tiempos de vigencia y diferentes costos en el mercado que van estrechamente relacionados. El costo de un plan regulador con un periodo de vigencia de 10 años es elevado, por otra parte estos planes en el tiempo necesitan una actualización cada 5 o 6 años antes de llegar a su tiempo límite para un mayor sinceramiento de la flota vehicular del mercado. Por lo que es conveniente que, el plazo de vigencia de estas autorizaciones estén enmarcadas en el tiempo mínimo el cual sería 5 años y con periodo de 5 años adicionales para la renovación de la autorización.</p>		NO	<p>La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; asimismo, la vigencia se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, no siendo posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p>
		<p>ARTICULO 14.- No se especifica en el presente artículo que el certificado de operación, si bien estará sujeto a lo dispuesto o enmarcado dentro de un plan regulador; esta autorización tenga que tener la justificación técnica respectiva, a nivel Nacional siempre se tienen que presentar estudios de demanda y oferta para el incremento y/o sustitución en el servicio de vehículos menores. Por lo que es conveniente que este certificado de operación para el prestador de servicio tenga que tener el "debido sustento técnico de habilitación de oferta y demanda del servicio"</p>		NO	<p>Al respecto el artículo 14 del proyecto del Reglamento se enfoca en desarrollar el Certificado de Operación, en ese sentido, no corresponde realizar dicha precisión debido a que el mismo se encuentra desarrollado en el artículo 21 del proyecto del Reglamento.</p>

		<p>ARTÍCULO 14.- El presente artículo, no especifica "Que los vehículos habilitados, deban cumplir las condiciones establecidas en el numeral 4 del artículo 6 del presente", ello es fundamental para que mediante un procedimiento complementario como es la constatación de características se pueda exigir que el vehículo cumplirá con lo requerido en el reglamento y la ley, referente a las características físicas y operaciones de cada vehículo.</p>	NO	<p>Al respecto el artículo 14 del proyecto del Reglamento se enfoca en desarrollar el Certificado de Operación, la precisión a la que se hace referencia correspondería la cual se encuentra desarrollada en el artículo 15 del proyecto del Reglamento.</p>
		<p>ARTÍCULO 15.- El presente artículo, no especifica "Que los vehículos habilitados, deban cumplir las condiciones establecidas en el numeral 4 del artículo 6 del presente", ello es fundamental para que mediante un procedimiento complementario como es la constatación de características se pueda exigir que el vehículo cumplirá con lo requerido en el reglamento y la ley, referente a las características físicas y operaciones de cada vehículo.</p>	NO	<p>Los requisitos establecidos en el artículo 11 para el otorgamiento del Permiso de Operación son aquellas necesarias para obtener dicho título habilitante, sin perjuicio de ello, las condiciones establecidas en el artículo 6 son verificadas para la obtención del permiso, no siendo necesario en ese sentido contemplar en el artículo materia de cuestión.</p>
		<p>ARTÍCULO 14.- En el artículo 14 se tiene como vigencia del certificado de operación una duración de 10 años. Se debe tener en cuenta que los Planes reguladores tienen diferentes tiempos de vigencia y diferentes costos en el mercado que van estrechamente relacionados. El costo de un plan regulador con un periodo de vigencia de 10 años es elevado, por otra parte, estos planes en el tiempo necesitan una actualización cada 5 o 6 años antes de llegar a su tiempo límite para un mayor sinceramiento de la</p>	NO	<p>La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; en ese sentido, debido a que la vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p> <p>En lo que referente a la exigencia de constatación de características, corresponde precisar que dicho requisito no es considerado dentro del proyecto del Reglamento, siendo como único requisito que el vehículo cuente con Inspección Técnica Vehicular.</p>

		<p>flota vehicular del mercado. Por lo que es conveniente que, el plazo de vigencia de estas autorizaciones esté enmarcadas en el tiempo mínimo el cual sería 5 años y con periodo de 5 años adicionales para la renovación de la autorización. Así mismo el certificado de operación vehicular tiene que estar sujeto a cumplir requisitos de constatación e características y CITV. Lo cual no se precisa en el presente artículo.</p>		
		<p>ARTÍCULO 15.- En el artículo 15, se tiene como vigencia del certificado de operación una duración de 10 años. Se debe tener en cuenta que los Planes reguladores tienen diferentes tiempos de vigencia y diferentes costos en el mercado que van estrechamente relacionados. El costo de un plan regulador con un periodo de vigencia de 10 años es elevado, por otra parte, estos planes en el tiempo necesitan una actualización cada 5 o 6 años antes de llegar a su tiempo límite para un mayor sinceramiento de la flota vehicular del mercado. Por lo que es conveniente que, el plazo de vigencia de estas autorizaciones esté enmarcadas en el tiempo mínimo el cual sería 5 años y con periodo de 5 años adicionales para la renovación de la autorización.</p>	NO	<p>La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; en ese sentido, debido a que la vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p>

		<p>ARTÍCULO 16.- Indica en el inicio del texto del artículo "El Certificado de Operación y el Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular [...]", se entendería que debería decir "El permiso de Operación y el Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular [...]"</p>		NO	<p>Al respecto, se ha procedido a retirar el documento denominado "certificado de operación por incremento o sustitución de flota vehicular" y, en vez de ello, se está contemplado que el certificado de operación es un único documento que acredita habilitación vehicular para el servicio de mototaxi, independientemente de si se obtiene con la autorización primigenia (permiso de operación) o posteriormente por incremento o sustitución.</p> <p>Por tal motivo, no corresponde acoger el comentario formulado.</p>
		<p>ARTÍCULO 18.- Respecto a la conformación de integrantes de la comisión técnica Mixta, debería contemplarse algún miembro de la sociedad civil y/o de los colegios de profesionales del distrito o la provincia.</p> <p>Por otra parte, muchas municipalidades ya cuentan con Comisión Técnica Mixta aprobada por ordenanza municipal y en muchos casos con visto Bueno del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para tal efecto deberían estipularse que se respetaran las comisiones técnicas mixtas que ya cuenten con visto bueno del órgano superior inmediato y/o tengan ordenanza con aprobación de la comisión técnica mixta acorde al presente reglamento.</p>		NO	<p>Sobre el particular, no se advierte sustentos técnicos que justifiquen la inclusión de algún miembro de la sociedad civil y/o de los colegios de profesionales del distrito o la provincia, a la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 19° del proyecto de reglamento publicado, la forma, plazo y extinción de la designación de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta, es potestad de la Municipalidad Distrital. Por lo tanto, a través del presente proyecto de reglamento no resulta posible establecer la vigencia o permanencia de la Comisión.</p>

		<p>ARTÍCULO 21.- Se indica “21.1 El Plan Regulador se aprueba mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital y es de cumplimiento obligatorio durante su plazo de vigencia.”, La vigencia del plan regulador va acorde con la vigencia de las autorizaciones, vencido el plazo estipulado que generalmente es de 5 años en todas las municipalidades, se extinguen las autorizaciones por no tener el plan regulador actualizado o haber vencido su plazo de vigencia, por lo que es necesario estipular que las municipalidades distritales pondrán establecer el plazo de vigencia del plan regulador conforme a su situación, económica, presupuestal o de necesidad del distrito, que generalmente no es 10 años.</p>	NO	<p>Mediante el artículo 4° de la Ley N° 31917, se establece expresamente que el plazo de vigencia de los títulos habilitantes (autorizaciones) es de 10 años. Por consiguiente, no resulta factible modificar dicho plazo a través del presente proyecto de reglamento.</p> <p>Asimismo, téngase en cuenta que de acuerdo al proyecto de reglamento, las autorizaciones para el servicio de mototaxi no tienen como causal de extinción la pérdida de vigencia del Plan Regulador, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan por la operación del servicio sin Plan Regulador. Por consiguiente, no corresponde acoger los comentarios formulados.</p> <p>Sin perjuicio de lo expuesto, téngase en cuenta que la regulación del referido plan es de competencia de cada municipalidad distrital respectiva.</p>
		<p>ARTÍCULO 29.- Se debe contemplar que las Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio, no solo se brinden por la municipalidad distrital respectiva sino que también puedan ser dictadas por los transportadores y/o otras instituciones mediante un convenio y/o acuerdo, como es el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que a la actualidad en convenio con la Municipalidad Provincial de Barranca dicta cursos de seguridad Vial para mototaxistas vía WhatsApp y estos son válidos para la obtención de la credencial del conductor; Así mismo, la SUTRAN y el GORE LIMA brindan cursos de seguridad Vial y como Municipalidad provincial o distrital consideramos conveniente</p>	NO	<p>Conforme a lo establecido por el artículo 15 de la Ley 31917, son las Municipalidades las encargadas de brindar la en forma anual capacitaciones al conductor sobre sensibilización y educación vial, en ese sentido, debido a que el mando deviene de la Ley, no es viable cambiar ello en el proyecto del Reglamento.</p>

		validarlos. Por lo que ello debe ser contemplado en el reglamento.		
		ARTÍCULO 30.- En este artículo se precisa los requisitos del instructor de la municipalidad, pero como se sabe no solo la Municipalidad distrital brinda cursos en seguridad vial para mototaxistas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección de Seguridad Vial, los GORE, SUTRAN y empresas o instructores particulares que pueden ser contratados por los transportadores. Es por ello que se observa que se tendría que incluir que el instructor no solo pueda ser de la municipalidad distrital, sino uno homologado o mediante convenio de una institución externa a la municipalidad distrital.	NO	Conforme a lo establecido por el artículo 15 de la Ley 31917, son las Municipalidades las encargadas de brindar la en forma anual capacitaciones al conductor sobre sensibilización y educación vial, en ese sentido, es el inspector de la Municipal el encargado de dictar la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial.

		<p>ARTÍCULO 30.- Se considera que los años de experiencia son excesivos para el ámbito distrital nacional, hoy en día la carencia técnica de profesionales capacitados en materia de transporte es grande y de no cumplir con el perfil de los tres (03) años de experiencia podría ser una barrera burocrática en el tiempo por lo que se cree conveniente eliminar y/o reducir los años de experiencia y solo considerar las horas lectivas y/o certificaciones para poder brindar los cursos de seguridad vial para mototaxistas.</p>		<p>SI</p> <p>Al respecto, se acoge el comentario en el extremo de reducir la cantidad de años de experiencia del instructor, por lo que, se dispone que la exigencia de 1 año de experiencia como capacitador en tránsito y/o transporte, lo que se considera que es adecuado para las municipalidades distritales, ya que se ajusta a la realidad local donde la oferta de profesionales especializados puede ser limitada. De acuerdo a los sustentos técnicos del proyecto normativo, este requisito garantiza un conocimiento práctico suficiente para abordar las necesidades del curso, sin restringir el acceso a candidatos calificados. Además, en capacitaciones de sensibilización, la combinación de experiencia técnica y habilidades pedagógicas es clave para asegurar la efectividad del programa.</p>
		<p>ARTÍCULO 35.- Se debe ser más claro con la Homologación de los inspectores de transporte, se tiene que especificar que el inspector de transporte tiene que ser homologado a través de un decreto y/o resolución de alcaldía, por ser el alcalde el representante de la autoridad competente conforme a lo establecido por Ley, Hoy en día a nivel Nacional muchos procedimientos en actas de control levantadas por los inspectores se vienen abajo porque los inspectores no están homologados bajo el tenor mencionado. En algunos distritos se homologa por resolución de secretaria general (Caso de La Victoria), por resolución Gerencial (caso de huacho), entre otros. Lo mencionado trae viene generando a nivel general una gran cantidad de impugnaciones en actas de control debido a que los inspectores no están correctamente homologados, es por ello que especificando la</p>	<p>NO</p>	<p>Al respecto, el proyecto del reglamento da la facultad legal que la acreditación sea mediante certificado emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital competente, en ese sentido, no se requiere una homologación del inspector.</p>

		<p>homologación del inspector de transporte las Municipalidades mejorarían su procedimiento sancionador y tendría menos problemas con las cosas de impugnaciones y/o nulidades por mala homologación de los inspectores de transporte.</p>		
		<p>OCTAVA DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL.- En el texto que indica, "Implementación del cuerpo de inspectores de transporte y depósito municipal", se especifica "En un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, las Municipalidades Distritales, mediante Ordenanza Municipal, implementan las disposiciones que regulan el cuerpo de inspectores de transporte y el depósito municipal para el internamiento de vehículos, en el ámbito de su jurisdicción.", este requisito debería no ser retroactivo, hay municipalidades como la nuestra (Municipalidad Provincial de Barranca) que hace unos meses implemento sus ordenanzas y se vería perjudicada ya que elaborar nuevamente ordenanzas de inspectores y depósito municipal implicarían nuevamente el gasto técnico, administrativo y funcional aunado al tiempo que se demorarían en publicar o implementar. Es por ello que se tendría considerar que estas</p>		<p>Al respecto, la octava disposición complementaria final, que dispone que se implemente mediante la Ordenanza Municipal la regulación del cuerpo de inspectores de transporte y el depósito municipal para el internamiento de vehículos, es en el marco de la Ley N° 31917, en ese sentido, no resultaría viable aceptar otras aquellas que no se encuentren dentro del marco legal antes mencionado.</p>
				NO

		implementaciones de ordenanzas solo sea para municipalidades que no cuenten con las ordenanzas y/o en tal caso para aquellas que con un plazo de más de un año atrás no la hallan actualizado. FALTA FOTOS			
--	--	--	--	--	--

3 1	KAEME MOTORS	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Siendo un usuario de vehículo motor de 4 ruedas más que de un trimovil puedo observar lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las unidades menores no respetan las normas de tránsito. - El vehículo menor no cuenta con visibilidad apropiada hacia el interior. - El vehículo, salvo una marca, no cuenta con carrocería. - El timón, diferencia de una moto lineal se utiliza empujando el lado opuesto al que se va a girar. - El vehículo tiene varios elementos que sobresalen de sus dimensiones. - El vehículo no presenta la placa de rodaje. - Los espejos retrovisores no brindan un adecuado ángulo de visión al conductor. - Las puertas, salvo una marca, y cuando las tienen no cumplen su cometido. <p>Podríamos enumerar muchos otros inconvenientes de esta unidad que la hacen insegura tanto para el conductor y sus ocupantes cuanto par años peatones.</p> <p>Si bien en su momento cumplieron su cometido, en la actualidad existen vehículos de cuatro ruedas ligeros y con todas las condiciones de comodidad y confort que se necesita para los ocupantes del mismo que bien pueden reemplazar a los trimóviles en el servicio de transporte.</p> <p>Si se va a mantener esta unidad en servicio lo mínimo que se debe exigir es que dichos vehículos no superen un determinado rango de</p>	NO	<p>Al respecto, el proyecto del Reglamento prevé obligaciones que se tiene que cumplir para la prestación del servicio en mototaxi, en caso de una transgresión a la norma esta será sancionada de conformidad con el cuadro de sanciones que establezca la Municipalidad Distrital.</p> <p>En lo que respecta a una modificación del límite de velocidad permitida de los vehículos de categoría L5, precisar que dicha modificación no puede ser establecida en el Reglamento de la Ley N° 31917; toda vez que, el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, es quien regula la velocidad máxima y mínima.</p> <p>En lo que respecta a las características del vehículo, el proyecto del reglamento no puede modificar ello debido que es el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° N° 058-2003-MTC, la norma que regula ello.</p> <p>Finalmente, en atención al pedido de pintado de la placa en el techo del vehículo, el numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, ya establece dicha obligación, la misma que se encuentra plasmada en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del proyecto del Reglamento.</p>
--------	--------------	---	--	----	---

		<p>velocidad que sugiero sea un máximo de 40Km/h y respecto del reglamento de tránsito deben considerarse 15Km/h menos que lo reglamento para vehículos de con carrocería. No deben ser conducidos en carreteras por ningún motivo por su inestabilidad, tampoco deben ingresar a ciudades. Sus características son más propias para su uso en centros poblados de bajo parque automotor y siempre a bajas velocidades, lo que debe regularse desde la etapa de fabricación y su posterior revisión técnica dado a que aún cuando la norma se los exige no la practican.</p> <p>Todas las marcas y no solo una debe contar con una carrocería adecuada, con puertas y vidrios transparentes. Debe prohibirse los plásticos que las recubren por su fragilidad y porque no cumplen con dar seguridad al usuario sino para ocultar o evitar ser visto, hecho que beneficia solo a los delincuentes.</p> <p>Respecto a su desplazamiento deben cumplir con el uso de los carriles como los demás vehículos pues al contar con una sola rueda delantera esto les permite interrumpir el tránsito de los demás vehículos máxime si el ancho de las mismas es mínimo. Ningún elemento debe sobresalir de la unidad ni estar expuestos como el caso de los amortiguadores y demás componentes, de allí la necesidad que cuenten con una carrocería adecuada. Las micas planas que utilizan actualmente llegan a deslumbrar a los conductores de</p>		
--	--	--	--	--

		<p>vehículos mayores. Justamente por este último motivo su desplazamiento solo se debería aprobar hasta las 6 o 7 de la noche, lo que reducirá actos vandálicos</p> <p>En general todos los vehículos que brindan el servicio de taxi deberían tener pintado en el techo la placa del vehículo para su fácil identificación.</p>			
--	--	--	--	--	--

3 2	JOHNNY MENDOZA GARCIA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Se debería considerar que un mototaxi es para servicio público, no para divertirse, opino humildemente q no posean estos vehículos equipos de música ya q causan mucha bulla y desorden y contribuye a accidentes x el excesivo volumen q usan al manejar. Asimismo, he visto accidentes x su "moda" o modo de manejar con el cuerpo orientado hacia el lado derecho y con una pierna fuera d la moto, prestando nula atención a su lado izquierdo al conducir. También evitar aglomeraciones d motos, tomando un carril entero en los cruces de avenidas principales, usando este carril como paradero inicial. Gracias	NO	Las conductas que manifiesta son las relacionadas al tránsito, las mismas que son sancionables en caso que se trasgreda el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC; en ese sentido, no se acoge la propuesta.
3 3	GONZALIÑO GONZALES	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Buenos días, excelente noticia para toda la ciudadanía, pero hay grave problema, que los usuarios también forman parte del desorden y el caos vehicular, porque suben y bajan donde les viene o les da la gana, por otro lado vemos que no todos los que vemos manejando una mototaxi tiene el perfil necesario, se ve muchos conductores totalmente irresponsables y no respetan las luces del semáforo, no dan o ceden el paso al peatón, son bien egoístas y malcriados, ojo el que le escribe también trabaja haciendo el servicio de mototaxi, yo solicitaría que se pase un polígrafo a esta gente impresentable que nos deja mal parado a los que si queremos respeto y legalidad en el servicio, también los migrantes a resultado un verdadero problema y de una competencia desleal, ya que la	NO	Las conductas que manifiesta son las relacionadas al tránsito, las mismas que son sancionadas por el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC. Sin perjuicio de lo mencionado, el proyecto del Reglamento establece en su artículo o las obligaciones con las que debe de cumplir el prestador del servicio (conductor), los mimos que en caso de incumplimiento de la norma será sancionado conforme a la tipificación que establezca la Municipalidad Distrital.

			policía no aplica la ley y eso hace que cada vez haya más desorden, robo y todo acto que atenta contra la integridad del usuario		
3 4	ALFONSO POMA APARI	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Deben bajar el costo de brevete para mototaxi	NO	El ciudadano no realiza comentarios, aportes u opiniones al proyecto del Reglamento.
3 5	CHRISTOFER ZEVALLOS	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Buenas noches, con respecto al nuevo reglamento, ¿qué puede hacer si no estoy registrado en ninguna línea de moto taxi ya que mi vehículo lo uso como transporte particular en mi negocio? Gracias por su atención	NO	Conforme al artículo 1 de la Ley N° 31917, los vehículos conocidos como mototaxis son considerados como un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano y/o rural que permitirá satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos. En ese sentido, el vehículo de la categoría L5 (mototaxi) está destinado a la prestación de un servicio de transporte, no siendo viable en ese sentido, puedan ser utilizados como un vehículo de manera particular.

3 6	JORGE LEON RODRIGUEZ	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Se sugiere que todos los vehículos menores motorizados de servicio público así mismo particulares deben de llevar dos placas ,el servicio público debe de llevar pintado a ambos lados el número de placa, como los vehículos mayores las motocicletas también deben de llevar dos placas y en el casco el número de placa para así se pueda ubicar en los operativos ya que últimamente los delitos en sus diferentes modalidades han crecido deberían de hacer una ley para que se realicen un replacamiento para los vehículos menores motorizados en Coordinación con la Policía nacional del Perú solicitando los números de placa de los vehículos menores motorizados que han sido robados y los que tienen antecedentes por diferentes delitos a nivel nacional para así de esta manera controlar la inseguridad nacional así mismo con los de la SUNARP que expide las tarjetas de propiedad ,así mismo con la Asociación Automotriz del Perú y con un certificado de la DIROVE que no tiene antecedentes salvo mejor parecer	NO	El numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, ya establece dicha obligación, la misma que se encuentra plasmada en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del proyecto del Reglamento. En lo que respecta a la sugerencia para vehículos distintos a la categoría L5, no pueden ser incorporadas en el proyecto del Reglamento de la Ley N° 31917, toda vez que, la referida Ley solo regula a los vehículos menores de la categoría L5 (mototaxi).
3 7	JUAN VQ	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y	El DS que reglamente las condiciones y requisitos para la prestación de los servicios en las distintas modalidades, debería Considerar a todos los vehículos menores incluyendo a las motos lineales, para que sean controladas y fiscalizadas por las autoridades competentes a nivel nacional, y esto debido a la inseguridad ciudadana y la	NO	En lo que respecta a la sugerencia para vehículos distintos a la categoría L5, no puede ser incorporado en el proyecto del reglamento de la Ley N° 31917, toda vez que, la referida Ley solo regula a los vehículos menores de la categoría L5 (mototaxi).

		establece otras disposiciones.	criminalidad que viene atravesando el país.		
38	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS UNIDOS POR CAJAMARCA - ASUTRAC	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>OFICIO N.º 016-2024-ASUTRACSEÑOR : Dr. RAUL RICARDO PEREZ-REYES ESPEJO MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES</p> <p>ASUNTO : REMITO OPINIONES SOBRE EL REGLAMENTO DE LA LEY 31917. REFERENCIA : RESOLUCION MINISTERIA N° 545-2024-MTC/01.02Es grato dirigirme a Ud. Señor ministro de Transporte y Comunicaciones con la finalidad de saludarlo afectuosamente a nombre de la Asociación de Transportistas Unidos por Cajamarca – ASUTRAC y a la vez felicitarlo por la acertada labor que viene desempeñando al frente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, asimismo por medio del presente hacer llegar los comentarios y opiniones sobre el REGLAMENTO DE LA LEY 31917 – Ley de Transporte Publico de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, son las siguientes: Artículo 3 – Definiciones Literal g) – permiso de operaciones: título habilitante otorgado por la Municipalidad Distrital que faculta a restar el Servicio de Mototaxi. Asimismo, autoriza la flota vehicular. Debe suprimirse paraderos y zona de</p>	NO	Al respecto, el artículo 11° de la Ley N° 31917, establece que el Plan Regulador contiene, entre otros, la identificación de las zonas de trabajo y paraderos para el servicio de mototaxi. Por lo tanto, no resulta factible suprimir tales aspectos del Plan Regulador, mediante el proyecto de reglamento. Sin perjuicio de ello, téngase en cuenta que el artículo 22° del proyecto de reglamento prevé que mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital se establece que esta autoridad puede establecer condiciones de acuerdo a las características propias de la realidad local.

		<p>trabajo del transportador, debido a que en provincias o regiones de la sierra son ciudades pequeñas y es una sola zona de trabajo y los paraderos son también pequeños y son libres pueden ir cualquier unidad y a cualquier hora, por lo tanto, resulta totalmente diferente a los distritos de la costa o grandes urbes.</p>		
		<p>Artículo 3 – Definiciones Literal m) – Registro nacional de transportadores del servicio de mototaxi Sugerimos se retire aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC porque es el reglamento para vehículos de taxis y vehículos de servicios regular.</p>	NO	<p>El Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), es regulado por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, es por ello que se hace precisión en la definición.</p>

		<p>Artículo 3 – Definiciones Literal s) – Incorporar la definición de sustitución de unidad Sustitución de unidad: es sacar una unidad el padrón del transportador autorizado y del sistema de la municipalidad distrital o provincial por las siguientes razones: ü Renuncia del propietario del vehículo ü Siniestro de la unidad ü Robo de la unidad ü Venta de la unidad y llevada a otra zona o distrito ü Cumplió su vida útil ü Otros</p>	NO	No se advierte razones para incluir la definición.
		<p>TITULO II – Capitulo I Artículo 6 – Condiciones de acceso para prestar el servicio de mototaxi Numeral 4, literal d), en la parte ultima dice: dicho vehículo debe cumplir con lo siguiente: iv) Tener el color autorizado por la Municipalidad Distrital correspondiente para su identificación. Pedimos se retire del reglamento debido a que las plantas de revisión exigen que en la tarjeta conste los colores para pasar el certificado de inspección técnica vehicular, lo que necesariamente se tendría que cambiar nuevamente de color, además en provincias es una sola zona de trabajo y los alcaldes van a tomar políticamente y van a exigir que se pinten las unidades el color del logo de su gestión.</p>	NO	Sobre el color autorizado por la municipalidad correspondiente, al respecto no resulta posible quitar dicha condición; toda vez que, ello deviene de un mandato con rango de Ley, el cual se encuentra contenido en el numeral 5 del artículo 9 de la Ley N° 31917.
		<p>Artículo 10 – Consideraciones generales Numeral 10.2) el permiso de operación autoriza la flota vehicular, el uso de paraderos y la zona de trabajo del transportador</p>	NO	No resulta viable suprimir “zona de trabajo” del numeral 10.2 del artículo 10 del proyecto de Reglamento; toda vez que, esta deviene del artículo 4 de la Ley N° 31917.

		de acuerdo con el Plan Regulador. Se suprime y la zona de trabajo del transportador debido a que en las provincias es una sola zona de trabajo y nuestra realidad es diferente a las grandes urbes.		
		Artículo 11 – Requisitos para obtener el permiso de operación 11.1 – Numeral 6 – Nuevros de constancia y fecha de pago por derecho de trámite. Debe decir recibo de pago por derecho de trámite.	NO	Solo será exigible el número de la constancia del recibo de pago, no siendo necesario el recibo o copia del mismo; toda vez que, es información que la entidad posee; en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		Artículo 14 – Certificado de operación El plazo de vigencia del certificado de operación es de 10 años y se renovara cada 6 meses o 1 vez al año suscribiéndose al ámbito territorial de la municipalidad distrital que emitió el respectivo permiso de operación, así como de distrito contiguo en caso de aplicación de un régimen de gestión común.	NO	La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; asimismo, la vigencia se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, no siendo posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.
		Artículo 15 – Certificado de operación por incremento o sustitución de flora vehicular 15.2. el plazo de vigencia del certificado de operación por incremento o sustitución de flota vehicular, es de 10 años. Creemos que se esta confundiendo certificado de operación con permiso de operación, el certificado de operación debe ser como máximo por 1 año y permiso de operación debe ser como dice la ley 10 años. Además, solicitamos se corrija y los incrementos de flota vehicular tiene que ser por ordenanza municipal de acuerdo al Plan Regulador y a las condiciones de la realidad de cada municipalidad	NO	Tal y como se mencionó en la respuesta anterior, la vigencia del Certificado se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917. En lo que respecta a la propuesta de que el incremento sea mediante ordenanza municipal, la ley antes mencionada no habilita a que regular dicha materia a través de tal norma, lo cual, podría incurrir en barrera burocrática ilegal.

		<p>distrital.</p> <p>15.5. debe suprimirse la palabra incremento de flota. El incremento de flota tiene que hacerse por ordenanza municipal, de acuerdo a la realidad de cada municipalidad distrital.</p>		
		<p>Artículo 18 – Conformación de integrantes</p> <p>18.1.3. Pedimos que participen 2 representantes de cada organización de transportistas autorizados que existen en el ámbito territorial de la municipalidad distrital.</p>		<p>NO</p> <p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>

			<p>Artículo 22 – Finalidad Numeral 5 – Pedimos se suprima el numeral 5 del artículo 22 por que no se ajusta a la realidad. ya que contamos con infraestructura urbana adecuada ni redes viales, muy por el contrario, lo que tenemos son simples calles estrechas y muchas sin pavimentar y sin señalización. Es propicia la oportunidad para expresar las muestras de nuestra especial consideración y estima personal.</p>		<p>NO</p>	<p>El numeral 5 del artículo 22 del proyecto del Reglamento, refiere a la finalidad del plan regulador el cual es aprobado mediante ordenanza municipal distrital, en ese sentido, será la entidad edil competente quien lo elabore en atención a su realidad. No es necesario en ese sentido, suprimir el referido numeral del proyecto del Reglamento</p>
--	--	--	--	--	-----------	---

3 9	JPCH INVERSIONES EIRL	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>CARTA Nro. 038-2024/GG/CITVJPCH/COMB/TACNA</p> <p>Tacna, 30 de setiembre del 2024</p> <p>Señores: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES-MTC SR. OFELIA DORIS SORIANO RAMOS DIRECTORA GENERAL DE LA DIRECCION GENERAL DE POLITICAS Y REGULACION EN TRANSPORTE MULTIMODAL PRESENTE. –</p> <p>ASUNTO: RECEPCIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DE COMENTARIOS AL PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917 LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES.</p> <p>J.P.CH. INVERSIONES EIRL, con numero de RUC 20534805358 autorizado para operar como Centro De Inspección Técnica Vehicular-CITV, según Resolución Directoral N° 0376-2023-MTC/17.03 y Resolución Directoral N° 282-2021-MTC/17.03; debidamente representada por la Sra. JULIA HERMINIA PECHE CHAMBE, identificada con DNI N° 00497220, natural de Tacna, domicilio actual para estos efectos en AV. Municipal S/N Frente al Mercado Héroes del Cenepa, distrito de Coronel Gregorio Albarracín Lanchipa-DCGAL, Tacna, con correo electrónico:</p>	NO	La pre publicación del proyecto del Reglamento tiene la finalidad de poder recepcionar todos los comentarios, aportes u opiniones y así poder absolver cualquier duda o de ser el caso realizar alguna modificación al referido proyecto. Sin perjuicio de ello, en caso de requerir una reunión con la finalidad de poder tratar la reglamentación esta puede ser solicitada a través del conducto regular.
--------	-----------------------------	--	---	----	--

jpchinversiones@gamil.com; y casilla electrónica JULIA HERMINIA PECHE CHAMBE debidamente registrada ante el MTC; nos presentamos ante ustedes con el debido respeto, para informarle lo siguiente: En concordancia con el artículo N° 2 de la RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 545-2024-MTC/01.02, por la cual se nos otorgan 10 días hábiles de plazo para ingresar nuestros comentarios al citado proyecto comentamos lo siguiente:

Consideramos que el presente proyecto debe de ser materia de un estudio más profundo y detallado a través de mesas de trabajo entre el MTC y nosotros los CITY así con las entidades que están inmersas en el SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES determinado por la ley 29237; como SUTRAN, SUNARP y PNP para poder brindar un reglamento que contemple todas las opiniones técnicas de cada institución.

		<p>Observamos y sugerimos que, para poder realizar esta implementación del Reglamento para los vehículos menores, primero debe ser modificado el formato de inspección técnica vehicular la Resolución Directoral N° 11697-2008-MTC/15 y modificatorias, la cual se tiene que incorporar requisitos básicos propios de las INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES COMPLEMENTARIAS como son la CILINDRADA de los vehículos menores, la cantidad de puertas de las unidades, debe de decir la frase AÑO DE MODELO en el campo N° 5, en concordancia con la norma el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, el cual lo incorpora cuarta disposición complementaria, se debe incorporar también al formato de ITV el CAMPO PASAJEROS y a su vez incorporar a la Tabla De Interpretación de Defectos de Inspecciones Técnicas Vehiculares, la observación FALTA O NO COINCIDE EL NUMERO DE PASAJEROS.</p> <p>Consideramos que siendo la finalidad de nuestros CTIV la correcta aplicación del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares normado en el Decreto Supremo N° 025-2008-MTC y modificatorias, donde en estricto cumplimiento de esta norma que tiene por objeto regular el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares de conformidad con lo</p>	<p>NO</p>	<p>Se ha tomado en consideración el comentario y/o propuesta realizada; sin embargo, ella refiere a una modificación del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC; en ese sentido, no se acoge para el presente proyecto de Reglamento la propuesta.</p>
--	--	---	-----------	--

dispuesto en la Ley N° 29237, ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas.

El Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares establece: "LA FRECUENCIA Y CRONOGRAMA DE LAS INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES Y VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE INSPECCIONES TÉCNICA VEHICULAR": aprobado por el Reglamento de Inspecciones Técnicas Vehiculares El Decreto Supremo N° 025-2008-MTCy modificatorias el cual en el artículo 8 en el inciso 8.1) establece la frecuencia y cronograma de las ITV y con el inciso 8.2) establece que las ITV se realizaran según el último dígito de la placa única nacional de rodaje de acuerdo al cronograma que aprobó el MTC, siendo publicado este cronograma con la Resolución Directoral N° 11645-2008-MTC/15, modificado por la Resolución Directoral N° 038-20520-MTC/18 el cual incorporo y determino que los vehículos menores cumplan con el cronograma de ITV conforme al antepenúltimo (cuarto) dígito de la placa única de rodaje.

De lo que se desprende que solo existen tres (03) tipos de vigencias de 04 MESES, 06 MESES y de 12 MESES, y con la R.D. N° 11645-2008-MTC/15, dejando claramente estableciendo que "todos los vehículos que circulen por las vías públicas terrestres están obligados a someterse y aprobar la inspección técnica vehicular, conforme al

cronograma establecido en el anexo N° 1 de la presente resolución , partir del 1 de enero del 2009...”, siendo el cronograma de las inspecciones técnicas vehiculares el siguiente:

Último o antepenúltimo meses
Dígito de la placa
Según corresponda:

0	enero y febrero
1	marzo
2	abril
3	mayo
4	junio
5	julio y agosto
6	septiembre
7	octubre
8	noviembre
9	diciembre

Por lo que requerimos se incorpore una observación a la TABLA DE INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES, que indique cuando los vehículos vienen a pasar inspección técnica vehicular fuera del plazo determinado por la norma la R.D. N° 11645-2008-MTC/15, y modificatorias, brindamos el siguiente ejemplo y detectamos que su ultimo digito de la placa única de rodajes es el número 8, siendo el mes en curso abril, detectamos que esta unidad debió cumplir con pasar la inspección técnica vehicular prácticamente 05 meses antes, entonces debemos de emitir el Certificado de Inspección Técnica vehicular con una vigencia de solo 07 meses por que el usuario realizo la omisión a la fecha que le

correspondía según ley, no debiendo premiar este incumplimiento, debemos de expedir el certificado de inspección técnica vehicular hasta el próximo mes de noviembre según el caso expuesto, por lo que al detectar esta observación se debe de INCORPORAR A LA TABLA DE INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES EL CÓDIGO A.5.4. VEHÍCULO NO CUMPLE CON CRONOGRAMA DE ITV con código FALTA LEVE y emitir con la vigencia que realmente corresponde cumpliendo con lo dispuesto por el cronograma de inspecciones técnicas vehiculares.

Asimismo considerando toda la coyuntura nacional con los lamentables sucesos donde intervienen vehículos menores y viendo que cada día se incorporan mas vehículos menores al parque automotor nacional sugerimos también que la FRECUENCIA sea SEMESTRAL y que la VIGENCIA de los certificado de inspección técnica vehicular sean solo de 06 MESES tal como lo tienen los demás servicios de transportes de personas en nuestro país como es el caso del servicio de taxi, transporte de servicio temporal en auto colectivo, transporte de estudiantes entre otros. SUGERIMOS que en el caso de los vehículos menores de la categoría L3 que como sabemos se usan en los denominados DELIVERYS los cuales han proliferado en nuestro país generando un descontrol al no

		<p>estar reglamentados en gran parte de nuestro país, pedimos que la antigüedad de estos vehículos menores los cuales debe someterse a una inspección técnica vehicular sea a partir del 2do año del año de modelo registrado en la tarjeta de propiedad, TIV o TIVE.</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>Requerimos se incorpore en el TITULO I CAPITULO I OBJETO, FINALIDAD, DEFINICIONES en el artículo 3 inciso 3.1.- Definiciones</p> <p>...</p> <p>s) Centros de Inspección técnica vehicular. - CITV: Personas naturales o jurídicas autorizadas por la DGTT para realizar las inspecciones técnicas vehiculares.</p> <p>t) Certificado de Inspección Técnica Vehicular: Documento con carácter de declaración jurada y de alcance nacional emitido exclusivamente por el centro de inspección técnica vehicular - CITV autorizado por la DGTT.</p>		NO	Al respecto, las citadas definiciones se encuentra contempladas específicamente en el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, aunado a que, al no contar con un desarrollo especial en el proyecto del Reglamento, no es necesario dicha incorporación.
	<p>Requerimos se incorpore en el CAPITULO I OBJETO, FINALIDAD, DEFINICIONES en el artículo 3 inciso 3.2.- abreviaturas</p> <p>...</p> <p>j) TIVE: Tarjeta de Identificación Vehicular Electrónica</p> <p>k) CITV: Centro de Inspección Técnico Vehicular</p> <p>l) RNITV: Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares</p> <p>m) CEROP: Certificado de Operación De Vehículos Menores</p> <p>n) POP: Permiso de Operación de Vehículos Menores.</p>		NO	Asimismo, las propuestas de abreviaturas no cuentan con un desarrollo en el proyecto del Reglamento; por lo que, no se acoge la propuesta.
	<p>Requerimos se incorpore en el CAPITULO II AMBITO DE APLICACIÓN Y AUTORIDADES COMPETENTES en el artículo 4 inciso 5.4.- Las municipalidades tienen las siguientes funciones:</p> <p>...</p> <p>d) Dictar en forma SEMESTRAL las capacitaciones al prestador del</p>		NO	Conforme a lo establecido por el artículo 15 de la Ley 31917, las capacitaciones son establecidas de manera anual.

		servicio sobre sensibilización y educación vial, asimismo dicta capacitaciones sobre las normas y los procedimientos que se aprueben en su jurisdicción.		
		l) Entregar el holograma o calcomanía de registro de transportador del servicio de mototaxi autorizado, al verificarse que cuenta con la correcta documentación como TIV/TIVE, AFOCAT/SOAT, Certificado del curso de capacitación dictado por el municipio al que se presenta, revisión técnica vehicular vigente y no presenta papeleta de infracción de tránsito pendientes de regularización.	NO	Al respecto, la Ley N° 31917, no contempla requisito para la entrega de la calcomanía holográfica, de establecer dichas condiciones para la entrega de la calcomanía, podría considerarse como una barrera burocrática.
		TITULO II CONDICIONES DE ACCESO Y DE OPERACIÓN CAPITULO I CONDICIONES DE ACCESO Artículo 6- Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi ... 2. Encontrase registrado como contribuyente “activo” y “habido” en el registro único del contribuyente de la SUNAT	NO	Se acepta la propuesta.
		4. Contar dentro de su organización con una o más personas naturales que cumplan las siguientes condiciones para constituirse como prestadores del servicio: d) Ser propietario del vehículo automotor menor de la categoría L5, asumiendo la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o	NO	Al respecto, se prevé que la titularidad del vehículo puede ser mediante dos formas: la propiedad y mediante alquiler, siendo este último un aspecto necesario y que se ajusta a las condiciones reales de la prestación del servicio en la actualidad, tal y como también se encuentra previsto en otras regulaciones del transporte terrestre, por lo que, suprimir dicho aspecto en la norma no se ajustaría a la realidad, además de que constituiría una limitación injustificada que se proporcionaría a los conductores para acceder al servicio. Por tales motivos, no se acoge el comentario formulado.

		terceros como parte del uso del mencionado vehículo en el servicio de mototaxi. Dicho vehículo debe cumplir con lo siguiente:		
		i) Contar con certificado de inspección técnica vehicular vigente .	NO	Si bien es cierto que el Proyecto del Reglamento de la Ley N° 31917, no establece expresamente la vigencia del CITV, es imperativo que el mismo para tener validez debe de encontrarse vigente.
		ii) Encontrarse acondicionado para transportar como máximo tres pasajeros. (De la manera que esta redactado no se podrían incorporar los vehículos menores denominados motokar o arañitas que solo están acondicionados para 02 personas en la mayoría de los casos se debe considerar que técnicamente solo vemos los términos asientos y pasajeros, al decirlo así tenemos que los mototaxistas con 3 asientos +1 chofer= capacidad máxima 04 personas incluyendo el chofer, y con 2 asientos +1 chofer capacidad máxima de 03 personas incluyendo el chofer.	NO	La carrocería del vehículo se encuentra regulado por el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, y la Directiva N° 002 2006 MTC/15, aprobada mediante Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC; en ese sentido, no resulta viable que la propuesta de modificación se realice por el Reglamento de la Ley N° 31917.
		iii) Contar con SOAT físico o virtual o CAT, debiendo refrendar la vigencia del documento.	NO	Se acepta la propuesta de precisar la vigencia del SOAT y CAT.

			<p>iv) Tener el color autorizado por la municipalidad distrital correspondiente para su identificación. El color autorizado puede ser pintado o poniendo un sticker sobre ambas puertas de la unidad donde se podrá incorporar los demás datos identificados que asigna la municipalidad. Debemos acotar que el pintado de la unidad acarrea la corrección de la TIV-TIVE al ser pintado más del 20% del color de la unidad. Adjuntamos fotografía de la ubicación de este pintado o colocación de sticker.</p>	NO	<p>Sobre el color autorizado por la municipalidad correspondiente, al respecto no resulta posible quitar dicha condición; toda vez que, ello deviene de un mandato con rango de Ley, el cual se encuentra contenido en el numeral 5 del artículo 9 de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p>
--	--	--	---	----	--

		<p>v) Tener pintada la placa única nacional de rodaje en la parte superior, en la parte trasera y en ambos lados (adjuntamos diagrama) con una dimensión no menor de 10 x 20cm para los laterales y 15 x 30 cm para la parte superior.</p>		NO	<p>Se tomará en consideración establecer una DF para determinar las dimensiones del pintado de la placa.</p>
		<p>vi) Tener adherida una calcomanía holográfica de seguridad en su interior. La cual debe contar con un código QR permitiendo validar los datos del mototaxi y de la persona responsable de brindar el servicio.</p>		NO	<p>La exigencia de contar con un QR ya queda a evaluación de la municipalidad, exigir ello podría ser considerado como una barrera burocrática, debido a que no todas las municipalidades cuentan con los medios electrónicos. Cabe precisar que, para ellos se debe de tener en consideración la definición de Calcomanía Holográfica la cual se define como: Distintivo adhesivo emitido por la municipalidad distrital competente y que debe encontrarse adherido en el interior del vehículo habilitado para el servicio de mototaxi en un lugar visible al pasajero. Dicho distintivo cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. En ese sentido no se acoge la propuesta.</p>
		<p>vii) Exhibir en el exterior del vehículo del servicio de mototaxi (casquete), la razón y denominación social del transportador conforme a las dimensiones y características</p>		NO	<p>No se acoge la propuesta, debido a que el vehículo ya cuenta con otras características de identificación.</p>

	establecidas por la municipalidad distrital mediante ordenanza.			
	viii) Exhibir en su interior, en un lugar visible y en la parte superior, un aviso legible para los pasajeros, con los datos de la placa de rodaje, el nombre del prestador del servicio con el número de su licencia de conducir, y el correo electrónico del transportador para la atención de denuncias de los pasajeros. Las dimensiones y características del referido aviso son establecidas mediante ordenanza de la Municipalidad Distrital que corresponde.		NO	Debido a que es un tema de forma de redacción no se acoge la propuesta.
	ix) Exhibir en el exterior del vehículo un holograma o calcomanía de registro de transportador del servicio de mototaxi, dicha calcomanía holográfica de seguridad debe estar ubicado en el parabrisas delantero, el cual debe estar ubicado al costado de la ubicación de la tercera placa de rodaje. Este holograma o calcomanía debe contar con un código QR permitiendo validar los datos del mototaxi y de la persona responsable de brindar el servicio.		NO	La exigencia de contar con un QR ya queda a evaluación de la municipalidad, exigir ello podría ser considerado como una barrera burocrática, debido a que no todas las municipalidades cuentan con los medios electrónicos. Cabe precisar que, para ellos se debe de tener en consideración la definición de Calcomanía Holográfica la cual se define como: Distintivo adhesivo emitido por la municipalidad distrital competente y que debe encontrarse adherido en el interior del vehículo habilitado para el servicio de mototaxi en un lugar visible al pasajero. Dicho distintivo cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. En ese sentido no se acoge la propuesta.
	<p>Requerimos se incorpore en el CAPÍTULO II CONDICIONES DE OPERACIÓN</p> <p>...</p> <p>Artículo 8.- Obligaciones del Transportador</p> <p>3</p> <p>c) cuenten con la constancia que acredite haber cursado la capacitación semestral en sensibilización y educación vial</p>		NO	Conforme a lo establecido por el artículo 15 de la Ley 31917, las capacitaciones son establecidas de manera anual.

		d) Utilicen chalecos distintivos con el color del distrito asignado que lleven impreso el número de placa del vehículo del servicio de mototaxi, durante la prestación de dicho servicio.	NO	Conforme a lo establecido por el numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas del chaleco; ese sentido, ello será determinado mediante norma que emita el MTC, no se acoge en ese sentido su propuesta.
		4. Que los vehículos del servicio de mototaxi sean estacionados de manera ordenada a la espera de pasajeros en los paraderos previstos en el plan regulador. No excediendo más de 06 unidades estacionadas por paradero autorizado.	NO	El proyecto del Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan entre otras características, permitirá identificar los paraderos, en ese sentido, mediante el referido plan podrá ser establecido ello.
		Requerimos se incorpore en el artículo 9.- Obligaciones del prestador del servicio ... 4. Portar la licencia de conducir, la tarjeta de operación correspondiente, el SOAT o CAT; el certificado de inspección técnica vehicular, la credencial que acredite su registro en el registro nacional de conductores de mototaxi, el holograma o calcomanía de registro de transportador del servicio de mototaxi, como prestador del servicio, en el caso que dichos documentos sean electrónicos, el prestador del servicio debe informar a la autoridad competente a cargo de la Fiscalización a efectos que la misma realicen la verificación en la base de datos correspondiente.	NO	Este artículo hace referencia a los documentos que se deben de portar, aquellos que directamente cuenta el prestador del servicio. la calcomanía holográfica no es un documento con el que el prestador de servicio debe de portar propiamente dicho, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		9. Cursar semestralmente la capacitación en sensibilización y educación vial, de acuerdo a lo dispuesto en el presente reglamento y la normativa municipal	NO	Conforme a lo establecido por el artículo 15 de la Ley 31917, las capacitaciones son establecidas de manera anual.

		<p>...</p> <p>14. Contar permanentemente con el botiquín de primeros auxilios con medicamentos vigentes y el extinguidor con carga actualizada conforme a los dispuesto por la municipalidad.</p>	NO	Se acoge la propuesta.
		<p>Requerimos se incorpore en el TÍTULO III PERMISO DE OPERACIÓN, CERTIFICADO DE OPERACIÓN Y CERTIFICADO DE OPERACIÓN POR INCREMENTO O SUSTITUCIÓN DE FLOTA</p> <p>CAPÍTULO I PERMISO DE OPERACIÓN Artículo 10.- Consideraciones generales</p> <p>...</p> <p>10.3. El plazo de la vigencia del permiso de operación es de seis (06) años y se circunscribe al ámbito territorial de la municipalidad distrital que emito dicho permiso, así como, del distrito contiguo, en caso de aplicación de un régimen de gestión común.</p>	NO	La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, y es de 10 años; en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.
		<p>Artículo 11.- Requisitos para obtener el permiso de operación</p> <p>...</p> <p>Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente:</p> <p>3. Encontrándose registrado como contribuyente activo y habido en el registro único de contribuyente.</p>	NO	Sobre el particular, el encontrarse en condición de habido en el Registro Único de Contribuyentes (RUC), significa que la SUNAT ha verificado y localizado el domicilio fiscal declarado, lo cual para el presente Reglamento no es necesario, a diferencia de la condición de activo que garantiza que se cumpla con responsabilidades fiscales, contribuyendo al orden económico y lo cual está directamente vinculado con la formalidad del sector; ya que un contribuyente activo, es una persona que se rige bajo parámetros de formalidad, a diferencia del informal que siempre evitará bajo cualquier medio ser fiscalizado. Es en ese sentido que no se acoge la propuesta.

		<p>...5. 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, consignando el número de sus placas de rodaje, el número de sus certificados de inspección técnica vehicular, y el número de sus SOAT o CAT indicando la vigencia de cada documento.</p>	NO	<p>Si bien es cierto que el Proyecto del Reglamento de la Ley N° 31917, no establece expresamente la vigencia de los documentos, es imperativo que todo documento para tener validez debe de encontrarse vigente.</p>
		<p>b) Copia del título de propiedad, debidamente legalizado 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.</p>	NO	<p>Se considera que no resulta necesario exigir el título de propiedad del vehículo ofertado, en atención a que dicha información es verificable en el sistema de consulta vehicular de la SUNARP. Por lo tanto, no resulta factible acoger la propuesta formulada.</p>
		<p>Requerimos se incorpore en el CAPÍTULO II CERTIFICADO DE OPERACIÓN Y CERTIFICADO DE OPERACIÓN POR INCREMENTO Y SUSTITUCIÓN DE FLOTA VEHICULAR</p> <p>Artículo 14.- Certificado de Operación</p> <p>14.2. El plazo de vigencia del certificado de operación es de seis (06) años y se circunscribe al ámbito territorial de la municipalidad distrital que emitió el respectivo permiso de operación, así como, del distrito contiguo, en caso de aplicación de un régimen de gestión común. Dicho plazo de vigencia se encuentra condicionado a la vigencia del permiso de operación y/o la vigencia del título de propiedad o contrato de alquiler del vehículo a favor del prestador</p>	NO	<p>La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; asimismo, la vigencia se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917 y es de 10 años, no siendo posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p>

		de servicio, debidamente legalizado.		
		<p>Requerimos se incorpore en el TÍTULO IV COMISIÓN TÉCNICA MIXTA CAPÍTULO I ESTRUCTURA Y CONFORMACIÓN</p> <p>Artículo 18- Conformación De Los Integrantes 18.1.5. un representante de un CITV el cual aportará la parte técnico mecánica necesaria para poder elaborar la mejora de los requisitos técnicos y de operación en el servicio de mototaxi.</p>	NO	<p>Al respecto, no se advierte sustentos técnicos que justifiquen que la conformación de la Comisión Técnica Mixta, pueda estar conformada por algún de CITV.</p> <p>Asimismo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 19° del proyecto de reglamento publicado, la forma, plazo y extinción de la designación de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta, es potestad de la Municipalidad Distrital. Por lo tanto, a través del presente proyecto de reglamento no resulta posible establecer la vigencia o permanencia de la Comisión.</p>
		<p>Requerimos se incorpore en el CAPÍTULO II FUNCIONES DE LA COMISIÓN Artículo 20.- funciones</p> <p>...</p> <p>2. Formular propuestas y/o participar en el análisis de las iniciativas sobre la capacitación semestral sobre sensibilización y educación vial a los prestadores del servicio.</p> <p>Sin otro particular y esperando que estos aportes puedan mejorar tan importante servicio para nuestra población.</p>	NO	<p>Conforme a lo establecido por el artículo 15 de la Ley 31917, las capacitaciones son establecidas de manera anual. Es en ese sentido que no se acoge la propuesta.</p>

4 0	ALEJANDRO LOPEZ	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	SUGERENCIAS Primero: Que toda Mototaxi debe tener pintado en el techo de la misma su número de placa de 40cm por 60cm con un color amarillo con negro	NO	Sobre el particular las municipalidades distritales tienen facultades para reglamentar de manera complementaria; en ese sentido, podrán establecerlo para una mejor regulación conforme a la realidad de su comunidad.
			Segundo: Sus forros desde la parte del asiento hacia arriba deben llevar protector transparente para ver el interior, excepto el techo.	NO	La propuesta planteada no tiene una connotación directa a la prestación del servicio, y debido a que no se cuenta con mayor sustento de la misma, no se acoge
			Tercero: Se debe usar un chaleco con número de placa del vehículo y una credencial oficial del MTC del Conductor	NO	Conforme a lo establecido por el numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas del chaleco; ese sentido, ello será determinado mediante norma que emita el MTC, en lo que respecta a la credencial, esta será otorgada por la Municipalidad distrital.
4 1	ELSA VIZCARRA CHAVEZ		ACTA DE ACUERDO – REUNIÓN DE TRABAJO Que, mediante la presente se deja constancia de la Reunión de Trabajo celebrada en dos sesiones de fechas 25/09/2024 y 31/09/2024, en las instalaciones de la Municipalidad Distrital de Alto de la Alianza, donde se constituyen: el Bach. Richard Quispe Condori, Insp. De transporte de la municipalidad distrital de ciudad nueva, Ing. Luis Alberto Duran Condori, Sub Gerente de transporte y la Sra. Roxana Laqui Huarahuara, inspectora municipal de transportes, ambos de la Municipalidad Distrital de Gregorio Albarracín Lanchipa, Abog. Elsa Vizcarra Chávez, Encargada de Transportes de la Municipalidad Distrital Alto de la Alianza; la Abog. Solange Meredith Pérez Infantas; y Sra. Mirtha Salazar Bazán Sub Gerente de Planeamiento Urbano	NO	La Ley N° 31917, está destinada únicamente para el transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), no siendo viable establecer en ese sentido a las motocargas.

		<p>y Catastro de Pocollay.</p> <p>Punto de agenda: ÚNICA</p> <p>Debate, revisión y aporte con respecto al Reglamento de la Ley N° 31971, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5. Luego del intercambio de ideas y observaciones del debate correspondiente, realizado por el personal técnico de la Municipalidades antes descritas; se arribó a los siguientes acuerdos como propuestas para ser agregadas al reglamento de la Ley N.º 31917:</p> <p>EN CUANTO AL TÍTULO Dice: Reglamento de la Ley N.º 31971, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría L5. Propuesta: Reglamento de la Ley N.º 31971, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría L5 y Motocarga.</p>		
		<p>En cuanto al numeral 3.2: para efectos del presente Reglamento, se aplican las abreviaturas que se señalan a continuación: (...) agréguese j) TIVE: Tarjeta de Identificación Vehicular Electrónica</p>		<p>NO</p> <p>Se ajusta la abreviatura</p>

		<p>EN CUANTO AL ARTÍCULO 6 Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi: Dice: 4. Contar dentro de su organización con una o más personas naturales que cumplan las siguientes condiciones para constituirse como prestadores de servicio: (...) d) Ser propietario y contar con contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, (...). Propuesta: 4. Contar dentro de su organización con todas las personas naturales que cumplan con las siguientes condiciones para constituirse como prestadores de servicio: (...) d) Ser propietario y contar con contrato de alquiler con el conductor (si fuera el caso) del vehículo automotor menor de la categoría L5, (...), e) Flota vehicular de antigüedad no mayor a 8 años.</p>	NO	Debido a que la Ley N° 31917 no establece una antigüedad vehicular, no es posible establecer ello en el proyecto del reglamento.
		<p>EN CUANTO AL ARTÍCULO 9 Obligaciones del Prestador del Servicio, agréguese 14. Se tendrán colores distintivos entre distritos colocándose un adhesivo que distinga unos de otros en una de las puertas laterales</p>	NO	Conforme a lo establecido por el numeral 5 del artículo 9 de la Ley N° 31917, el color será autorizado por la municipalidad correspondiente.
		<p>EN CUANTO AL ARTÍCULO 10 Consideraciones generales Dice: 10.3 El plazo de la vigencia del Permiso de Operación es de diez (10) años y se circunscribe (...) Propuesta: 10.3 El plazo de la vigencia del Permiso de Operación es de hasta diez (10) años y se circunscribe (...)</p>	NO	La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, y es de 10 años; en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.
		<p>EN CUANTO AL ARTÍCULO 11: Agréguese en el acápite 5, numeral 7) Antigüedad hasta 8 años; b) Copia del título de</p>	NO	Debido a que la Ley N° 31917, no establece una antigüedad vehicular, no es posible establecer ello en el proyecto del Reglamento.

			propiedad y contrato de alquiler con el conductor (si fuera el caso) del vehículo automotor menor de la categoría L5 (...).		
			EN CUANTO A LOS ARTÍCULOS 6 y 7: Agréguese contar con el certificado de antecedentes penales.		
				NO	Al respecto la Ley N° 31917, no establece como un requisito para poder acceder a prestar el servicio, la exigencia de contar con antecedentes policiales, penales o judiciales, en ese sentido por principio de legalidad, no resulta viable acoger la propuesta.
4 2	MAURICIO RIOS JHONATAN FREYSER	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	La sugerencia se encuentra enmarcada en la antigüedad máxima de permanencia de en el servicio de transporte público especial, y de ser el caso, de corresponder, si este plazo máximo se encuentra condicionado por algún documento (revisión técnica). Principalmente en municipalidades de clase B o distritos donde no se encuentre implementado o en proceso de implementación de plantas de revisión técnica. La consulta es realizada en razón	NO	La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, y es de 10 años; en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.

			a la circunscripción territorial de la Municipalidad Provincial Sánchez Carrión.		
4	WILMER FLORES	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Lo que se debe agregar Lo que se debe eliminar Lo que se debe analizar		El nombre del proyecto del Reglamento deviene del nombre de la Ley N° 31917, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
3			REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO <u>ESPECIAL DE PASAJEROS DE PERSONAS</u> EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5	NO	
			Artículo 1.- Objeto El presente Reglamento tiene por objeto regular lo dispuesto en la Ley N° 31917, Ley de transporte público <u>especial de pasajeros de personas</u> en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5; para lo cual se establece: 3. Las condiciones de acceso y de operación para prestar el servicio de transporte público <u>especial de pasajeros de personas</u> en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5; así como las obligaciones del Transportador autorizado y del Prestador del Servicio. 4. Los instrumentos de planificación y educación en el Servicio de transporte público		Debido a que el nombre del proyecto del Reglamento deviene del nombre de la Ley N° 31917, no se acoge la propuesta.

		<p><u>especial de pasajeros de personas</u> en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5.</p> <p>5. 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 <u>pasajeros personas</u> en vehículos automotores menores de la categoría L5.</p>		
		<p>Artículo 2.- Finalidad El presente Reglamento tiene por finalidad que el servicio de transporte público <u>especial de pasajeros de personas</u> en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, se desarrolle en condiciones de eficiencia, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad, satisfaciendo las necesidades de transporte de los ciudadanos.</p>	NO	Debido a que el nombre del proyecto del Reglamento deviene del nombre de la Ley N° 31917, no se acoge la propuesta.
		<p>Artículo 3.- Definiciones 3.3. Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se aplican las definiciones que se indican a continuación:</p> <p>b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior de estos. Dicho documento cuenta con un código que permite</p>	NO	Se debe de tener en consideración la definición de Calcomanía Holográfica la cual se define como: Distintivo adhesivo emitido por la municipalidad distrital competente y que debe encontrarse adherido en el interior del vehículo habilitado para el servicio de mototaxi en un lugar visible al pasajero. Dicho distintivo cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. En ese sentido no se acoge la propuesta.

		examinar la información contenida en el Registro Municipal Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.		
		<p>Artículo 3.- Definiciones 3.3. Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se aplican las definiciones que se indican a continuación:</p> <p>k) Régimen de Gestión Común: Acuerdo de dos (2) o Mas Municipalidades Distritales contiguas donde se presta el Servicio de Mototaxi, para gestionar y fiscalizar conjuntamente dicho servicio en el área continúa determinada. En caso no se establezca dicho régimen, corresponde a la Municipalidad Provincial fijar las condiciones del Régimen de Gestión Común.</p>	NO	El numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley 31917, refiere únicamente a los casos de dos distritos contiguos para el régimen de gestión común, no siendo en ese sentido viable la propuesta.
		<p>Artículo 3.- Definiciones 3.3. Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se aplican las definiciones que se indican a continuación:</p> <p>n) Servicio de Mototaxi: Servicio de transporte público especial de pasajeros de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, prestado por el Transportador</p>	NO	Debido a que el nombre del proyecto del Reglamento deviene del nombre de la Ley N° 31917, no se acoge la propuesta.

	<p>Artículo 3.- Definiciones 3.2. Para efectos del presente Reglamento, se aplican las abreviaturas que se señalan a continuación:</p> <p>c) Ley: Ley N° 31917, Ley de transporte público especial de pasajeros de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p>		NO	Debido a que el nombre del proyecto del Reglamento deviene del nombre de la Ley N° 31917, no se acoge la propuesta.
	<p>Artículo 4.- Ámbito de aplicación 4.1. El presente Reglamento rige en todo el territorio de la República y se aplica a:</p> <p>f) Los Gobiernos Regionales.</p>		NO	De conformidad con el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley N° 31917, los Gobiernos Regionales también cuentan con competencia para el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, no siendo viable en ese sentido la propuesta de suprimir la competencia a los Gobiernos Regionales.
	<p>Artículo 5.- Autoridades competentes 5.1. El MTC tiene las siguientes funciones:</p> <p>a) Otras establecidas en la Ley N° 31917, Ley de transporte público especial de pasajeros de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p>		NO	Debido a que el nombre del proyecto del Reglamento deviene del nombre de la Ley N° 31917, no se acoge la propuesta.
	<p>Artículo 5.- Autoridades competentes 5.2. Los Gobiernos Regionales tienen la siguiente función:</p> <p>a) Ratificar los planes reguladores aprobados y/o modificados por ordenanza municipal de las jurisdicciones distritales a nivel nacional con excepción de los de Lima Metropolitana.</p>		NO	De conformidad con el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley N° 31917, los Gobiernos Regionales también cuentan con competencia para el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, no siendo viable en ese sentido la propuesta de suprimir la competencia a los Gobiernos Regionales.

	<p>Artículo 5.- Autoridades competentes 5.5. La PNP tiene las siguientes funciones: d) <u>Incorporar representantes legales de los Transportadores en la oficina de participación ciudadana de las comisarías de la PNP.</u></p>		NO	Al respecto, se trata de una función orientada a otorgar mayores condiciones de participación de los transportistas en las comisarías de la PNP, con la finalidad de que la gestión de dicha entidad observe también los intereses y expectativas de los transportistas. En tal sentido, no se advierte que existan condiciones para suprimir el literal objeto de comentario.
	<p>Artículo 6.- Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi</p> <p>2. Encontrarse registrado como contribuyente "activo" en el Registro Único del Contribuyente de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT.</p>		NO	No se acoge la propuesta, al ser una condición de acceso en materia de transportes.
	<p>Artículo 6.- Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi</p> <p>4. Contar dentro de su organización con una o más personas naturales que cumplan las siguientes condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio:</p> <p>c) <u>Contar con certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental</u></p>		NO	De conformidad con lo señalado en el numeral 2 del artículo 7 de la Ley N° 31917, es exigencia contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, en ese sentido, no es posible suprimir dicha condición.
	<p>Artículo 6.- Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi</p> <p>d) Ser propietario o conductor <u>contar con contrato de alquiler del de un</u> vehículo automotor menor de la categoría L5, <u>debidamente legalizado donde se establezca la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a</u></p>		NO	La propuesta de suprimir la permisión de un contrato de alquiler no se ajusta a la realidad de la prestación del servicio, en ese sentido no se acepta la propuesta.

		<p><u>los pasajeros o terceros como parte del uso del mencionado vehículo en el Servicio de Mototaxi.</u> Dicho vehículo debe cumplir con lo siguiente:</p>		
		<p>Artículo 11.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación</p> <p>a. La persona jurídica interesada en obtener el Permiso de Operación, constituyéndose como Transportador, debe presentar, como mínimo, los siguientes requisitos:</p> <p>i) Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente:</p> <p>4. Encontrarse registrado como contribuyente activo en el Registro Único de Contribuyente.</p>	NO	No se acoge la propuesta, al ser una condición de acceso en materia de transportes.
		<p>5. La lista de las personas naturales que forman parte de su organización indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando 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>	NO	No se aprecia un aporte u opinión; sino por el contrario, traslada un parecer al proyecto del Reglamento.
		<p>6. Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.</p> <p><u>b) Copia del título de propiedad o contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, a favor de la persona natural que desea</u></p>	NO	La propuesta de suprimir la permisión de un contrato de alquiler no se ajusta a la realidad de la prestación del servicio, en ese sentido no se acepta la propuesta.

		<p><u>constituirse como Prestador del Servicio, debidamente legalizado 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.</u></p>		
		<p>Artículo 12.- Renovación del Permiso de Operación 3. Encontrarse registrado como contribuyente activo en el Registro Único de Contribuyente.</p>	NO	No se acoge la propuesta, al ser una condición de acceso en materia de transportes.
		<p>Artículo 14.- Certificado de Operación 14.2. El plazo de vigencia del Certificado de Operación es de diez (01) año y se circunscribe al ámbito territorial de la Municipalidad Distrital que emitió el respectivo Permiso de Operación, así como, del distrito contiguo, en caso de aplicación de un Régimen de Gestión Común. Dicho plazo de vigencia se encuentra condicionado a la vigencia del Permiso de Operación y/o la vigencia del título de propiedad <u>o contrato de alquiler del vehículo</u> a favor del Prestador de Servicio debidamente legalizado. 14.3 El Certificado de Operación <u>se emite anualmente conforme con la vigencia del permiso de operación conjuntamente con la expedición del Permiso de Operación.</u></p>	NO	La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; asimismo, la vigencia se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917 y es de 10 años, no siendo posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.

		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.2. El plazo de vigencia del Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular, es de 01 año 10 años y se circunscribe al ámbito territorial de la Municipalidad Distrital que emitió el respectivo Permiso de Operación, así como, del distrito contiguo, en caso de aplicación de un Régimen de Gestión Común. Dicho plazo de vigencia se encuentra condicionado a la vigencia del Permiso de Operación. y/o <u>la vigencia del título de propiedad o contrato de alquiler del vehículo a favor del Prestador de Servicio, debidamente legalizado.</u></p> <p>15.3. El Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular, cuenta con las mismas características que las establecidas para <u>el Permiso Certificado</u> de Operación, y tiene <u>la misma</u> validez <u>por un año que este último</u> para todos los efectos.</p>	NO	<p>La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; asimismo, la vigencia se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917 y es de 10 años, no siendo posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo. Asimismo, no se acoge la propuesta de suprimir la condición de la vigencia del certificado de operación.</p>
		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.4. El Transportador que solicite Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular debe cumplir con los siguientes requisitos: a) Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente: 3. La lista de las personas naturales que forman parte de su organización indicando que cumplen con las condiciones para</p>	NO	<p>De conformidad con lo señalado en el numeral 2 del artículo 7 de la Ley N° 31917, es exigencia: Contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, en ese sentido, no es posible suprimir dicha condición.</p>

		<p>constituirse como Prestadores del Servicio, consignando 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, <u>número del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental</u>. Este punto es exigible para el caso de la solicitud del Certificado de Operación por incremento de flota vehicular.</p>		
		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.4. El Transportador que solicite Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular debe cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>b) Copia del título de propiedad <u>o contrato de alquiler</u> del vehículo automotor menor de la categoría L5, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio o del Prestador de Servicio, según corresponda, <u>debidamente legalizado 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.</u></p>	NO	<p>La propuesta de suprimir la permisión de un contrato de alquiler no se ajusta a la realidad de la prestación del servicio, en ese sentido no se acepta la propuesta.</p>

		<p>Artículo 16.- Extinción del <u>Permiso Certificado</u> de Operación y del Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>El <u>Permiso Certificado</u> de Operación y el Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular, se extinguen en caso de sanción administrativa firme o que haya agotado la vía administrativa y/o sentencia consentida o ejecutoriada que así lo determine. La extinción automática de los mencionados Certificados se produce con la extinción de la vigencia del Permiso de Operación o con la renuncia del Transportador al Certificado de Operación correspondiente, produciéndose en este último caso la desafiliación automática del vehículo a la flota vehicular del Transportador</p>		NO	Este artículo refiere al Certificado mas no al Permiso, se precisa que el certificado refiere a la habilitación.
		<p>Artículo 20.- Funciones Son funciones de las Comisión Técnica Mixta las siguientes:</p> <p>1. Formular proyectos y planes de desarrollo vinculados con la prestación del Servicio de Mototaxi. <u>a efectos de ser sometidos a consideración de la autoridad competente.</u></p> <p><u>8. Las propuestas de la Comisión Técnica Mixta tienen carácter vinculante.</u></p>		NO	Es importante tener en consideración que la normativa es aprobada por la autoridad competente; en ese sentido, los proyectos que formula la Comisión Técnica Mixta deben de estar sujetos a consideración de la autoridad competente, no pudiendo ser en ese sentido de carácter vinculante. Es por ello que no se acoge la propuesta.

		<p>Artículo 23.- Régimen de Gestión Común</p> <p>En el caso de dos o más distritos contiguos en donde se presta el Servicio de Mototaxi, se implementa y establece un Régimen de Gestión Común entre las Municipalidades Distritales correspondientes, su aplicación permite que un Vehículo del Servicio de Mototaxi pueda cruzar de un distrito de origen al distrito contiguo para transportar pasajeros a su destino y retornar al distrito de origen.</p>		NO	El numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley 31917, refiere únicamente a los casos de dos distritos contiguos para el régimen de gestión común, no siendo en ese sentido viable la propuesta.
		<p>Artículo 26.- Registro Nacional de Conductores de Mototaxis</p> <p>El Registro Nacional de Conductores de Mototaxis es un sistema informático que se encuentra comprendido en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi, y que contiene información del Prestador del Servicio, registrando los siguientes datos:</p> <p><u>3. N° de certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.</u></p>		NO	De conformidad con lo señalado en el numeral 2 del artículo 7 de la Ley N° 31917, es exigencia: Contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, en ese sentido, no es posible suprimir dicha condición.

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES Primera. - Regulación complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Distritales y Provinciales, no pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto en la Ley N° 31917, Ley de transporte público <u>especial de pasajeros de personas</u> en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento.</p> <p>Séptima. - Periodo de adecuación En un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, las Municipalidades Provinciales y Distritales deben adecuar sus normas complementarias sin desnaturalizar ni transgredir lo dispuesto en la Ley N° 31917, Ley de transporte público <u>especial de pasajeros de personas</u> en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, y en el presente Reglamento.</p>		NO	Debido a que el nombre del proyecto del Reglamento deviene del nombre de la Ley N° 31917, no se acoge la propuesta.
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS Tercera. - Suspensión examen médico y mental <u>Suspéndase hasta el 31 de diciembre de 2026, la vigencia del sub literal c) del numeral 4 del artículo 6, el inciso 4 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11, el inciso 3 del literal a) del numeral 15.4 del artículo 15 y el numeral 3 del artículo 26 del presente Reglamento, en</u></p>		NO	De conformidad con lo señalado en el numeral 2 del artículo 7 de la Ley N° 31917, es exigencia: Contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, en ese sentido, no es posible suprimir dicha condición.

			<u>cuanto a la exigencia del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.</u>		
4	KALAFATOVICH CASTRO MARGARET	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Se entiende que, el Permiso de Operación puede tener una vigencia de 10 años según el plan regulador, se sugiere que el Certificado de Operación tenga una validez anual. Esta medida responde a la necesidad de actualizar constantemente la información sobre las características de los vehículos, el vencimiento de documentos y otros factores relevantes, garantizando así una base de datos precisa y un seguimiento adecuado de las empresas operadoras.	NO	La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; asimismo, la vigencia se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917 y es de 10 años, no siendo posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.
4			Se propone la creación de un sistema integral que permita el acceso a información de entidades como Reniec, aseguradoras de transporte autorizadas y Sunarp, entre otras. Este sistema facilita la consulta de datos y la revisión de partidas registrales tanto de vehículos como de empresas operadoras, asegurando que la información sea verificada y actualizada. Además, es fundamental implementar un programa de capacitación para el personal encargado de la evaluación de renovaciones y permisos. Esto asegurará que las diferentes municipalidades manejen	NO	Sobre el particular, la Ley N° 31917 no está destinada a regular la capacitación del personal de la autoridad competente de la evaluación del servicio; en ese sentido, no se acoge la propuesta.

			<p>procedimientos coherentes y eficaces, evitando disparidades en la aplicación de normativas y promoviendo un avance uniforme en la gestión del transporte. La implementación de estas medidas contribuirá a una mayor seguridad y eficiencia en el sector, optimizando la regulación del transporte a nivel local y provincial.</p>		
4 5	ROLANDO COTERA	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>TENGAN A BIEN REMITIR EL PROYECTO DE REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, POR RAZON, QUE LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, EN LA SEDE DIGITAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (WWW.GOB.PE/MTC), SE ENCUENTRA INCOMPLETO. SOLO SE ESCANEO LA PRIMERA PAGINA. HECHO QUE IMPOSIBILITA REALIZAR APORTES, COMENTARIOS U OPINIONES SOBRE LA PROPUESTA NORMATIVA. GRACIAS.</p>	NO	<p>El proyecto del Reglamento se encuentra en el siguiente enlace: https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/6007469-545-2024-mtc-01-02</p>

4 6	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE COMAS	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>NOTA:1. Palabras cursivas de azul y subrayado son los que se debería agregar2. Palabras sombreadas de rojo son los que se debería retirar</p> <p>Artículo 3.- Definicionesb) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior <u>del parabrisa del vehículo</u>. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. Comentario:Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte.</p>	NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
--------	--	--	---	----	--

		<p>c) Certificado de Operación: <u>Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra</u> habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador.</p> <p>Se otorga conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
		<p>h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operan el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista.</p> <p>Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</p>		SI	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

		<p>j) Plan Regulador: Herramienta técnica y de gestión para la Municipalidad Distrital que: i) determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del Servicio de Mototaxi; ii) identifica las zonas de trabajo (<u>zonas atendidas, zonas saturadas y zonas no atendidas</u>), paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del Servicio de Mototaxi; iii) incluye acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del Prestador del Servicio.</p>		NO	<p>Sobre el particular, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del Plan Regulador, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre el referido plan, es por ese motivo que no se acoge la propuesta</p>
		<p>o) Tarjeta de Operación:</p> <p>Comentario: La definición de Tarjeta de Operación no debería ir en el reglamento. De acuerdo a la Ley existen dos documentos: el Permiso de Operación y Certificado de Operación, si se incorpora la definición de la TARJETA DE OPERACIÓN se podría generar confusión y crear un tercer documento.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de suprimir lo referente a "Tarjeta de Operación".</p>

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444 señala que excepcionalmente, el</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: **la salud**, el medio ambiente, los recursos naturales, **la seguridad ciudadana**, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos bilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas. La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de Ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

		<p>Artículo 12.- Renovación de Permiso de Operación Incorporar dos literales 12.4. <u>La municipalidad deberá comunicar por escrito a la persona jurídica sobre el vencimiento del Permiso de Operación noventa (90) días hábiles anteriores a su vencimiento.</u></p> <p>12.5. <u>El derecho de renovar expira a los 120 días posterior a la fecha de vencimiento del permiso de operación, en caso de pasarse la fecha establecida la municipalidad en gabinete podría establecer una multa administrativa a la persona jurídica.</u></p>		NO	<p>Es responsabilidad del transportador conocer y gestionar la renovación en los plazos establecidos. La adición que se propone impondría una carga administrativa adicional para la municipalidad, sin que ello tenga un sustento. La propuesta contraviene lo establecido por la ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, el procedimiento administrativo debe llevarse a cabo de manera que se garantice el cumplimiento de los fines de la norma, sin generar demoras innecesarias ni extender indebidamente los plazos de vigencia de los derechos administrativos, en lo que respecta a generar una multa, conforme al artículo 230 de la referida Ley estas solo pueden darse por norma con rango de Ley, lo cual de establecerse ello iría en contra del principio de legalidad.</p>
		<p>Artículo 13.- Extinción y Revocación del Permiso de Operación (Agregar un numeral) 13.4. Cabe la revocación de actos administrativos, con efectos a futuro, en cualquiera de los casos previstos en el Art. 214 del TUO de la Ley 27444.</p>		NO	<p>No se acoge la propuesta de incluir la figura de revocación en el proyecto del reglamento, cabe precisar que, el proyecto del reglamento se acoge también a lo dispuesto por la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en consecuencia, aplica sus disposiciones.</p>

	<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi). 1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi a colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas. 2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o</p>	<p>NO</p>	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	-----------	---

		<p>dispuesto por la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		
		<p>Novena. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>	SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>
		<p>Décima. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al</p>	NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>

		Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi.		
		<p>Décima Primera. - Prioridad de instalación de la comisión técnica mixta</p> <p>El espíritu del presente reglamento, es que se instale las comisiones en todos los distritos en donde se presta el servicio especial, por lo tanto, si hubiera una sola organización en el distrito no será necesario acreditar el porcentaje citado y si hubiera dos organizaciones de transportadores y ninguno cumple con el porcentaje citado, participará como miembro la organización que agrupa más personas jurídicas autorizadas.</p>	NO	De conformidad con lo dispuesto en el numeral 18.2 del artículo 18° del proyecto de reglamento publicado, así como, el artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, compete a las Municipalidades Distritales regular el supuesto de que no existan Organizaciones de Transportadoras dentro del ámbito territorial de su jurisdicción, no siendo un aspecto que corresponda desarrollar en el presente proyecto normativo.
		<p>Décima Segunda. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considere viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO	Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>Cuarta. - Permisos de Operaciones vigentes</p> <p>Los Permisos de Operación emitidos al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>
--	--	---	--	----	--

4 7	FRENTE DE DEFENSA DE TRANSPORTE MENOR	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>SEÑOR: RAÚL PÉREZ REYES MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES</p> <p>ASUNTO: HAGO LLEGAR APORTES Y OPINIONES RESPECTO AL PROYECTO DEL DECRETO SUPREMO DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5.</p> <p>ATENCIÓN: DIRECCIÓN DE POLÍTICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE VIAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL.</p> <p>Yo: VICTOR ADAN JARA MARQUEZ, identificado con DNI N° 10413044, y con domicilio en Jr. Loreto N° 101, Asent. H. Santa Rosa, Distrito de Puente Piedra, en mi condición de PRESIDENTE del FRENTE DE DEFENSA DE TRANSPORTE MENOR DE PUENTE PIEDRA, con Partida Registral N° 11910767; me dirijo a su Despacho para saludarlo muy cordialmente y a la vez manifestarle lo siguiente:</p> <p>Que, con fecha 19 de diciembre del 2024 se publicó la Resolución Ministerial N° 545-2024-MTC-01.02.</p> <p>En ese sentido, hago LLEGAR APORTES Y OPINIONES RESPECTO AL PROYECTO DEL</p>	NO	El permiso de operación no establece el paradero, por lo que, no se acoge la propuesta.
--------	---------------------------------------	---	--	----	---

		<p>DECRETO SUPREMO DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5; los que a continuación describo.</p> <p>ARTÍCULO 7.- Condiciones de Operación:</p> <p>Numeral 4), Que los vehículos del Servicio de Mototaxi sean estacionados de manera ordenada a la espera de pasajeros en los paraderos previstos... "EN EL PERMISO DE OPERACIÓN DEL OPERADOR AUTORIZADO".</p>			
		<p>ARTÍCULO 11.- Requisitos para obtener el permiso de operación</p> <p>Numeral 6), Número de Constancia y fecha por derecho de trámite</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) "Propuestas de paraderos que</p>		NO	<p>Al respecto, el proyecto del Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan identificará los paraderos, por lo que, no resulta viable contemplarlo como requisitos ya que ello se determinará recién en el referido plan.</p>

		no contravengan con los paraderos autorizados a operadores de servicio que ya cuenten con permiso de operación autorizados".		
		<p>DE LA COMISIÓN TÉCNICA MIXTA</p> <p>ARTICULO 18.- Conformación de los integrantes</p> <p>18.1.1. Normalmente las comisiones técnicas mixtas deben estar conformadas por 5 regidores de los cuales 3 son titulares y 2 son suplentes, por los 3 comisarios, por 5 representantes de los operadores autorizados de los cuales 3 son titulares y 2 suplentes.</p> <p>18.1.2 Normalmente el secretario técnico de la Comisión Técnica Mixta es el subgerente de transportes de la municipalidad o el encargado del área de transporte</p> <p>18.1.4 De conformidad con la Ordenanza N 1693 de Lima Metropolitana, lo más justo y correcto sería que las organizaciones representativas que deseen enviar representantes para integrar la comisión técnica mixta en representación de los operadores autorizados, esta organización representativa debería contar con un mínimo de representación organizacional del 50% de afiliados.</p> <p>18.2. La comisión técnica mixta</p>		<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>

		<p>debería conformarse con acuerdo del concejo municipal y sus acuerdos son autónomos y vinculantes para que estos sean de obligatorio cumplimiento, tanto para la Municipalidad, los operadores de servicio y transportistas, dentro de cada jurisdicción distrital.</p>		
		<p>ARTÍCULO 19.- ESTATUTO DE LA COMISIÓN TÉCNICA MIXTA</p> <p>La comisión técnica mixta, deberá conformarse con acuerdo de consejo, con un periodo de gestión de 1 año, la cual debe implementarse y conformarse la primera quincena del mes de enero de cada año.</p>		<p>NO</p> <p>Las disposiciones sobre la conformación de la comisión técnica mixta al ser establecidas mediante ordenanza, corresponde que dichas características propuestas se establezcan en la misma jerarquía normativa.</p>

	<p>ARTÍCULO 20.- FUNCIONES DE LA COMISIÓN TÉCNICA MIXTA</p> <p>2. Formular propuestas y/o participar en el análisis de las iniciativas sobre la capacitación anual, sobre la sensibilización y el curso de educación y seguridad vial, que cada año deba realizarse para todos los prestadores del servicio autorizados.</p> <p>7 ...</p> <p>8...</p> <p>9...</p>	NO	El articulado actual ya contempla la propuesta de manera interpretativa.
	<p>ARTÍCULO 20.- FUNCIONES DE LA COMISIÓN TÉCNICA MIXTA (...)</p> <p>9. Fiscalizar la implementación del Plan Regulador y emitir dictámenes respecto a la implementación de herramientas de gestión respecto al servicio de transporte en vehículos menores.</p>	NO	La fiscalización es competencia directa de la municipalidad distrital, por lo que no se acoge la propuesta.
	<p>ARTÍCULO 29.- DICTADO DE LA CAPACITACIÓN EN SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL PARA LOS PRESTADORES DE SERVICIO</p> <p>LA CAPACITACIÓN DE SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL PARA LOS PRESTADORES DEL SERVICIO, ES DICTADA ANUALMENTE POR CADA MUNICIPALIDAD, DONDE SE PRESTA EL SERVICIO DE LA MOTOTAXI PREVIO DICTAMEN DE LA COMISIÓN TÉCNICA MIXTA CON SU VISTO BUENO Y APROBACIÓN.</p>	NO	La propuesta no se enmarca a lo establecido por el artículo 15 de la Ley 31917 en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<p>ARTÍCULO 30.- REQUISITOS DEL INSTRUCTOR 3... 4... 5) La fiscalización del servicio de transporte menor también podrá realizarse a través de una entidad privada, con experiencia en dicha labor (service).</p>	NO	De conformidad con el artículo 14 de la Ley N° 31917 la fiscalización le corresponde a las municipalidades distritales, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>ARTÍCULO 32.- ALCANCES DE LA FISCALIZACIÓN</p> <p>La fiscalización del servicio de mototaxis comprende la supervisión y detección de las infracciones, la cual se rige por el presente reglamento y las normas complementarias que apruebe la comisión técnica mixta y cada municipalidad distrital competente en su jurisdicción. La fiscalización también podrá realizarse a través de una entidad privada especializada en dicho rubro (service).</p>	NO	De conformidad con el artículo 14 de la Ley N° 31917 la fiscalización le corresponde a las municipalidades distritales, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<p>TERCERA. - SUSPENSIÓN DE EXAMEN MÉDICO Y MENTAL</p> <p>Lo señalado en esta tercera disposición complementaria debería quedar sin efecto definitivamente, puesto que lo señalado es un despropósito que va en desmedro de la economía del mototaxista y es totalmente discriminatorio por cuanto los conductores al momento de obtener su licencia de conducir o revalidarla pasan todos los exámenes establecidos en el D.S. N° 007-2016-MTC.</p> <p>Éstas son las observaciones, aportes y comentarios que hacemos llegar al Proyecto de Reglamento de la Ley N° 31917, a nombre del FRENTE DE DEFENSA DE TRANSPORTE MENOR DEL DISTRITO DE PUENTE PIEDRA Y SUS AGREMIADOS.</p> <p>Agradeceré Señor Ministro delegue a quien corresponda, a fin de que nuestras propuestas sean acogidas.</p> <p>Sin otro particular.</p>	NO	<p>De conformidad con lo señalado en el numeral 2 del artículo 7 de la Ley N° 31917, es exigencia contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, en ese sentido, no es posible suprimir dicha condición.</p>
--	--	---	----	--

4 8	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LOS OLIVOS	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Artículo 3.- Definiciones b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los vehículos del servicio de mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior del parabrisas del vehículo. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.</p> <p>Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte.</p>	NO	<p>Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.</p>
--------	---	---	---	----	---

		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la municipalidad distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del servicio de mototaxi como parte de la flota vehicular del transportador. Se otorga conjuntamente con el permiso de operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del certificado de operación son establecidas mediante ordenanza.</p>	SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
		<p>Artículo 3.- Definiones)</p> <p>Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el plan regulador a fin de que los prestadores del servicio operen el vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros. Se deben establecer dos clases de paraderos: paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el plan regulador</p>	SI	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>j) Plan Regulador: Herramienta técnica y de gestión para la Municipalidad Distrital que: i) determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de mototaxi; ii) identifica las zonas de trabajo (zonas atendidas, zonas saturadas y zonas no atendidas), paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del servicio de mototaxi; iii) incluye acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del prestador del servicio.</p>	<p>NO</p>	<p>Sobre el particular, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del Plan Regulador, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre el referido plan, es por ese motivo que no se acoge la propuesta</p>
--	--	--	-----------	--

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales</p> <p>10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del permiso de operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para el otorgamiento del permiso de operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi)</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas. 2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el art- 38.1</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	----	---

del TUO de la Ley 27444 señala que excepcionalmente, el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas.

La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de Ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

	<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la <u>Tarjeta de Operación</u> y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi). 1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas. 2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

		<p>muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p>		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador 4. ordenar y racionalizar la oferta de servicio de mototaxi y de los paraderos, para en el cual se debe identificar: * Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (permisos de operaciones y certificados de operaciones) * Zonas de trabajo atendidas * Zonas de trabajo saturadas</p>		<p>Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.</p> <p style="text-align: center;">NO</p>

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>Novena. Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos Conductores Habilitados del Servicio Especial En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>Décima. Permiso de operación para nuevas personas jurídicas Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considere viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO		<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>

			<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>Cuarta. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidos al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>
49	MARIO JAUREGUI MEZA	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Normas vial Mototaxis, por ser vehículo menor No deberían transitar por Carreteras de altas Velocidades, ni avenidas. (Significan un peligro).</p>		NO	<p>Las mototaxis, al igual que cualquier otro vehículo, están sujetas a las disposiciones del Reglamento Nacional de Tránsito, por tanto, no es necesario añadir restricciones adicionales al proyecto de reglamento.</p>
50	JOSE LUIS SALDARRIAGA RODRIGUEZ	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>En calidad Director de una escuela Conductores Integrales y muchos años como instructor, capacitador tanto de vehículos menores y mayores les hago llegar la siguiente reflexión sobre el tema: sugerir la inclusión al presente reglamento el control de prestación del servicio en vehículos L3, L4 dentro de su jurisdicción. Los vehículos L3 son utilizados para la prestación de servicios delivery que en los últimos años trabajó en un alto crecimiento, los vehículos L4 son</p>		NO	<p>Al respecto la Ley N° 31917 está destinada a regular únicamente a los vehículos de la categoría L5, en ese sentido, no es posible regular otro tipo de categoría vehicular.</p>

		utilizados para el transporte de carga en muchos de los cuales son utilizados para el transporte de líquidos gases y sólidos peligrosos sin haber recibido una capacitación anual menos contar con la licencia A4. Lo cual pone en riesgo tanto a los peatones, pasajeros y conductores que usan diariamente la vía pública (calzada, carretera y caminos carrozables). y la infraestructura en su conjunto.		
--	--	--	--	--

		<p>* En cuanto a la capacitación anual a cargo de las municipalidades provinciales y distritales debe realizarse en aulas en máximo de 40 participante y el personal a cargo debe contar con los requisitos y exigencias para las escuelas de conductores integrales, en muchas municipalidades alejadas de las capitales de departamentos se realiza capacitaciones masivas y los que hacemos docencia sabemos que esos cursos son una mera formalidad para cumplir los requisitos enmarcados en la norma. Soy conocedor de la falta de infraestructura para el cumplimiento de este servicio. para lo cual sugiero que se debe utilizar a los Institutos Superiores Tecnológicos, Los Colegios de formación Técnica MDSEFT. y cuya implementación debe ser gradual con control biométrico-cámaras y estos puedan desplazarse en el caso del departamento de Piura a los 65 distritos que cuenta. de esta forma las municipalidades provinciales y distritales puedan cumplir con la entrega del permiso de operación y el certificado de operación, en cuanto a otras de las deficiencias en las plantas de revisiones técnicas Piura cuenta con (4) plantas para vehículos mayores y menores Provincia de Sullana (1) provincia Talara (1) cinco provincias no cuentan con planta de revisión técnica (Sechura, Huancabamba, Morropón, Paita y Ayabaca) sumados a esto los (65) distritos. lo que da lugar a la expedición de los permisos certificados de operación y</p>	<p>NO</p>	<p>Sobre la forma en cómo se debe de dictar el curso está ya se encuentra contemplada en el artículo 28 del proyecto del reglamento, la misma que señala que será regulada mediante Resolución Directoral emitida por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC.</p>
--	--	---	-----------	--

		<p>permiso de operación sean inválidos.</p> <p>* Los cursos de capacitación anual de actualización de normatividad de tránsito deben contener lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sensibilización en accidente de tránsito2. Uso de las vías públicas.3. Distancia de frenada de los vehículos4. Infracciones y sanciones5. Responsabilidad civil y penal - derechos y obligaciones6. Psicología del conductor a cargo de un profesional en Psicología. Debemos que tener en cuenta que los conductores de la categoría (B) según su normatividad el grado de instrucción es educación primaria. Según nuestra experiencia más allá de normatividad lo más importante es la reflexión que debemos tener al hacer el uso de la vía pública el rol que nos compete (peatón-pasajero-conductor). conocedores que el alto índice de accidentes no se debe al desconocimiento de la normatividad sino al control emocional, exceso de confianza. (Alta velocidad-Imprudencia temeraria-Alcohol). todas ellas responsabilidad del conductor del vehículo motorizado.		
--	--	--	--	--

5 1	RICARDO ALEXANDER FIESTAS ABAD	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Idea de implementar ley contra la inseguridad en mototaxis Muy buenas tardes mi opinión en tema del vehículo conocido como mototaxi, por tema actual de la inseguridad es implementar una ley del gobierno que vaya de la mano con acuerdo a la asociación de mototaxistas en que se implemente pintado de la placa parte del techo y ambos lados de la mototaxi aparte de su placa original que sabemos que va por ley parte posterior, así se podrá detectar más rápido las mototaxis informales y las mototaxis que realizan actos delincuenciales, además de añadir que la policía de cualquier Unidad operativa podrá detenerla en el caso no lleve las placas según indicado por la nueva ley dada y ser trasladada a la comisaría más cercana por haber Sido detectado como posible acto delincencial o moto sin asociación.	NO	El numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, ya establece dicha obligación, la misma que se encuentra plasmada en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del proyecto del Reglamento.
--------	--------------------------------------	--	--	----	--

5 2	RICARDO PEÑA BERMUDEZ	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Sres. MTC.</p> <p>Conociendo su labor y las actividades que realizan, me dirijo a ustedes con respeto, para poder dar mi aporte con referente a los Paraderos de Mototaxis.</p> <p>Mi sugerencia, es que se debe priorizar el requisito básico de tener Paraderos en lugares adecuados, ya que algunos comités por más legales que sean no lo cumplen, pues invaden pistas, veredas o hasta jardines usándolos como Paraderos permitidos obteniéndose de forma irregular, por lo cual, están obstruyendo el tránsito y hasta han provocado accidentes. Esto sucede por complicidad o arreglo con las autoridades municipales u otro motivo.</p> <p>Precisamente este problema sucede en mi jurisdicción S.M.P. casi frente a mi vivienda, en plena pista principal hay un comité obstruyendo el tránsito a vista y paciencia del ente municipal.</p> <p>En conclusión, este era el motivo de expresar mi sugerencia que puede sonar a reclamo con mucha razón.</p> <p>Por lo tanto, pido, por favor, que se tome como requisito primordial, por el orden y bienestar de todos.</p> <p>Sin más que agregar y esperando su gentil respuesta, me despido agradeciendo su cordial atención.</p>	NO	<p>Al respecto, el proyecto del Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan identificará los paraderos, por lo que ello ya se encuentra regulado.</p> <p>Por otro lado, el uso de paraderos no autorizados es una infracción al reglamento de tránsito, por lo que ello per se, no se encuentra permitido.</p>
--------	--------------------------	---	--	----	---

5 3	RUBEN CESAR LAURA JOVE	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Buen día señores funcionarios de MTC el requisito de "Certificado de inspección técnica vehicular" en la provincia de MELGAR Ayaviri donde trabajo no hay un lugar autorizado para la certificación. No debe ser exigible el las provincias que no existe un lugar donde pasar la inspección técnica me comunica a mi celular 969000541	NO	Al respecto la Sexta Disposición Complementaria Final señala que, "el Certificado de Inspección Técnica vehicular es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC", vale decir, será exigible a los vehículos de la categoría L5, sólo en el territorio del distrito donde se haya autorizado la operación de un Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV fijo o móvil, con una línea de inspección técnica tipo menor o línea de inspección técnica vehicular tipo combinado. Por lo tanto, no se acoge el comentario, al tratarse de una cuestión ya considerada en el proyecto de reglamento publicado.
--------	---------------------------	--	---	----	--

5 4	EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS MÚLTIPLES CONFRATERNIDA D S.A.	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>COMENTARIOS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5</p> <p>Artículo 3.- Definiciones b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior del parabrisas del vehículo. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.</p> <p>Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte</p>	NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
--------	--	--	--	----	--

		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorga conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
--	--	--	--	----	--

		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operan el vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>Se debe establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</p>	SI	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>
--	--	---	----	--

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales</p> <p>10.4. El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi). Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas. Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444 señala</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

que excepcionalmente, el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas.

La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de Ministro, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

	<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5. El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por <u>incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo</u> y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi). Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas. Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

		de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, para en el cual se debe identificar:</p> <p>* Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones)</p> <p>* Zonas de trabajo atendidas</p> <p>* Zonas de trabajo saturadas</p>	NO	Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>Novena. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>Décima. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi.</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>Décima Primera. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO		<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917 por lo que, no es posible establecer ello.</p>
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>Cuarta. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidos al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>

			por parte de las personas jurídicas autorizadas.			
5	EDWIN MORALES	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	Buenas noches, con respecto al asunto, espero tengan en consideración: Que estos vehículos no generen ruido debido a la alteración del tubo de escape, fomentemos un adecuado ambiente sonoro en las zonas que transitan. Que reciban papeletas por faltas a las normas de tránsito.		NO	Los mototaxis, al igual que cualquier otro vehículo, están sujetas a las disposiciones del Reglamento Nacional de Tránsito, por tanto, no es necesario añadir restricciones adicionales al proyecto de reglamento.
5			Que los asientos incorporen cinturones de seguridad.		NO	El numeral 16 del Anexo III del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, dispone que los vehículos de la categoría L5 deben de contar con cinturones de seguridad; en ese sentido, no se acoge la propuesta.

5 6	ASOCIACIÓN DE MOTOTAXIS "EL PUEBLO"	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>Artículo 3.- Definicionesb) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior del parabrisas del vehículo. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte.</p>		NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
			<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se</p>		SI	Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica. Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.

		<p>otorga conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		
		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista.</p> <p>Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</p>	SI	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales</p> <p>10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444 señala</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

que excepcionalmente, el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas.

La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas. 2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	---	----	---

		<p>muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p>		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, para en el cual se debe identificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones) • Zonas de trabajo atendidas • Zonas de trabajo saturadas 	NO	<p>Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.</p>

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>DÉCIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi.</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>DÉCIMA PRIMERA. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considere viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO		<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidos al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>

		por parte de las personas jurídicas autorizadas.		
--	--	--	--	--

5 7	EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS MÚLTIPLES JUVENTUD OLIVENSE S.A.	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>Artículo 3.- Definiciones b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior del parabrisas del vehículo. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte.</p>	NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
--------	--	--	--	----	--

		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorga conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>	SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</p>	SI	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

		<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales</p> <p>10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444 señala</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	---	----	---

que excepcionalmente, el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos bilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas.

La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de Ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

	<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas. 2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	----	---

		<p>muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p>		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, para en el cual se debe identificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones) • Zonas de trabajo atendidas • Zonas de trabajo saturadas 	NO	<p>Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.</p>

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>DÉCIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi.</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>DÉCIMA PRIMERA. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO		<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidas al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055 2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>

		por parte de las personas jurídicas autorizadas.			
--	--	--	--	--	--

58	EMPRESA DE MULTISERVICIOS ESTRELLA DE DAVID S. A.	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Artículo 3.- Definiciones c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>	SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica. Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
----	---	---	--	----	---

		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador</p>	SI	Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.
--	--	--	----	---

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales</p> <p>10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444 señala que excepcionalmente, el silencio</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas.

La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	---	----	---

		de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.		
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p> <p>NO</p>

		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>	SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>
		<p>DÉCIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi.</p>	NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>DÉCIMA PRIMERA. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación,</p>	NO	<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>

		incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.		
		DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidos al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.		Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.

5 9	EMPRESA VILLA DEL NORTE S. A.	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>COMENTARIOS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5</p> <p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior del parabrisas del vehículo. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.</p> <p>Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte.</p>	NO	<p>Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.</p>
--------	-------------------------------	---	---	----	---

		<p>Artículo 3.- Definiciones c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica. Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
		<p>Artículo 3.- Definiciones h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Reten, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</p>		SI	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales</p> <p>10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación. Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444 señala que excepcionalmente, el silencio</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas.

La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi a colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas</p>	<p>NO</p>	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	--	-----------	---

		de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, para en el cual se debe identificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones). • Zonas de trabajo atendidas • Zonas de trabajo saturadas 	NO	Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>DÉCIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi.</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>DÉCIMA PRIMERA. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>		NO	<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidas al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055 2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>

60	EMPRESA FRAY MARTÍN DE THOURS SOCIEDAD ANÓNIMA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>COMENTARIOS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DEL REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS MENORES, CATEGORÍA VEHICULAR L5</p> <p>Artículo 3.- Definiciones b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior del parabrisas del vehículo. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. Comentario:</p>	NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
----	--	--	--	----	--

Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte

	<p>Artículo 3.- Definiciones c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
	<p>Artículo 3.- Definiciones h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista.</p> <p>Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</p>		SI	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales 10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa. Si bien es cierto que en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444 señala que excepcionalmente, el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	----	---

		<p>significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas. La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas</p>	<p>NO</p>	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	---	-----------	---

		de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, para en el cual se debe identificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones) • Zonas de trabajo atendidas • Zonas de trabajo saturadas 	NO	Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		NO	Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).

			<p>DÉCIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
			<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes</p> <p>Los Permisos de Operación emitidas al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>
6 1	JULIO FRANCO	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Estimados Señores, Adjunto el PDF con algunas observaciones resaltado en amarillo. Atentamente, Empresa Villa del Norte</p> <p>NO ADJUNTO DOCUMENTO</p>		NO	<p>Sobre el particular, no es posible atender el comentario debido a que no adjunto el documento al que hace mención.</p>

6
2

ABELARDO
HUMBERTO
CAMPOS
CARBAJAL

Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.

**REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917,
LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DE
PERSONAS EN VEHÍCULOS
AUTOMOTORES MENORES,
CATEGORÍA VEHICULAR L5**

**REGLAMENTO NACIONAL DE
TRANSPORTE EN VEHÍCULOS
MENORES MOTORIZADOS Y NO
MOTORIZADOS**

**TÍTULO I DISPOSICIONES
GENERALES
CAPÍTULO I
OBJETO, FINALIDAD, DEFINICIONES**

Artículo 1.- Objeto
El presente Reglamento tiene por objeto regular lo dispuesto en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5; para lo cual se establece:

Artículo 1.- Objeto:
El presente Reglamento tiene por objeto regular lo dispuesto en la Ley N° 31917, en concordancia con el Reglamento Nacional de Vehículos del Decreto Supremo N° 058-2008-MTC y su Modificatoria el Decreto Supremo N° 019-2018- MTC, Que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, el TUO de Tránsito y

El objetivo que se propone, no se enmarca a lo dispuesto por la Ley N° 31917, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

 PERU Ministerio de Transportes y Comunicaciones		Secretaría General	Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
SOLICITUD		LESD MESA DE PARTES	
Sra. Sra. ORGANISMO U/O UNIDAD ORGANICA A DONDE SE DIRIGE LA SOLICITUD Accionés Jurídicas del MTC			
I. DATOS DEL SOLICITANTE PERSONA NATURAL <input checked="" type="checkbox"/> PERSONA JURÍDICA <input type="checkbox"/> NOMBRE Y APELLIDO O RAZÓN SOCIAL Abelardo Humberto Campos Rosabal			
DOMICILIO LEGAL, POTENCIA/CALLE/DIR. PARA QUITA/TEL./ DEPARTAMENTO / VILLAGANA / URBINA / URBANIZACIÓN Prody. Icañico Anzo # 1538 - Miraflores Aero - CHIMBOTE			
DISTRITO CHIMBOTE	PROVINCIA SANTA	DEPARTAMENTO PIURA	
DNI 3 2 7 8 1 5 7 4 6	N° E 934 714 013	N° I 934 714 013	N° RUC
TELEFONO FAX		CELULAR	CORREO ELECTRONICO (MAIL)
E. ASUNTO DE LA SOLICITUD (Resumen sucinto y preciso)		DESCRIPCION	
Requerimiento de Reglamento para vehículos menores motorizados y no motorizados de la ley 31917 - Vehículos de categoría vehicular L-5.		Adjunto Nueva Propuesta Para Regular el Reglamento de Vehículos Menores Motorizados y No Motorizados de la Ley 31917 dentro y dentro del Decreto Supremo No 055-2010-MTC. El cual se pide a la Realidad Nacional y que sirva para todas las Municipalidades del Perú.	
II. DETALLE DE LA SOLICITUD		DESCRIPCION	
Adjunto Nueva Propuesta Para Regular el Reglamento de Vehículos Menores Motorizados y No Motorizados de la Ley 31917 dentro y dentro del Decreto Supremo No 055-2010-MTC. El cual se pide a la Realidad Nacional y que sirva para todas las Municipalidades del Perú.		Adjunto Nueva Propuesta Para Regular el Reglamento de Vehículos Menores Motorizados y No Motorizados de la Ley 31917 dentro y dentro del Decreto Supremo No 055-2010-MTC. El cual se pide a la Realidad Nacional y que sirva para todas las Municipalidades del Perú.	
Firmas del solicitante <input checked="" type="checkbox"/> Firmas de Representante		Firmas de Representante	
En favor de la veracidad del contenido de esta solicitud, yo, el/la suscriptor/es, manifiesto que la información proporcionada es verídica y que no se trata de un documento falso.		Firma y Aparente del representante legal (en caso de corporación)	
SIRVASE COMPLETAR CON LETRA LEGIBLE			
<small>*CE: Centro de Entrenamiento **G: Centro de Identidad e Obtención de Identidad</small>		<small>Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental</small>	

		<p>dictas otras Disposiciones; el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados y No motorizados, N° 055-2010-MTC; y la Ley General de Transporte N° 27181 Art. 3° Del objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto, y que teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde la dación del mencionado Reglamento DS. N° 055-2010-MTC, sus disposiciones han sido superadas por la actual realidad del transporte y tránsito terrestre, razón por la cual, y habiéndose efectuado diversas modificaciones a la normatividad en dicha materia, resulta necesario contar con un nuevo marco normativo cuya aplicación cubra las necesidades de los prestadores y usuarios del servicio, así como la Administración de estos Vehículos menores Motorizados y No motorizados por parte de las Autoridades Municipales Competentes.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Artículo 2°. Finalidad:a) El presente Reglamento tiene por finalidad, que las autoridades Municipales Competentes, velen para que el transporte y Tránsito de vehículos menores Motorizados y no Motorizados, correspondiente a la categoría vehicular L; dentro de su Jurisdicción, se desarrollen en condiciones de eficiencia, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad, satisfaciendo las necesidades del transporte y Tránsito de los ciudadanos, debiéndose tener en cuenta la siguiente Clasificación de acorde con el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, Décimo Novena Disposición Complementaria: Anexo I Clasificación Vehicular:Categoría L: Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres.L1: Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm3 en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.L2: Vehículos con tres (3) ruedas, con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm3 en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.L3: Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm3 en el caso de un motor térmico o de cualquier otro</p>	NO	<p>En atención a los comentarios a, b, c y d, cabe precisar que la Ley N° 31917 está destinada a regular únicamente a los vehículos de la categoría L5, en ese sentido, no es posible regular otro tipo de categoría vehicular, por principio de legalidad.</p>
--	--	---	----	---

		<p>medio de propulsión.L4: Vehículos con tres (3) ruedas asimétricas a su eje longitudinal, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión. (Motocicletas con sidecar).L5: Vehículos con tres (3) ruedas simétricas a su eje longitudinal, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión. Excepcionalmente, el eje posterior puede ser de rodada doble.L6: Vehículos con cuatro (4) ruedas (cuatriciclos ligeros), con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h, con peso neto inferior o igual a 350 kg, sin incluir el peso de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, y con una cilindrada de hasta 50 cm³, en el caso de un motor térmico de encendido por chispa, o de hasta 4 kW de potencia neta máxima, en el caso de otros motores térmicos, o de hasta 4 kW de potencia nominal continua máxima en el caso de los motores eléctricos.L7: Vehículos con cuatro (4) ruedas (cuatriciclos no clasificados en L6), con peso neto de hasta 400 kg para los de transporte de pasajeros, o de hasta 550 kg para los de transporte de mercancías, sin incluir el peso de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, con una cilindrada superior a 50 cm³, en el caso de un motor térmico de encendido por chispa,</p>		
--	--	--	--	--

		<p>o de hasta 15 kW de potencia neta máxima, en el caso de otros motores térmicos, o de hasta 15 kW de potencia nominal continua, en el caso de los motores eléctricos.b) Para los efectos de cumplimiento que establece la Ley N° 31917, los vehículos que efectúan Servicio Público de Pasajeros y Carga diversa, mediante Organizaciones Jurídicas, o de manera personal o privada, deberán cumplir las exigencias y requisitos que establezcan las Autoridades Competentes Distritales y Provinciales, a través de Normas municipales, sin desnaturalizar el presente Reglamento.c) Que todo Vehículo menor Motorizado y No motorizado, existente o que forme parte del Parque automotor del Distrito, deberá pertenecer al Sistema Registral Vehicular de la autoridad Municipal competente, con el cual consecuentemente podrá efectuar los trámites correspondientes y obtener los permisos que correspondan.d) Que según la Ley N° 31917, descrita en el presente Reglamento Nacional, referido a estrictas acciones de cumplimiento, estableciéndose:1. Las condiciones de acceso a operaciones diversas para prestar el servicio de transporte público de personas y Carga en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, L6 y L7; así como las obligaciones del Transportador autorizado y del Prestador del Servicio.2. Los requisitos para obtener y renovar el Permiso de Operación.3. Los requisitos para obtener el</p>		
--	--	---	--	--

		<p>“Permiso para Uso de Paradero.4. Los Requisitos Para obtener la Tarjeta Unica de Circulación anual para todo tipo de vehículo5. La estructura, conformación y funciones de la Comisión Técnica Mixta.6. Los instrumentos de planificación y educación en el Servicio de transporte público en vehículos menores de la categoría vehicular L.7. 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 L.8. El registro, control, capacitación y autorización a los vehículos Menores automotores de 02 ruedas de la categoría L2 y L3, Motos lineales y bicimotos, Scooter, convencionales de combustible y eléctricas, dedicados a diversas actividades comerciales, muchos de ellos a venta de Combustibles y gas, que requieren reglamentarse.9. El registro, control, capacitación y autorización a los vehículos Menores automotores de 02 ruedas de la categoría L1 y L2, no motorizados dedicados a diversos servicios venta de productos de consumo masivo, golondrinos y estacionarios, carga diversa y recojo de basura y desperdicios y que requieren reglamentarse, a través de la autoridad municipal competente.10. El registro, control, capacitación y autorización a los vehículos Menores automotores de 03 y 04 ruedas de la categoría L6 y L7, Tri Motos y Cuatrimotos, que</p>		
--	--	---	--	--

			<p>transitan libremente por las vías Urbanas y están integradas a actividades diversas e inclusive a las actividades agrícolas y carga y remolques para carga de cemento y ferretería y que requieren reglamentarse, a través de la autoridad municipal competente.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>Artículo 3.- Definiciones: 3.1. Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se aplican las definiciones que se indican a continuación: a) Acta de Control: Documento levantado por el inspector de transporte, en la que se hace constar los resultados de la acción de fiscalización. b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo <u>Credencial del Conductor</u>, otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio <u>de Pasajeros y Carga</u>, y que está destinado a ser fijado en el interior de estos. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y similares de 03 y 04 ruedas.</p>	NO	<p>En atención a los comentarios a, b, c y d, cabe precisar que la Ley N° 31917 está destinada a regular únicamente a los vehículos de la categoría L5, en ese sentido, no es posible regular otro tipo de categoría vehicular, por principio de legalidad.</p>
		<p>Artículo 3.- Definiciones: c) Certificado de Operación: Título habilitante otorgado por la Municipalidad Distrital que habilita al vehículo para que pueda ser destinado a la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. d) Comisión Técnica Mixta: Instancia de coordinación permanente en el ámbito distrital donde se presta el Servicio de Mototaxi; y, cuya conformación se realiza de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento. e) Inspector Municipal de Transporte: Servidor civil, <u>debidamente capacitado y con experiencia mínima de 01 año</u>,</p>	NO	<p>No se encuentra un debido sustento para experiencia mínima de 01 año, asimismo, la Ley N° 31917 únicamente regula el servicio en la categoría L5, no siendo viable en ese sentido.</p>

		acreditado por la Municipalidad Distrital, responsable de supervisar el cumplimiento de las normas que regulan el Servicio de <u>Transporte que involucra a todos los vehículos de la categoría L</u> , a través de la acción de fiscalización.		
		<p>Artículo 3.- Definiciones:</p> <p>f) Organización de Transportadores: Asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos.</p> <p>g) Permiso de Operación: Título habilitante otorgado por la Municipalidad Distrital que faculta a prestar el Servicio <u>de Pasajeros y Carga a los vehículos de la categoría L5, y L6.</u></p>	NO	Con respecto a la propuesta de la modificación del literal g), la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5, no siendo en ese sentido viable la propuesta.
		<u>h) La autoridad municipal competente está autorizada para otorgar paraderos o Zona de Trabajo, de manera temporal (Anual) según Reglamento Uso de la Vía Pública, acorde a parámetros Técnicos, Asimismo, autoriza la flota vehicular, paraderos y zona de trabajo del Transportador.</u>	NO	La propuesta no refiere a una definición, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>Artículo 3.- Definiciones:</p> <p>i) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador, <u>de la autoridad competente</u>, a fin de que los <u>operadores del Servicio,</u></p>	NO	La redacción propuesta no genera un cambio en el ya establecido, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<u> puedan estacionar de manera ordenada a la espera de pasajeros.</u>		
		<u>j) Conductor de un Vehículo automotor menor, debidamente autorizado, mayor de edad perteneciente al Transportador Autorizado o dedicado a uso privado.</u>	NO	El proyecto del Reglamento esta destinado para la prestación del servicio, mas no para uso particulares, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		k) Plan Regulador: <u>Instrumento de gestión</u> para la Municipalidad Distrital que, determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del <u>Servicio de Pasajeros y Carga</u> ; identifica las zonas de trabajo o paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del Servicio de Mototaxi; incluye acciones de prevención (...) y seguridad de los pasajeros y el Prestador del Servicio, <u>descrito de acorde con la realidad económica, social y geográfica del distrito, donde se desarrollan las actividades.</u>	NO	Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.
		l) Régimen de Gestión Común: Acuerdo de dos (2) Municipalidades Distritales contiguas donde se presta el Servicio de Mototaxi, para gestionar y fiscalizar conjuntamente dicho servicio <u>(.suprimido.)</u> , en caso no se establezca dicho régimen, corresponde a la Municipalidad Provincial fijar las condiciones del Régimen de Gestión Común. m) Registro de Conductores de Mototaxis: Sistema informático que contiene información sobre los Prestadores del Servicio, es	NO	No se acoge la propuesta, la redacción va acorde a la Ley N° 31917.

		actualizado permanentemente por las Municipalidades Distritales y se encuentra comprendido en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.		
		n) Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi: Sistema informático que contiene información sobre los Transportadores, es actualizado permanentemente por las Municipalidades Distritales, comprende al Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, y forma parte del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), o el que haga sus veces, regulado en el Reglamento Nacional de Vehículos y sus Modificatorias, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.	NO	El reglamento en mención, no reglamenta el registro respectivo, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		o) Servicio Mototaxi: Servicio de transporte público de personas <u>y carga</u> , en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 (.suprimido.) . p) Tarjeta de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo cuenta con Certificado de Operación, ya sea otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza. q) Transportador: Persona jurídica que cuenta con Permiso	SI	Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica. Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.

		de Operación vigente dentro del ámbito territorial de la Municipalidad Distrital que emitió dicho permiso.		
		<p>r) Vehículo del Servicio de Mototaxi: Vehículo automotor menor que pertenece a la categoría L5 <u>y L6</u> de la clasificación vehicular establecida en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058- 2003-MTC, <u>y el Decreto Supremo N.º 019-2018-MTC, que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos y reglamenta la Clasificación Vehicular de la Categoría L1 a la Categoría L7, a quienes se les acreditará, el Permiso para operar actividades, siempre que cumplan con los requisitos exigidos por la autoridad competente.</u></p>	NO	Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.
		<p>s) Zona de Trabajo: <u>referida a la zona de Impacto, que involucra al Paradero, dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Distrital.</u></p>	NO	No ese acoge, no se encuentra el debido sustento de la modificación.

	<p>3.2. Para efectos del presente Reglamento, se aplican las abreviaturas que se señalan a continuación:</p> <p>a) CAT: Certificado contra Accidentes de Tránsito. b) MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. c) Ley: Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5. d) PNP: Policía Nacional del Perú. e) RNV: Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. f) RSELIC: Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC. g) SINARETT: Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito. h) SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. i) <u>TUC: Tarjeta Única de Circulación de duración anual.</u> j) TIV: Tarjeta Identificación Vehicular. j) <u>VEHÍCULO MENOR MOTORIZADO Y NO MOTORIZADO: Pertenece a la categoría L1 a L7 según el Decreto Supremo N.º 019-2018-MTC, modificador del Reglamento nacional de vehículos aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.</u> k) <u>SIREV: Sistema Registral Vehicular, a cargo de las Municipalidades competentes, encargadas de registrar a los vehículos menores motorizados</u></p>	<p>NO</p>	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p> <p>En lo que refiere a las demás modificaciones, estas no se enmarcan dentro de las disposiciones establecidas en la Ley N° 31917, en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p>
--	---	-----------	---

y no motorizados de la categoría L.
l) AFOCAT: seguro Provincial Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
m) CÓDIGO MUNICIPAL: es el número de 04 o 05 Dígitos, asignado en el Sistema Municipal, con el cual se identifica en detalle a la Unidad, Conductor y Propietario.

		<p>CAPÍTULO II ÁMBITO DE APLICACIÓN Y AUTORIDADES COMPETENTES</p> <p>Artículo 4.- Ámbito de aplicación:</p> <p>4.1. El presente Reglamento rige en todo el territorio de la República y se aplica a:</p> <p>a) Las personas jurídicas que solicitan el Permiso de Operación y el Certificado de Operación. b) Las Transportadoras. c) <u>Los Operadores del Servicio.</u> d) Las Municipalidades Provinciales. e) Las Municipalidades Distritales. f) Los Gobiernos Regionales. g) El MTC.</p> <p>4.2. El Servicio <u>Especial de personas y carga en vehículos de la Categoría L4 y L5</u>, se rigen por lo dispuesto en <u>(.suprimido.)</u>, el presente Reglamento y la normativa municipal.</p>		NO	<p>El cambio de denominación propuesto no genera un cambio de mejora del reglamento, en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p> <p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposicion contraria a la referida Ley.</p>
		<p>Artículo 5.- Autoridades competentes</p> <p>5.1. El MTC tiene las siguientes funciones:a) Evaluar e interpretar las disposiciones del presente Reglamento y dictar sus normas complementarias.b) Administrar, gestionar y monitorear el Registro Nacional de Transportadores del Servicio <u>de personas y Carga, en vehículos Menores Mototaxis y similares</u>, el cual comprende al Registro Nacional de Conductores de Mototaxis.c) Otras establecidas en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.</p>		NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposicion contraria a la referida Ley.</p>

	<p>5.2. Los Gobiernos Regionales, <u>deberán Reglamentar, planes de Organicidad, control del medio ambiente, capacitación y apoyar los eventos de la seguridad vial a los distritos de su Jurisdicción, tendientes a brindar mayor seguridad a los usuarios y a la población en general así como favorecer a eliminar los riesgos de accidentes fatales, en cada una de las jurisdicciones distritales a nivel nacional con excepción de los de Lima Metropolitana.</u></p>		NO	No se acoge la propuesta, no se encuentra un sustento para dicha modificación.
	<p>5.3. Las Municipalidades Provinciales tienen las siguientes funciones:</p> <p>a) Establecer las condiciones del Régimen de Gestión Común en caso no exista acuerdo entre las Municipalidades Distritales contiguas en las que se brinda el Servicio de Mototaxi.</p> <p>b) Brindar asistencia y apoyo para la realización de acciones de fiscalización del Servicio de Mototaxi, <u>Moto carqueras y Trimoviles</u>, a la Municipalidad Distrital que lo solicite.</p> <p>c) Otorgar la licencia de conducir de la clase B categoría II-c, que autoriza a conducir vehículos automotores menores de categoría vehicular L5.</p>		NO	Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.

	<p>5.4. Las Municipalidades Distritales tienen las siguientes funciones:</p> <p>a) Otorgar, renovar o extinguir, cuando corresponda, los Permisos de Operación <u>y las Tarjetas Únicas de Circulación Anual</u> dentro del ámbito de su competencia.</p> <p>b) Elaborar, aprobar y difundir el Plan Regulador, el cual establece los paraderos, las zonas de trabajo, las vías de libre tránsito, la oferta y demanda para la prestación del Servicio de <u>Personas y Carga</u>, así como las acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del Prestador del Servicio.</p> <p>c) Implementar y establecer un Régimen de Gestión Común con las Municipalidades Distritales contiguas en donde se presta el Servicio de Mototaxi.</p> <p>d) Dictar en forma anual las capacitaciones al Prestador del Servicio sobre sensibilización y educación vial; asimismo, dictar capacitaciones sobre las normas y procedimientos que se aprueben para su jurisdicción.</p> <p>e) Tipificar, calificar y establecer las sanciones por las infracciones al Servicio de <u>Pasajeros y carga en Mototaxi y similares</u>, así como, fiscalizar e imponer las sanciones correspondientes, dentro del ámbito de su competencia en el marco de lo dispuesto en la Ley.</p>	NO	<p>La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, y es de 10 años; en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p> <p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>
--	--	----	---

	<p>f) <u>Implementar el Sistema Registral Vehicular, en su Jurisdicción, generando registros de Transportadoras, registro de vehículos, Registros de Conductores de la categoría L y remitirlos al Registro Nacional, en la plataforma nacional del MTC, debiendo mantener la información actualizada, dentro del ámbito de su competencia.</u></p> <p>g) Aprobar mediante Ordenanza las normas complementarias sin contravenir, desconocer, exceder, transgredir ni desnaturalizar la Ley ni el presente Reglamento.</p> <p>h) Acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del Servicio de Mototaxi.</p> <p>i) Promover la participación activa de los Transportadores y Prestadores del Servicio en la seguridad ciudadana de su jurisdicción, incorporando a un representante de las Organizaciones de Transportadores al comité distrital de seguridad ciudadana de la Municipalidad Distrital.</p> <p>j) Implementar en su página web institucional un canal digital de denuncias anónimas sobre actividades contrarias a las disposiciones del presente Reglamento, a la normativa municipal o a la normativa complementaria; que protejan la identidad del denunciante.</p> <p>k) Publicar en su página web o a</p>	<p>NO</p>	<p>El artículo 10 de la Ley N° 31917 establece que el MTC se encarga de implementar un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), en ese sentido, no es viable la propuesta.</p>
--	--	-----------	---

			<p>través de otros mecanismos, el listado actualizado de los Transportadores. La publicación no debe contener información que contravenga lo dispuesto en la Ley N° 29733, Ley de protección de datos personales.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>5.5. La PNP tiene las siguientes funciones:</p> <p>a) Prestar colaboración y auxilio de la fuerza pública en las acciones de fiscalización que se realice al Servicio de <u>personas y carga en Mototaxi y similares</u>, a la actividad informal de transporte en vehículos menores, <u>categoría vehicular L</u>, de acuerdo con el artículo 19° de la Ley N° 27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre y las normativas sectoriales.</p> <p>b) Realizar estrategias y acciones de coordinación con las Municipalidades Distritales y Provinciales, para la erradicación de la actividad informal de transporte en vehículos menores de la <u>categoría vehicular L</u>.</p> <p>c) Realizar estrategias y acciones de coordinación para la prevención y eliminación de la comisión de delitos en el transporte de personas en vehículos menores de la <u>categoría vehicular L</u>.</p> <p>d) Incorporar representantes legales de los Transportadores en la oficina de participación ciudadana de las comisarías de la PNP.</p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>
--	---	----	--

		<p>TÍTULO II CONDICIONES DE ACCESO Y DE OPERACIÓN CAPÍTULO I CONDICIONES DE ACCESO</p> <p>Artículo 6.- Condiciones de acceso para prestar el Servicio de <u>Personas y Carga.</u></p> <p>Son condiciones mínimas que se exigen a la persona jurídica interesada en obtener el Permiso de Operación, constituyéndose como Transportador, sin perjuicio de las establecidas en la normativa complementaria municipal, las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ser persona jurídica de derecho privado inscrita en los Registros Públicos y en cuyo estatuto se establezca como principal actividad la prestación del servicio de transporte terrestre de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5 <u>y similares.</u> 2. Encontrarse registrado como contribuyente "activo" en el Registro Único del Contribuyente de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT. 3. No estar incurso en algunos de los supuestos de impedimentos e incompatibilidades que establece el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. 4. Contar dentro de su organización con una o más personas naturales que cumplan las siguientes condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio: <ol style="list-style-type: none"> a) Ser mayor de edad. b) Contar con licencia de 	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p> <p>En lo que respecta a la propuesta de constatación de características, al respecto la Sexta Disposición Complementaria Final del proyecto del Reglamento señala que, "el Certificado de Inspección Técnica vehicular es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC", vale decir, será exigible a los vehículos de la categoría L5, sólo en el territorio del distrito donde se haya autorizado la operación de un Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV fijo o móvil, con una línea de inspección técnica tipo menor o línea de inspección técnica vehicular tipo combinado, en ese sentido, no es viable la propuesta.</p>
--	--	---	----	---

conducir vigente de la clase B categoría II-c establecida en el RSELIC, o el que haga sus veces.

c) Contar con certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.

d) Ser propietario o contar con contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, debidamente legalizado donde se establezca la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso del mencionado vehículo en el Servicio de Mototaxi. Dicho vehículo debe cumplir con lo siguiente:

i) Contar con Certificado de Inspección Técnica Vehicular o haber aprobado la Constatación Técnica de características y complementaria.

ii) Encontrarse acondicionado solo para transportar tres (3) personas,

iii) Contar con SOAT o CAT.

iv) Tener el color autorizado por la Municipalidad Distrital correspondiente para su identificación.

v) Tener pintado el Código Municipal y la Placa Única Nacional de Rodaje en la parte superior, en la parte trasera, y en ambos lados.

vi) Tener adherida una Calcomanía Holográfica de Seguridad en su interior,

vii) Exhibir en el exterior del Vehículo del Servicio de Mototaxi, la razón y denominación social del Transportador conforme a las dimensiones y características establecidas por la Municipalidad Distrital mediante Ordenanza.

			<p>viii) Exhibir en su interior, en lugar visible y en la parte superior, un aviso legible para los pasajeros, con los datos de la placa de rodaje, el nombre del Prestador del Servicio con el número de su licencia de conducir, y el correo electrónico del Transportador para la atención de denuncias de los pasajeros. Las dimensiones y características del referido aviso son establecidas mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital Competente que corresponda.</p>		
--	--	--	---	--	--

		<p>CAPÍTULO II CONDICIONES DE OPERACIÓN</p> <p>Artículo 7.- Condiciones de operación En la prestación del Servicio de <u>Personas y carga en Mototaxi y similares</u>, el Transportador debe mantener las condiciones bajo las cuales obtuvo el Permiso de Operación. Asimismo, el Transportador y el Prestador del Servicio, deben cumplir las obligaciones que establece el presente Reglamento.</p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposicion contraria a la referida Ley.</p>
--	--	---	----	--

		<p>Artículo 8.- Obligaciones del Transportador</p> <p>En la prestación del Servicio el Transportador tiene las siguientes obligaciones:</p> <p>1. Mantener las condiciones y requisitos que permitieron la obtención del Permiso de Operación, <u>(.suprimido.)</u> correspondiente, así como el registro del Prestador del Servicio <u>en el Registro Municipal correspondiente, quien remitirá la Información veraz y actualizada al Registro Nacional de Conductores.</u></p> <p>2. Cumplir lo establecido en el presente Reglamento, la normativa municipal y los términos del Permiso de Operación y del Certificado de Operación.</p> <p>3. Operar con Prestadores del Servicio que:</p> <p>a) No presenten síntomas de haber ingerido alcohol o sustancias ilegales que produzcan alteración de los sentidos o del sistema nervioso, durante la prestación del Servicio de Mototaxi.</p> <p>c) Cuenten con la constancia que acredite haber cursado la capacitación anual en sensibilización y educación vial.</p> <p>d) Utilicen chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del Vehículo del Servicio de Mototaxi, durante la prestación de dicho servicio.</p> <p>4. Que los Vehículos del Servicio de Mototaxi sean estacionados de manera ordenada a la espera de pasajeros en los Paraderos</p>	NO	<p>El artículo 10 de la Ley N° 31917 establece que el MTC se encarga de implementar un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), en ese sentido, no es viable la propuesta.</p>
--	--	--	----	---

		<p>previstos en el Plan Regulador.</p> <p>5. Permitir y facilitar la labor de fiscalización que realice la autoridad competente.</p> <p>6. Operar dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Distrital competente sin perjuicio de lo establecido con el Régimen de Gestión Común regulado en el artículo 12 de la Ley y en el presente Reglamento.</p> <p>7. Cumplir con los lineamientos sectoriales y restricciones establecidos en caso de desastre natural, emergencia sanitaria, entre otros, de corresponder.</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>Artículo 9.- Obligaciones del Prestador del Servicio</p> <p>En la prestación del Servicio de Mototaxi, el Prestador del Servicio tiene las siguientes obligaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener las condiciones y requisitos que permitieron su registro en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis. 2. Cumplir los requisitos establecidos en las leyes, los reglamentos y la normativa municipal. 3. Conducir el Vehículo del Servicio <u>de Personas y carga</u> dentro de la jurisdicción autorizada por la Municipalidad Distrital competente, sin perjuicio de lo establecido en el Régimen de Gestión Común, regulado en el artículo 12 de la Ley y en el presente Reglamento. 4. Portar la licencia de conducir; <u>la Tarjeta Única de circulación Anual correspondiente</u>; el SOAT o CAT; el Certificado de Inspección Técnica Vehicular; <u>(suprimido)</u>. En el caso que dichos documentos sean electrónicos, el Prestador del Servicio debe informarlo a la autoridad competente a cargo de la fiscalización, a efectos que la misma realice la verificación en la base de datos correspondiente. 5. Permitir y facilitar la labor de fiscalización que realice la autoridad competente. 6. No realizar maniobras evasivas con el vehículo del Servicio antes o durante la fiscalización. 7. No atentar contra la integridad física del Inspector Municipal de Transporte, del pasajero y conductores de vehículos de 	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p> <p>La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, y es de 10 años; en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p>
--	---	----	---

		<p>movilidad personal, ciclos, peatones y demás usuarios de la vía pública.</p> <p>8. Cumplir con los lineamientos sectoriales y restricciones establecidos en caso de desastre natural, emergencia sanitaria, entre otros, de corresponder.</p> <p>9. Cursar anualmente la capacitación en sensibilización y educación vial, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Reglamento y la normativa municipal.</p> <p>10. Transportar solo usuarios sentados, en igual cantidad al número de asientos del Vehículo del Servicio de Mototaxi, indicado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.</p> <p>11. No tener síntomas de haber ingerido alcohol o sustancias ilegales que produzcan alteración de los sentidos o del sistema nervioso durante la prestación del servicio.</p> <p>12. Usar solo Paraderos previstos en el Plan Regulador, estacionando el Vehículo del Servicio <u>(.suprimido.)</u> de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p>13. Conducir el Vehículo del Servicio de Mototaxi <u>y similares de personas y Carga</u>, que mantenga las condiciones y requisitos que permitieron <u>(.suprimido.)</u> el Permiso de Operación correspondiente.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>TÍTULO III DEL PERMISO DE OPERACIÓN Y USO DEL PARADERO CAPÍTULO I PERMISO DE OPERACIÓN Artículo 10.- Consideraciones generales</p> <p>10.1. Para prestar el Servicio <i>de Personas y Carga</i> es necesario, <u>previamente estar registrado en el sistema registral de la municipalidad, luego aprobar la constatación Técnica vehicular, para luego</u> contar con el Permiso de Operación, otorgados por la Municipalidad Distrital competente.</p>		NO	Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley. El artículo 10 de la Ley N° 31917 establece que el MTC se encarga de implementar un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), en ese sentido, no es viable la propuesta.
		<p>10.2. El Permiso de Operación autoriza la flota vehicular, <u>realizar sus actividades Operativas.</u></p>		NO	No se acoge la propuesta, debido a que no genera claridad.
		<p>10.3. <u>La solicitud del paradero u Zona de Trabajo, es independiente, su aprobación, está sujeta al cumplimiento de requisitos técnicos y legales señaladas por la autoridad Municipal competente, y de acuerdo al con el Plan Regulador.</u></p> <p>10.4. El plazo de la vigencia del Permiso de Operación es de diez (10) años y se circunscribe al ámbito territorial de la Municipalidad Distrital que emitió dicho Permiso, así como, del distrito contiguo, en caso de aplicación de un Régimen de Gestión Común.</p> <p>10.5. El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo positivo y con un</p>		NO	La propuesta no va acorde a las disposiciones contenidas en el proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.		
		<u>10.6. La aprobación del Uso de Paradero, se efectúa mediante acto Resolutivo, emitido por la autoridad municipal competente, tiene duración anual, previo pago según el reglamento de uso de la Vía Pública, en el cual se reglamenta el Uso del paradero y la flota asignada.</u>	NO	La propuesta no va acorde a las disposiciones contenidas en el proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

	<p>Artículo 11.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación</p> <p>11.1. La persona jurídica interesada en obtener el Permiso de Operación, constituyéndose como Transportador, debe presentar, como mínimo, los siguientes requisitos:</p> <p>a) Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El número de la partida registral 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 2. 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. 3. Encontrarse registrado como contribuyente activo en el Registro Único de Contribuyente. 4. La lista de las personas naturales que forman parte de su organización indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando el número de documento nacional de identidad o carnet de extranjería, 	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>
--	--	----	--

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.

5. 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, consignando el número de sus placas de rodaje, el número de sus Certificados de Inspección Técnica Vehicular, y el número de sus SOAT o CAT.

6. Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.

b) Copia del título de propiedad o contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, L6 y L7, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio, debidamente legalizado 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 Personas y Carga.

c) Propuesta de ubicación de Paraderos de acuerdo con el Plan Regulador del Servicio de Mototaxi.

11.2. Una vez emitido el Permiso de Operación, con el cual el(los) vehículo(s) autorizado(s) se encuentra(n) habilitado(s). Asimismo, emitido el Permiso de Operación, la(s) respectiva(s)

		persona(s) natural(es) es(son) registrada(s) en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, como Prestador(res) del Servicio, expidiéndose la credencial correspondiente que acredite dicho registro (.suprimido.)			
--	--	--	--	--	--

		<p>Artículo 12.- Renovación del Permiso de Operación</p> <p>12.1. Una vez La renovación del Permiso de Operación debe ser solicitada por el Transportador y dentro de los dos (02) meses anteriores a la fecha prevista de su vencimiento; además, debe cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>a) Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El número de la partida registral y domicilio del Transportador; el nombre completo, número del documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal del Transportador; así como el número de partida y asiento registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal del Transportador. 2. 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. 3. Encontrarse registrado como contribuyente activo en el Registro Único de Contribuyentes. 4. Que los prestadores de servicio con los que cuente y los vehículos habilitados, cumplen las condiciones establecidas en el numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento. <p>b) Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.</p>	<p style="text-align: center;">NO</p>	<p>No se advierte algún comentario.</p>
--	--	--	---------------------------------------	---

		<p>12.2. El procedimiento administrativo para la renovación del Permiso de Operación es automático, siempre que se cumplan los requisitos señalados anteriormente.</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>12.3. La continuación de las operaciones se produce en forma automática, una vez vencidos los títulos habilitantes anteriores, en la medida en que se hayan cumplido con todos los requisitos exigidos por el presente artículo.</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>Artículo 13.- Extinción del Permiso de Operación</p> <p>13.1. La extinción automática de la vigencia del Permiso de Operación se produce por el vencimiento del plazo de vigencia de dicho permiso, sin que el Transportador haya presentado el formulario o escrito de renovación dentro del plazo correspondiente.</p> <p>13.2. El Permiso de Operación también se extingue en los siguientes supuestos:</p> <p>a) La renuncia del Transportador mediante una solicitud bajo la forma de declaración jurada dirigida a la Municipalidad Distrital, indicando la razón social, número de Registro Único de Contribuyente, domicilio del Transportador, el nombre y el número del documento nacional de identidad o carnet de extranjería del representante legal y el poder vigente de este último para realizar este tipo de actos.</p> <p>b) Cuando la sanción administrativa quede firme o haya agotado la vía administrativa y/o sentencia consentida o ejecutoriada que así lo determine.</p> <p>13.3. El incumplimiento sobreviniente de las condiciones de acceso o permanencia para prestar el Servicio <u>de Personas y Carga</u>, extingue el Permiso de Operación <u>(.suprimido.)</u>, según corresponda. Dicha extinción debe ser declarada por la Municipalidad Distrital respetando el debido procedimiento, salvo subsanación del incumplimiento de acuerdo con lo requerido por la autoridad competente.</p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>
--	--	----	--

		<p>CAPÍTULO II CERTIFICADO DE OPERACIÓN Y CERTIFICADO DE OPERACIÓN POR INCREMENTO Y SUSTITUCIÓN DE FLOTA VEHICULAR</p> <p>Artículo 15.- Del Permiso de Operación <u>(se ha suprimido el 15.1, 15.3, 15.4)</u></p> <p>15.1. El plazo de vigencia del Certificado de Operación <u>(.suprimido.)</u> es de 10 años y se circunscribe al ámbito territorial de la Municipalidad Distrital que emitió el respectivo Permiso de Operación, así como, del distrito contiguo, en caso de aplicación de un Régimen de Gestión Común.</p> <p>1. El número de la partida registral y domicilio del solicitante, indicando el nombre completo, número del documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal del solicitante; así como el número de partida y asiento registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal del solicitante</p> <p>2. La lista de vehículos, indicando que cumplen con las condiciones para operar como Vehículos del Servicio <u>de Personas y Carga</u>, consignando el número de sus placas de rodaje, el número de sus Certificados de Inspección Técnica Vehicular, <u>o Constatación Técnica</u> y el número de sus SOAT o CAT.</p> <p>3. La lista de las personas naturales que forman parte de su organización indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del</p>	<p>NO</p>	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p> <p><u>Se acoge la propuesta en el sentido de mejorar la redacción del numeral 15.5.</u></p> <p>En lo que respecta a la propuesta de constatación de características, al respecto la Sexta Disposición Complementaria Final del proyecto del Reglamento señala que, “el Certificado de Inspección Técnica vehicular es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC”, vale decir, será exigible a los vehículos de la categoría L5, sólo en el territorio del distrito donde se haya autorizado la operación de un Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV fijo o móvil, con una línea de inspección técnica tipo menor o línea de inspección técnica vehicular tipo combinado, en ese sentido, no es viable la propuesta.</p>
--	--	---	-----------	--

Servicio, consignando 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. Este punto es exigible para el caso de la solicitud del Certificado de Operación por incremento de flota vehicular.

4. Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.

5. Copia del título de propiedad o contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la [categoría L](#), a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio o del Prestador de Servicio, según corresponda, debidamente legalizado 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.

15.5. El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación por incremento o sustitución de flota es automático, [siempre que cumpla los requisitos exigibles.](#)

15.6. [Se expide el Permiso de Operación y la Tarjeta Única de Circulación TUC, después de haber aprobado la constatación de características y cumpla con los requisitos. Así como el pago correspondiente a su derecho anual de operaciones.](#)

	<p>Artículo 16.- Extinción del Permiso de Operación: <u>El Permiso de Operación, se extinguirá cada vez que la concesionaria comunique el cambio de la flota vehicular aprobada, sea por incremento o sustitución de flota vehicular o por dar de baja a un vehículo, por renuncia de algún socio, o por sanción interna, el cual se tendrá que efectuar ante Notario Público, y rectificarla ante la SUNARP, para que el área de Transporte de la municipalidad competente efectúe los cambios en el Sistema Registral Vehicular.</u></p> <p>El Permiso de Operación, se extinguen en caso de sanción administrativa firme o que haya agotado la vía administrativa y/o sentencia consentida o ejecutoriada que así lo determine.</p> <p>La extinción automática de los mencionados se produce con la extinción de la vigencia del Permiso de Operación o con la renuncia del Transportador al servicio correspondiente, produciéndose en este último caso la desafiliación automática del vehículo a la flota vehicular del Transportador, <u>en el sistema Registral de la autoridad municipal competente.</u></p>	<p>NO</p>	<p>La propuesta no va acorde a las disposiciones contenidas en el proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p> <p>El artículo 10 de la Ley N° 31917 establece que el MTC se encarga de implementar un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), en ese sentido, no es viable la propuesta.</p>
--	---	-----------	--

	<p>TÍTULO IV COMISIÓN TÉCNICA MIXTA</p> <p>CAPÍTULO I</p> <p>ESTRUCTURA Y CONFORMACIÓN</p> <p>Artículo 17.- Estructura La Comisión Técnica Mixta se estructura de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Presidencia. 2. La Secretaría Técnica. 3. Integrantes. <p>Artículo 18.- Conformación de los integrantes</p> <p>18.1. Los integrantes de la Comisión Técnica Mixta son los siguientes:</p> <p>18.1.1. <u>Tres (3)</u> regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga sus veces, de la Municipalidad Distrital, uno de los cuales asume la presidencia.</p> <p>18.1.2. Un (1) representante de la Jefatura de Transporte de la Municipalidad Distrital, quien asume la Secretaría Técnica.</p> <p>18.1.3. <u>Dos (2)</u> representantes acreditados de todo el conjunto de comisarías de la PNP existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital.</p> <p>18.1.4. <u>Cinco (5)</u> representantes de todo el conjunto de Organizaciones de Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital.</p> <p>18.2. Mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital se establece un régimen especial para la conformación de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta en caso no existan</p>	<p>NO</p>	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
--	--	-----------	---

			Organizaciones de Transportadores en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital.			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>Artículo 19.- Estatuto de la Comisión Técnica Mixta Mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital se regula la forma, de la designación de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta, el plazo para la instalación de dicha Comisión, entre otras materias afines, que correspondan.</p> <p>Artículo 20.- Funciones Son funciones de las Comisión Técnica Mixta las siguientes:1. Formular proyectos y planes de desarrollo, <u>(.suprimido.)</u> a efectos de ser sometidos a consideración de la autoridad competente.2. Formular propuestas y/o participar en <u>(.suprimido.)</u> la capacitación anual sobre sensibilización y educación vial.3. Formular propuestas <u>(.suprimido.) en los proyectos de normas municipales vinculadas al sector.</u>4. <u>Proponer mejoras al Régimen de Gestión Común, cuando corresponda.</u>5. <u>Proponer mejoras</u> al Plan Regulador.6. <u>Proponer mejoras de las acciones de</u> fiscalización del Servicio de Mototaxi.7. Presentar denuncias sobre la existencia de paraderos y/o de transporte informal de personas en vehículos automotores menores de la categoría <u>vehicular L</u>; así como, planear estrategias para la erradicación de los mismos.8. Otras funciones establecidas mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital. <u>(.suprimido.)</u></p>	NO	<p>La propuesta no va acorde a las disposiciones contenidas en el proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p>
--	--	----	--

		<p>TÍTULO V INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y EDUCACIÓN EN EL SERVICIO DE MOTOTAXI CAPÍTULO I PLAN REGULADOR</p> <p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>21.1. El Plan Regulador se aprueba mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital y es de cumplimiento obligatorio durante su plazo de vigencia.</p> <p>21.2. Las Municipalidades Distritales tienen la obligación de planificar la emisión de los Permisos de Operación <u>(.suprimido.)</u> correspondientes, así como de las autorizaciones de Paraderos, en atención a la razonabilidad de la prestación del Servicio <u>(.suprimido.)</u>, sin que ello ocasione la saturación de las vías y congestión vehicular de acuerdo con el Plan Regulador.</p> <p>21.3. Mediante Ordenanza se establecen regímenes temporales aplicables en caso no exista un Plan Regulador vigente en el ámbito distrital.</p>	NO	Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.
--	--	--	----	---

		<p>Artículo 22.- Finalidad El Plan Regulador tiene las siguientes finalidades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer estrategias de acción para la erradicación de los paraderos y del transporte informal de personas en vehículos automotores menores de la categoría <u>vehicular L.</u> 2. Establecer estrategias y acciones que fomenten la formalización de los paraderos y del transporte informal de personas en vehículos automotores menores de la categoría <u>vehicular L.</u> 3. Establecer una herramienta de gestión que brinde un equilibrio adecuado entre la oferta y la demanda del Servicio <u>(.suprimido.)</u> en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital. 4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio en Mototaxi <u>y cargueros y</u> de los Paraderos. 5. Posibilitar el uso racional y adecuado de la infraestructura urbana y la red vial existente con el fin de conectar el sistema de rutas de transporte masivo con usuarios del Servicio de Mototaxi mejorando las condiciones de accesibilidad. 6. Diseñar, mantener y optimizar las Zonas de Trabajo garantizando su sostenibilidad operativa, económica, financiera y socio ambiental. 7. Actualizar la información para la planificación del Servicio de Mototaxi. 8. Habilitar el incremento del número de Permisos de Operación siempre que se cuente 	<p style="text-align: center;">NO</p>	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula unicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposicion contraria a la referida Ley.</p>
--	--	--	---------------------------------------	--

			<p>con los estudios que sustenten la modificación del Plan Regulador. 9. Otras análogas para la satisfacción del Servicio de Mototaxi de acuerdo con las características propias de la realidad local.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>CAPÍTULO II RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN</p> <p>Artículo 23.- Régimen de Gestión Común</p> <p>23.1. En el caso de dos distritos contiguos en donde se presta el Servicio de Mototaxi, se implementa y establece un Régimen de Gestión Común entre las Municipalidades Distritales correspondientes, su aplicación permite que un Vehículo del Servicio de Mototaxi pueda cruzar de un distrito de origen al distrito contiguo para transportar pasajeros a su destino y retornar al distrito de origen, <u>para los casos específicos de Lima y Callao.</u></p> <p>23.2. Los Permisos de Operación que otorgue una Municipalidad Distrital incumpliendo el mencionado régimen carecen de eficacia en el distrito contiguo siendo susceptibles los Transportadores de la imposición de las sanciones previstas en las ordenanzas Municipales, sin perjuicio de las responsabilidades de la entidad y del funcionario que emitieron dichas autorizaciones. <u>para los casos específicos de Lima y Callao.</u></p>	NO	<p>Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.</p>
--	--	--	----	--

	<p>Artículo 24.- Ausencia Régimen de Gestión Común</p> <p>24.1. Si no se logra establecer el Régimen de Gestión Común, la Municipalidad Provincial fija los términos de dicho Régimen.</p> <p>24.2. La inexistencia del Régimen de Gestión Común no faculta a la municipalidad a otorgar permisos o autorizaciones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción, ni tampoco a sancionar a los vehículos autorizados del distrito contiguo que ingresen en su jurisdicción para transportar usuarios en un punto de destino ubicado en aquel lugar. Para sancionar a los vehículos del distrito colindante, la municipalidad debe establecer un cuadro de sanciones por incumplimiento del Régimen de Gestión Común.</p> <p>CAPÍTULO III REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO DE CARGA Y PERSONAS REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES DE VEHICULOS DE LA CATEGORÍA L</p> <p>Artículo 25.- Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Pasajeros y Carga y otras actividades</p> <p>El Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi es un sistema informático que forma parte del SINARETT, y contiene información del Transportador, registrando los siguientes datos:</p> <p>1. Razón o denominación social.</p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>
--	--	----	--

		<p>2. Número del Registro Único del Contribuyente y de la partida registral.</p> <p>3. Nombre, documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal.</p> <p>4. Número de Prestadores del Servicio afiliados, indicando sus datos (nombre y documento nacional de identidad o carnet de extranjería).</p>		
		<p>Artículo 26.- Registro Nacional de Conductores de la <u>Categoría L</u>.</p> <p>El Registro Nacional de Conductores de Mototaxis es un sistema informático que se encuentra comprendido en el Registro Nacional de <u>Conductores de la categoría L, quien debe estar registrado</u> los siguientes datos:</p> <p>1. Nombre y documento nacional de identidad o carnet de extranjería, según corresponda.</p> <p>2. N° de la licencia de conducir de clase B categoría II-c.</p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>

	<p>3. N° de certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.</p> <p>4. N° de placa del Vehículo <u>que conduce.</u></p>			
	<p>Artículo 27.- Remisión de la información</p> <p>27.1. El Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores <u>(.suprimido.)</u>, son públicos y de carácter informativo; y su administración, implementación, custodia y difusión se encuentran a cargo <u>de cada Municipalidad Competente, quien dará cuenta al MTC, de la información actualizada bajo responsabilidad funcional.</u></p> <p>27.2. Las Municipalidades Distritales competentes se encuentran en la obligación de ingresar la información en los mencionados registros <u>(Propiedad, Conductores y Personas Jurídicas).</u> Las acciones de generación de información y su actualización se realizan por cada <u>Municipalidad a través de sus Áreas de Transporte y Seguridad vial correspondiente, bajo responsabilidad.</u></p>		NO	<p>El artículo 10 de la Ley N° 31917 establece que el MTC se encarga de implementar un registro nacional interconectado de personas jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), en ese sentido, no es viable la propuesta.</p>

		<p>CAPÍTULO IV EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN PARA PRESTADORES DEL SERVICIO</p> <p>Artículo 28.- Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio</p> <p>28.1. La Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio, es dictada de forma anual y tiene por objeto reeducar comportamientos y actitudes de los Prestadores del Servicio incentivando una conducta diligente hacia una cultura de seguridad vial y respeto con su entorno, así como, de la sensibilización a los Prestadores del Servicio con relación al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.</p> <p>28.2. Las áreas temáticas de enseñanza a los Prestadores del Servicio, su contenido, <u>así como cualquier otro</u> aspecto de la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio se regulan mediante Resolución Directoral emitida por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC, la misma que resultan de cumplimiento obligatorio para los Prestadores del Servicio. <u>(.suprimido.)</u></p>	<p>NO</p>	<p>Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.</p>
--	--	---	-----------	--

		<p>Artículo 29.- Dictado de la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio La Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio es dictada anualmente por cada Municipalidad Distrital, donde se presta el Servicio de Mototaxi.</p> <p>Artículo 30.- Requisitos del instructor El instructor(es) encargado en la Municipalidad Distrital del dictado de la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio debe cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Profesional <u>o Técnico Especialista, que cuente con la experiencia y haber ejercido el cargo de jefe del Área de Transporte en la Municipalidad correspondiente.</u> 2. Contar con una experiencia laboral de no menos de <u>tres (5) años</u> en materia de tránsito y transporte. 3. Contar con cursos de especialización en materia de tránsito y transporte <u>de los entes o autoridades de Transporte SUTRAN.</u> 4. No encontrarse e incurso en sanciones firmes y exigibles por infracciones de tránsito y/o transporte. 	<p>NO</p>	<p>Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.</p>
--	--	---	-----------	--

		<p>TÍTULO VI ACTIVIDAD DE FISCALIZACIÓN CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 31.- Modalidades de fiscalización: La fiscalización del servicio de mototaxi comprende las siguientes modalidades: 31.1. Fiscalización de campo. 31.2. Fiscalización de gabinete. Las citadas modalidades se realizan conforme a las normas complementarias que apruebe cada Municipalidad Distrital competente dentro de su jurisdicción. Artículo 32.- Alcances de la fiscalización La fiscalización del servicio de mototaxi comprende la supervisión y detección de las infracciones, la cual se rige por el presente Reglamento y las normas complementarias que apruebe cada Municipalidad Distrital competente dentro de su jurisdicción. Artículo 33.- Objeto de la fiscalización En la fiscalización del servicio se verifica: 1. Las condiciones de acceso y de operación del Transportador. 2. Las condiciones de acceso y operación del Prestador del Servicio. 3. Las condiciones y requisitos que permitieron la emisión del Certificado de Operación. 4. La Capacitación en Sensibilización y Educación Vial del Prestador del Servicio. 5. El cumplimiento del Régimen de Gestión Común. 6. Otras que determine la</p>	<p>NO</p>	<p>No se aprecia un aporte u opinión; sino por el contrario, traslada un parecer al proyecto del Reglamento.</p>
--	--	---	-----------	--

Municipalidad Distrital, mediante Ordenanza Municipal.

Artículo 34.- Denuncias administrativas

34.1. Todo ciudadano de la Circunscripción territorial, se encuentra facultado para comunicar a la Municipalidad Distrital competente aquellos hechos que conociera contrarios al presente Reglamento o las normativas complementarias.

34.2. La denuncia debe exponer claramente las circunstancias de tiempo, lugar y modo que permitan su constatación, la indicación de sus supuestos autores, partícipes y damnificados, según corresponda, así como la evidencia u otro elemento que permita su comprobación.

34.3. La denuncia que cumple con las condiciones señaladas en el numeral anterior, obliga a la Municipalidad Distrital competente a practicar las diligencias preliminares necesarias y, una vez comprobada su verosimilitud, a iniciar de oficio la respectiva fiscalización, de acuerdo con su disponibilidad presupuestal. El rechazo de una denuncia debe ser motivado y comunicado al denunciante.

		<p>Artículo 35.- Adecuación, Acreditación y capacitación al Inspector Municipal de Transporte: El Inspector Municipal de Transporte, para el ejercicio de sus funciones debe encontrarse <u>Capacitado y</u> acreditado debidamente por la Municipalidad Distrital competente. <u>El Inspector Municipal de Transporte, como servidor municipal, deberá adecuarse a los horarios o turnos que se le asigne, permitiéndole cumplir con sus funciones de control, supervisión y vigilancia del Tránsito, vialidad y el Transporte,</u> debiendo ser capacitado anualmente, en relación a la supervisión del Servicio <u>del Tránsito de vehículos Menores Motorizados y No motorizados de la categoría L,</u> con énfasis en la erradicación del transporte informal de personas <u>y Carga</u> en vehículos automotores menores de la categoría L5 <u>L6 y L7;</u> por parte de la Municipalidad Distrital, a efectos de continuar realizando dicha labor.</p>		NO	Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.
		<p>Artículo 36.- Campañas de sensibilización, concientización, <u>vinculantes a la seguridad Vial, se efectuarán a través de las</u> unidades orgánicas competentes de las Municipalidades Distritales, en coordinación con las entidades competentes en tránsito terrestre, ejecutan campañas de sensibilización y concientización, de acuerdo con su disponibilidad presupuestal, lo cual involucra acciones de supervisión orientativa.</p>		NO	Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.

		<p>Artículo 37.- Conductor no identificado Si durante la acción de fiscalización no se ha podido identificar al conductor del vehículo automotor menor de la <u>categoria vehicular L</u>, en el Acta de Control se debe consignar información complementaria que permita la identificación del vehículo y, por ende, al propietario, pudiendo adjuntar las grabaciones y/o tomas fotográficas de la placa, el lugar y zonas referenciales, la descripción completa y detallada de la intervención y fuga del vehículo, entre otros datos relevantes.</p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>
		<p>TÍTULO VII RÉGIMEN SANCIONADOR CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 38.- Infracciones al transporte terrestre</p> <p>38.1. Las Municipalidades Distritales tipifican, califican y establecen las sanciones por infracciones en que puedan haber incurrido los Transportadores, Prestadores del Servicio, así como, las personas naturales o jurídicas que incurran en actividad informal de transporte de personas en vehículos automotores menores de la <u>categoria vehicular L</u>.</p> <p>38.2. Las sanciones a imponerse por parte de las Municipalidades Distritales deben ser tipificadas de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 14.1 del artículo 14 de la Ley.</p> <p>38.3. Las infracciones administrativas deben ser</p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p>

		<p>tipificadas por las Municipalidades Distritales de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 14.2 del artículo 14 de la Ley.</p>		
		<p>CAPÍTULO II PROCEDIMIENTO SANCIONADOR</p> <p>Artículo 39.- Procedimiento administrativo sancionador El procedimiento administrativo sancionador se sujeta a lo dispuesto en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios, <u>de la Ley N° 27444</u>, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC.</p> <p>Artículo 40.- Responsabilidad administrativa por infracciones Una vez verificado el hecho constitutivo de la infracción, el administrado puede eximir o atenuar su responsabilidad si logra acreditar alguna causal</p>		<p>Se mantiene la redacción viegente, no siendo necesario realizar dicha precisión en el proyecto del reglamento, ya que todas las normas se rigen además por la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en ese sentido, no se acoge.</p>

NO

		establecida en el artículo 236-A de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.		
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>Primera. - Regulación complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Distritales y Provinciales, no pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto en la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, <u> categoría vehicular L </u> y el presente Reglamento.</p>	NO	Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.
		<p>Segunda.- Aprobación de la Directiva que regula la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, dentro de los sesenta (60) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Reglamento, aprueba la Directiva</p>	NO	Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.

		de Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio, que regula la modalidad, contenido, duración, y otros aspectos técnicos para su implementación y dictado, para La Provincia de Lima y Callao.		
		Tercera. - chaleco y calcomanía holográfica de seguridad El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal aprueba las especificaciones técnicas del chaleco y las dimensiones de la calcomanía holográfica de seguridad, dentro de los sesenta (60) días hábiles contados a partir de la publicación del presente Reglamento, en la Provincia de Lima y Callao.	NO	Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.
		Cuarta. - Obtención de licencias de conducir Los procedimientos administrativos de otorgamiento de las licencias de conducir para vehículos menores de la categoría vehicular L2, L3, L4, L5, L6 y L7 se rigen por el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, o la norma que lo sustituya. La mencionada licencia de conducir tiene validez a nivel nacional. Las Licencias y Placas otorgadas por las Municipalidades Distritales a vehículos Menores No Motorizados, se efectuarán de	NO	Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley. Asimismo, se verifica que el segundo párrafo de la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge

		<p><u>acorde con su Ordenanza Reglamentaria para vehículos menores de la Categoría L, que se apruebe en el seno del concejo municipal y se publique en el diario oficial el peruano, de acorde con la normatividad vigente.</u></p>		
--	--	---	--	--

	<p>Quinta. - Sobre materia de seguridad ciudadana La incorporación de un representante de las organizaciones de Transportadores autorizados al comité distrital de seguridad ciudadana de la Municipalidad Distrital, así como, la incorporación de representantes legales de los Transportadores autorizados en la oficina de participación ciudadana de las comisarías de la Policía Nacional del Perú, se rige por la normativa municipal y del Ministerio del Interior, respectivamente.</p> <p>Sexta. - Exigibilidad del Certificado de Inspección Técnica Vehicular: 1. El Certificado de Inspección Técnica Vehicular, es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría <u>vehicular L4.5.6 y 7</u> de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC.</p> <p><u>2. En caso de los distritos de una Provincia, que no cuenten con Centros de Inspección técnica especializada, las Municipalidades continuarán efectuando Anualmente, la Constatación Técnica Vehicular de manera rigurosa, en el aspecto técnico Mecánico, presentación del Vehículo y la pericia Vehicular del Conductor y el frenado; el cual se efectuara mediante la ficha técnica para la</u></p>	NO	<p>Como bien se ha mencionado con anterioridad, la Ley N° 31917, regula únicamente a la categoría L5 (mototaxis) para el transporte de personas, no siendo en ese sentido viable establecer una disposición contraria a la referida Ley.</p> <p>Al respecto la Sexta Disposición Complementaria Final señala que, “el Certificado de Inspección Técnica vehicular es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC”, vale decir, será exigible a los vehículos de la categoría L5, sólo en el territorio del distrito donde se haya autorizado la operación de un Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV fijo o móvil, con una línea de inspección técnica tipo menor o línea de inspección técnica vehicular tipo combinado.</p>
--	---	----	--

		<p><u>evaluación y control posterior.</u></p> <p><u>3. La constatación Técnica Vehicular, deberá alcanzar a todos los vehículos de la categoría L, que después de aprobada, se le colocará su Steakers anual de 10 x 10 cmts. En el lado derecho inferior del parabrisa, así como se le extenderá el Certificado de Constatación Técnica.</u></p> <p><u>4. Para los efectos de la Constatación Técnica Vehicular, deberán participar, 01 Miembro de la DIROVE-PNP, Un Miembro de Medio ambiente, 01 miembro de la comisión de Transporte y los encargados de la Evaluación.</u></p>		
		<p>Séptima. - Periodo de adecuación</p> <p>En un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, las Municipalidades Provinciales y Distritales deben adecuar sus normas complementarias sin desnaturalizar ni transgredir lo dispuesto en la Ley N° 31917</p>		<p>NO</p> <p>Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.</p>

		<u>(.suprimido.)</u> y el presente Reglamento.		
		<p>Octava. - Implementación del cuerpo de inspectores de transporte y depósito municipal</p> <p>En un plazo no mayor de <u>sesenta (180) días</u> hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, las Municipalidades Distritales, mediante Ordenanza Municipal, implementan las disposiciones que regulan el cuerpo de inspectores de transporte y el depósito municipal para el internamiento de vehículos, en el ámbito de su jurisdicción.</p>	NO	Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>Primera. - Cobro por derecho de tramitación</p> <p>En tanto los procedimientos establecidos en el presente Reglamento no se encuentren incorporados en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Municipalidad Distrital competente, el trámite de obtención de Permiso de Operación, <u>y los demás cambios aprobados por Ordenanza Municipal,</u> son gratuitos, bajo responsabilidad.</p>	NO	Se verifica que la propuesta no cuenta con un sustento para su modificación, en ese sentido, no se acoge.

		<p>Segunda. - La Tarjeta Única de Circulación <u>La tarjeta única de circulación, de duración anual,</u> otorgadas por las Municipalidades Distritales en base a normativa municipal aprobada <u>son concordantes con el presente Reglamento,</u> se mantienen como constancia de la habilitación del Vehículo de Servicio <u>diverso de los vehículos Menores Motorizados y no Motorizados, de su Jurisdicción.</u></p>		NO	La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, y es de 10 años; en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.
		<p>Tercera. - Suspensión examen médico y mental Suspéndase <u>de manera indefinida,</u> la vigencia del sub literal c) del numeral 4 del artículo 6, el inciso 4 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11, el inciso 3 del literal a) del numeral 15.4 del artículo 15 y el numeral 3 del artículo 26 del presente Reglamento, en cuanto a la exigencia del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.</p>		NO	De conformidad con lo señalado en el numeral 2 del artículo 7 de la Ley N° 31917, es exigencia Contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, en ese sentido, no es posible establecer una suspensión indefinida.

63	<p>EMPRESA DE TRANSPORTES EN VEHÍCULOS MENORES SARITA COLONIA S.A. – ETVMSC S. A.</p>	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>Artículo 3.- Definiciones b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior <u>del parabrisas del vehículo</u>. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte</p>	NO	<p>Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.</p>
			<p>Artículo 3.- Definiciones c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de</p>	SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica. Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>

		<p>Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		
		<p>Artículo 3.- Definiciones h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p><u>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Retén, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</u></p>	<p>SI</p>	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales 10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo <u>negativo</u> y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo <u>negativo</u>, porque la petición del administrado puede <u>afectar significativamente el interés público</u> e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte <u>del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado</u>, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa. Si bien es cierto que <u>en el art- 38.1 del TUO de la Ley 27444</u> señala que excepcionalmente, <u>el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la</u></p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: **la salud**, el medio ambiente, los recursos naturales, **la seguridad ciudadana**, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos bilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas. La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

	<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	----	---

		de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, para en <u>el cual se debe identificar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones)</u> • <u>Zonas de trabajo atendidas</u> • <u>Zonas de trabajo saturadas</u> 	NO	Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. <u>La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</u></p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>DÉCIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>DÉCIMA PRIMERA. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considere viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO		<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidas al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>

64	EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS MÚLTIPLES TRÉBOL DE ORO S.A.	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior <u>del parabrisas del vehículo</u>. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.</p> <p>Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte</p>	NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
----	--	--	--	----	--

	<p>Artículo 3.- Definiciones c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
	<p>Artículo 3.- Definiciones h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros. <u>Se deben establecer dos clases de paraderos: Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y el Paradero de Reten, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque. Ambos paraderos deberán estar asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</u></p>		<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales</p> <p>10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo <i>negativo</i> y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario:</p> <p>El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo <i>negativo</i>, porque la petición del administrado puede <i>afectar significativamente el interés público</i> e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte <i>del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado</i>, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p> <p>Si bien es cierto que en el <i>art-38.1 del TUO de la Ley 27444</i> señala que excepcionalmente, <i>el silencio negativo es aplicable</i></p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: **la salud**, el medio ambiente, los recursos naturales, **la seguridad ciudadana**, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas.

La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la Tarjeta de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario:El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por incremento debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo, porque la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incidir en los siguientes bienes jurídicos: la salud (accidentes de tránsito), el medio ambiente (incremento del parque automotor), y la seguridad ciudadana (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte del distrito el servicio de mototaxi a colapsado, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	--	----	---

		sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.		
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, <i>para en el cual se debe</i> identificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones) • Zonas de trabajo atendidas • Zonas de trabajo saturadas 	NO	Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>DECIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>DÉCIMA PRIMERA. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>		NO	<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes</p> <p>Los Permisos de Operación emitidas al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p>		SI	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>

6 5	FEDERACIÓN NACIONAL DE MOTOTAXIS DEL PERÚ	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior <u>del parabrisa del vehículo.</u></p> <p>Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.</p> <p>Comentario: Que sea en un lugar visible para que fácilmente sea identificado por el público usuario y los Inspectores de Transporte.</p>	NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
--------	---	--	--	----	--

		<p>Artículo 3.- Definiciones c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Se otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado de Operación son establecidas mediante Ordenanza.</p>		<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>
		<p>Artículo 3.- Definiciones No está definido de manera clara, c) ¿Que un certificado? Título habilitante que habilita al vehículo a prestar al Servicio. Como parte de la flota vehicular del Transportador.</p> <p>g) ¿Que es un permiso? Título habilitante que faculta a prestar el servicio, Asimismo, autoriza la flota vehicular, paraderos y zona de trabajo del Transportador.</p> <p>o) ¿Qué es una Tarjeta de Operación? Documento de forma física o electrónica que acredita que el vehículo cuenta con certificado de operación, otorgado conjuntamente con el permiso de operación.</p> <p><u>Las características del certificado de operación son establecidas mediante ordenanza.</u> Ø No puede haber tres documentos porque esto va a ocasionar NUEVOS COBROS y más confusión.</p>		<p>Se acoge la propuesta en atención a mejorar las definiciones contenidas en el proyecto del Reglamento.</p> <p>Cabe precisar que las Municipalidades Distritales en el marco del Reglamento de la Ley N° 31917, pueden regular de manera complementaria; en ese sentido, en efecto podrán disponer las características de los títulos habilitantes mediante norma que consideren pertinente.</p> <p>Finalmente, cabe resaltar que la vigencia del Certificado de Operación se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917 y es de 10 años, no pudiendo ser menor a dicho plazo.</p>

		<p>Ø En provincial las tarjetas de circulación son por un (1) año PERMITIENDO LOS ABUSOS AÑO TRAS AÑO.</p>			
		<p>Artículo 3.- Definiciones h) Paradero: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador a fin de que los Prestadores del Servicio operen el Vehículo, estacionándolos de manera ordenada a la espera de pasajeros.</p> <p><u>Se debe establecer dos clases de paraderos:</u> <u>Ø Paraderos de embarque en donde el usuario toma el servicio especial y</u> <u>Ø El Paradero de Reten, en donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque.</u> <u>Ambos paraderos deberán estar</u></p>		<p>SI</p>	<p>Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.</p>

		<p><u>asignados al mismo transportista. Se podrá realizar el incremento de paraderos si solo está identificado y dimensionado en el Plan Regulador.</u></p>		
		<p>Artículo 3.- Definiciones f) Organización de Transportadores: Asociación conformada por al menos 15% de los TRANSPORTADORES AUTORIZADOS existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Ø Es necesario la participación de otras organizaciones y que no se permita esto monopolios federativos que solo sirven para usar a la organización para sus propios intereses. <u>Ø LAS FEDERACIONES TIENEN QUE SER INTEGRADAS POR PERSONAS JURÍDICAS NO POR PERSONAS NATURALES.</u></p>		<p>NO</p> <p>El porcentaje del 30% como mínimo de representatividad para la conformación de Organizaciones de Transportadores, previsto en el proyecto de reglamento, se sustenta en diversos aspectos técnicos y prácticos. Al respecto, de acuerdo con la Ordenanza que crea el Registro Único de Organizaciones Sociales- R.U.O.S. y establece los procedimientos y requisitos para el Reconocimiento, Registro y Acreditación Municipal de las Organizaciones Sociales en la Provincia Constitucional del Callao, se dispone que una organización de representación zonal debe estar constituida, como mínimo, por el 30% de las organizaciones sociales locales de primer nivel previamente reconocidas (incluyendo organización de transportistas). Este estándar asegura que las organizaciones reconocidas por las Municipalidades Distritales tengan una base territorial sólida, evitando fragmentaciones que afecten la gobernanza y el desarrollo de actividades en su jurisdicción.</p> <p>Conforme a ello, establecer una cuota porcentual adecuada, como el 30% propuesto en el proyecto de reglamento, permite una organización representativa y funcional. Este equilibrio asegura que los intereses de una porción significativa de los miembros estén adecuadamente representados sin fragmentar la organización. Al igual que en la teoría del voto, se busca una representatividad adecuada que permita una toma de decisiones eficaz y equitativa, evitando tanto la exclusión por una cuota demasiado alta como la dilución de la representatividad por una cuota demasiado baja.</p> <p>Por estas razones, no corresponde acoger el comentario mencionado.</p>

	<p>Artículo 3.- Definiciones j) Plan Regulador: Herramienta técnica y de gestión para la Municipalidad Distrital que i) determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del Servicio de Mototaxi; ii) identifica las zonas de trabajo (<u>zonas atendidas, zonas saturadas y zonas no atendidas</u>), paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del Servicio de Mototaxi; iii) incluye acciones de prevención de la salud y seguridad.</p>		NO	Al respecto, el proyecto del Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan entre otras características, permitirá identificar los paraderos para la prestación del Servicio de Mototaxi; en ese sentido, las clases que estas puedan tener podrán estar contempladas en el referido plan regulador, por lo que no se acoge el comentario.
	<p>Artículo 3.- Definiciones o) Tarjeta de Operación:</p> <p>Comentario: La definición de Tarjeta de Operación no debería ir en el reglamento. De acuerdo a la Ley existe dos documentos: el Permiso de Operación y Certificado de Operación, si se incorpora la definición de la TARJETA DE OPERACIÓN se podría generar confusión y crear un tercer documento.</p>		SI	Se acoge la propuesta en el sentido de suprimir lo referente a "Tarjeta de Operación".
	<p>Artículo 5.- Autoridades competentes 5.5 La PNP tiene las siguientes funciones:</p> <p>d) Incorporar representantes legales de los Transportadores <u>autorizados</u> en la oficina de participación ciudadana de las comisarías de la PNP.</p>		NO	De conformidad con la definición de transportador, es aquella persona jurídica que cuenta con Permiso de Operación vigente, en ese sentido, no es necesario hacer dicha precisión.

		<p>Artículo 6.- Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi</p> <p>4. ...</p> <p>d) ...</p> <p>vi) Tener adherida una Calcomanía Holográfica de Seguridad en el interior <u>del parabrisa del vehículo.</u></p>	NO	<p>Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.</p>
--	--	--	----	---

	<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales 10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo <u>negativo</u> y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo <u>negativo</u>, porque la petición del administrado puede <u>afectar significativamente el interés público</u> e incidir en los siguientes bienes jurídicos: <u>la salud</u> (accidentes de tránsito), <u>el medio ambiente</u> (incremento del parque automotor), y <u>la seguridad ciudadana</u> (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte <u>del distrito el servicio de mototaxi ha colapsado</u>, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa. Si bien es cierto que en el <u>art- 38.1 del TUO de la Ley 27444</u> señala que excepcionalmente, <u>el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la</u></p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	--	----	---

petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en los siguientes bienes jurídicos: **la salud**, el medio ambiente, los recursos naturales, **la seguridad ciudadana**, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales, procedimientos de inscripción registral y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas. La calificación excepcional del silencio negativo se produce en la norma de creación o modificación del procedimiento administrativo, debiendo sustentar técnica y legalmente su calificación en la exposición de motivos, en la que debe precisarse la afectación en el interés público y la incidencia en alguno de los bienes jurídicos previstos en el párrafo anterior. Por Decreto Supremo, refrendado por el presidente del Consejo de ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.

		<p>Artículo 11.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación</p> <p>11.2 Una vez emitido el Permiso de Operación se emite el(los) respectivo(s) Certificado(s) de Operación, con el cual el(los) vehículo(s) autorizado(s) se encuentra(n) habilitado(s). Asimismo, emitido el Permiso de Operación, la(s) respectiva(s) persona(s) natural(es) es(son) registrada(s) en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, como Prestador(res) del Servicio, expidiéndose la credencial correspondiente que acredite dicho registro. De la misma forma, emitido el Certificado de Operación, se expide la <u>Tarjeta de Operación</u> y Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: La <u>Tarjeta de Operación no debería</u> ir en el reglamento. De acuerdo a la Ley existe dos documentos: el Permiso de Operación y Certificado de Operación, si se incorpora la definición de la TARJETA DE OPERACIÓN se podría generar confusión y crear un tercer documento</p>	SI	Se acoge la propuesta en el sentido de suprimir lo referente a "Tarjeta de Operación".
--	--	--	----	--

		<p>Artículo 12.-Renovación de Permiso de Operación Incorporar dos literales 12.4. <u>La municipalidad deberá comunicar por escrito a la persona jurídica sobre el vencimiento del Permiso de Operación noventa (90) días hábiles anteriores a su vencimiento.</u></p> <p>12.5. <u>El derecho de renovar expira a los 120 días posterior a la fecha de vencimiento del permiso de operación, en caso de pasarse la fecha establecida la municipalidad en gabinete podría establecer una multa administrativa a la persona jurídica.</u></p>		NO	<p>Es responsabilidad del transportador conocer y gestionar la renovación en los plazos establecidos. La adición que se propone impondría una carga administrativa adicional para la municipalidad, sin que ello tenga un sustento. La propuesta contraviene lo establecido por la ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, el procedimiento administrativo debe llevarse a cabo de manera que se garantice el cumplimiento de los fines de la norma, sin generar demoras innecesarias ni extender indebidamente los plazos de vigencia de los derechos administrativos, en lo que respecta a generar una multa, conforme al artículo 230 de la referida Ley estas solo pueden darse por norma con rango de Ley, lo cual de establecerse ello iría en contra del principio de legalidad.</p>
		<p>Artículo 13.-Extinción y Revocación del Permiso de Operación (Agregar un numeral) 13.4. Cabe la revocación de actos administrativos, con efectos a futuro, en cualquiera de los casos previstos en el Art. 214 del TUO de la Ley 27444</p>		NO	<p>No se acoge la propuesta de incluir la figura de revocación en el proyecto del reglamento, cabe precisar que, el proyecto del reglamento se acoge también a lo dispuesto por la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en consecuencia, aplica sus disposiciones.</p>
		<p>Artículo 14.-Certificado de Operación 14.4 ... artículo 33.2, numeral 33.2</p>		NO	<p>Se ha dispuesto suprimir el numeral objeto de comentario. Por lo tanto, no corresponde acoger la propuesta.</p>

	<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por <u>incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo</u> y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación, se expide la <u>Tarjeta de Operación</u> y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p> <p>Comentario: El procedimiento administrativo para otorgamiento del Certificado de Operación por <u>incremento</u> debería ser de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo <u>negativo</u>, porque la petición del administrado puede <u>afectar significativamente el interés público</u> e incidir en los siguientes bienes jurídicos: <u>la salud</u> (accidentes de tránsito), <u>el medio ambiente</u> (incremento del parque automotor), y <u>la seguridad ciudadana</u> (personas inmerso en situaciones dolosas pueden acceder al servicio de mototaxi).</p> <p>1.- Porque afectaría al interés público, porque la mayor parte <u>del distrito el servicio de mototaxi a colapsado</u>, en donde no es posible autorizar más personas jurídicas.</p> <p>2.- Porque las municipalidades distritales en la mayoría de los casos no cuentan con personal</p>	NO	<p>El argumento para aplicar el silencio administrativo negativo no se justifica adecuadamente, ya que este debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones mencionadas, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>
--	---	----	---

		<p>para atender los expedientes dentro de los 30 días hábiles, o muchas veces porque las áreas de transporte quedan acéfalas sobre todo en los inicios y/o finales de una gestión administrativa.</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>Artículo 18.-Conformación de los integrantes</p> <p>18.2. Mediante Ordenanza de la municipalidad distrital se establece un régimen especial para la conformación de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta en caso no exista la Organización de Transportadores en el ámbito territorial de la municipalidad distrital, <u>o no cumplan el porcentaje del 30% la organización citada</u></p>		NO	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, <u>para en el cual se debe identificar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones).</u> • <u>Zonas de trabajo atendidas</u> • <u>Zonas de trabajo saturadas</u> 		NO	<p>Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.</p>

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. <u>La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</u></p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>DECIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi</p>	NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>DÉCIMA PRIMERA. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO	<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917 por lo que, no es posible establecer ello.</p>
		<p>DÉCIMA SEGUNDA. -Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>	NO	<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917 por lo que, no es posible establecer ello.</p>

			<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>CUARTA. - Permisos de Operaciones vigentes</p> <p>Los Permisos de Operación emitidas al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p>		<p>SI</p> <p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>
66	<p>CONFEDERACION DE TRANSPORTISTAS EN VEHICULOS DEL PERU</p>	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>SUMILLA: OBSERVACIONES AL PROYECTO DE REGLAMENTO DE LA LEY 31917 PUBLICADO CON LA RM 545-2024-MTC/01.02 EL 19/09/2024. SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES ATENCIÓN: DIRECCIÓN DE POLITICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE Yo, Manuel Absolón Álvarez Carrión, identificado con DNI 0585562 domiciliado en la Avenida Metropolitana 727, distrito de Comas; presidente de la “Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú” me dirijo a Ud. Y expongo: Que, conforme a lo indicado en la UMILLA, en cumplimiento de Artículo 1 de la Resolución Ministerial 545 le remito las siguientes observaciones detectadas en el Proyecto de Reglamento (en adelante: el proyecto) de la ley 31917 (en adelante: La Ley): UNA, en el artículo 1 ha sido omitido lo señalado en el artículo 1 de la ley, respecto a: ... traslado de los ciudadanos en distancias</p>		<p>NO</p> <p>Se acoge la propuesta.</p>

		<p>cortas ...Argumentos: A. Es una forma de desnaturalizar la Ley.B. En su aplicación por las municipalidades pertinentes al amparo de la Jerarquización de Normas se deja a libre discreción para que establezcan que es: distancias cortas.</p>			
		<p>DOS, en el artículo 3:</p> <p>a. Después del término reglamento, debe decir: se tendrá en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>Argumento: por redacción</p>		<p>NO</p>	<p>No se acoge la propuesta de redacción por ser únicamente de forma.</p>

		<p>3.1. literal b) después de los términos: está destinado a ser fijado en el interior de estos. Argumento: debe precisarse en que parte interna del vehículo, al ser genérico, deja a libre interpretación de las municipalidades.</p>	SI	<p>Sobre el particular para mayor precisión se ha mejorado la definición de "Calcomanía holográfica de seguridad".</p>
		<p>Asimismo, en la redacción a partir de este literal dice: ...servicio de mototaxis, GRAVE ERROR.</p> <p>Argumento: el servicio es de personas o pasajeros en vehículos menores L5; DEBE CORREGIRSE EN TODO EL TEXTO o solo debe indicarse la definición pertinente.</p>	NO	<p>El artículo de la Ley N° 31917 denomina al servicio en vehículos menores L5 como mototaxis siendo en ese sentido válida la denominación contemplada. Por lo tanto, no se acoge la propuesta.</p>

		<p>3.1. literal f) Es un error establecer que la Organización de Transportadores esta conformada por un determinado numero o porcentaje de Transportadores.</p> <p>Argumento: el código civil no limita la conformación de asociaciones de personas naturales, jurídicas o de ambas.</p>		NO	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
		<p>3.1. literal h) Debe decir al final: ... estacionándolos TEMPORALMENTE de manera...Argumento: al decir temporalmente es viable tener paraderos técnicamente calificados en zonas rígidas tal como lo tienen el servicio de taxis.</p>		NO	Debido a que el sustento no respalda la propuesta planteada, no se acoge.
		<p>3.1. literal k) Debe modificarse por: ... de las municipalidades... Argumento: existen municipalidades que colindan simultáneamente con mas de una municipalidad y por ende pueden hacer su régimen en forma colectiva y no por separado.</p>		NO	El artículo 12 de la Ley N° 31917, refiere a dos distritos contiguos, es por ello que se realiza la precisión en la definición contenida en el proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<p>3.1. literal m) Debe retirarse al final, regulado por el reglamento nacional de administración de transporte, N° 017-2009-MTC. Argumentos: 1. Se presta para que las municipalidades distritales hagan uso del Reglamento de transporte mayor. 2. El artículo 2 del citado DS precisa que nos comprende ese reglamento al servicio ... y de los vehículos menores ...</p>	NO	Dado que el registro al que hace referencia este literal deviene del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, no se acoge la propuesta.
		<p>3.1. literal p) Debe decir: Transportador autorizado. Argumentos: 1. Concordancias con el DS 055-2010-MTC 2. Sera de fácil entendimiento que esta referido a quienes cuentan con permiso de operación</p>	NO	Al referirse a transportador, se entiende que es persona autorizada, en ese sentido, no se acoge la propuesta ya que caería en redundancia.
		<p>3.1. literal q) Debe decir: Vehículo menos; vehículo menor autorizado L5 usado para el traslado de ciudadanos o personas. Argumentos: 1. Por concordancia con la Ley objeto de reglamentación. 2. Contradice al reglamento nacional de vehículos, este lo define como vehículo menor para el servicio sin distinguir que sean autorizados o no.</p>	NO	La definición que refiere el literal q, refiere al vehículo menor destinado a prestar el servicio de mototaxi, lo cual no contradice alguna otra norma, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>TRES, en el artículo 5: a. Agregar un literal d) Ratificar la ordenanza que aprueba el plan regulador de servicio en vehículos 5 de los distritos de Lima Metropolitana. Argumento: artículo 11, 11.1 de la Ley.</p>	NO	Se acoge la propuesta.

		<p>5.3. Considerar en un literal: regular el servicio en vehículo L5 en su distrito cercado.</p> <p>Argumento 1. Entre otros el artículo 3 de la Ley. 2.No permite que las municipalidades provinciales bajo cualquier argumento aprueben ordenanzas para todos sus distritos sobre el servicio de vehículo L5.</p>	NO	Sobre el particular el artículo 3 de la Ley N° 31917, ya establece la competencia de las municipalidades provinciales, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>Literal c) Incorporar: revalidar Argumento, no dejar a interpretación antojadiza de las municipalidades o de otras autoridades.</p>	NO	Debido a que las municipalidades provinciales ya cuentan con dicha competencia, no se acoge la propuesta.
		<p>5.5. Literal d) Y donde corresponda debe concordarse con el artículo 16 de la Ley, que involucra a todos los mototaxistas.</p> <p>Argumento; no está la participación de un representante de las Organizaciones de Transportistas (transportadores).</p> <p>Asimismo, debe precisarse cuál es la obligación del prestador del servicio (mototaxista) al ver la comisión de faltas y delitos.</p>	NO	<p>Al respecto, el literal d) del numeral 5.5 del artículo 5° del proyecto de reglamento publicado, incluye la participación de los representantes de los Transportadores (transportistas).</p> <p>Asimismo, el artículo 9 del mismo proyecto de reglamento, establece las obligaciones exigibles al Prestador del Servicio, las mismas que sólo podrían estar vinculadas a la prestación del servicio de mototaxi, y no sobre las faltas y delitos en general, siendo que, el comentario no identifica y/o precisa cuáles serían los supuestos (de delitos y faltas) relacionados al servicio de mototaxi, que propone sean regulados.</p> <p>Por tales razones, no se acoge el comentario formulado.</p>
		<p>CUATRO, en el artículo 6, debe retirarse:</p> <p>Constituyéndose como transportador, Además, corregir: sin perjuicio de las dispaciones establecidas en la norma legal complementaria municipal distrital.</p> <p>Numeral 3 y donde corresponda debe escribirse literalmente el artículo 4-A, numeral 4-A.1. de la Ley 27181.</p>	NO	La propuesta planteada no genera facilitación de interpretación, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		Argumento, para facilitar su interpretación y cumplimiento.		
		Numeral 4: ... debe retirarse: una o Argumento, el código civil (para las asociaciones) y la Ley General de Sociedades (para las empresas) deben tener una persona natural para constituir bien sea las adiciones o bien la empresa.	NO	La propuesta de redacción no tiene una implicancia directa en el proyecto del Reglamento; en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		Literal v) al final agregar: ... lados posteriores Argumento, para no dejar libre discreción y por precisión.	NO	Al respecto, el texto proviene del numeral 6 artículo 8 de la Ley N° 31917, el mismo que es preciso en relación al pintado de la placa (parte superior de la unidad, en la parte trasera y en ambos lados del vehículo). En ese sentido no se acoge la propuesta.
		Literal debe decir: Exhibir en el interior parte posterior del conductor un aviso ..., en la penúltima línea, debe precisar: ... que no exceda una hoja A4... Argumentos: 1. Por redacción y precisión. 2. Para evitar excesos que pueden llegar al tamaño de una cartulina	NO	Se acoge la propuesta en el sentido de establecer la característica del aviso.
		CINCO, en el artículo 8: Número 3, literal a) y donde corresponda, debe reemplazarse, ilegales por: tóxicas o drogas. Argumento, existen sustancias ilegales destinadas al tratamiento de determinadas enfermedades.	NO	Al ser ilegales, se refiere a todas que no están permitidas por Ley, en ese sentido, se mantiene el texto del artículo.

	<p>Literal d) al final debe retirarse: previstos en el plan regulador</p> <p>Argumentos: A. No todas las municipalidades distritales en el territorio patrio tendrán plan regulador. B. Esa atingencia debe ser materia de colocar en los distritos donde exista el plan regulador. C. Debe tenerse en cuenta que para que se, aplique el plan regulador TIENE QUE ESTAR RATIFICADOS POR EL MTC (situación de Lima Metropolitana y por Gobiernos Regionales) en el resto del país.</p>		NO	La exigencia del plan regulador deviene del artículo 11 de la Ley N° 31917, no siendo en ese sentido posible establecer lo contrario.
	<p>SEIS, en el artículo 9:</p> <p>Numero 2: agregar pertinente</p> <p>Argumentos: A. Las municipalidades distritales en su jurisdicción B. Las municipalidades provinciales en su distrito cercado.</p>		NO	Considerando que no es una propuesta sustancial, no se acoge.
	<p>Numero 4: debe retirarse: y la credencial que acredite su registro en el registro nacional de conductores de mototaxis como prestador del servicio.</p> <p>Argumento: A. Es burocrático e ilegal recargar de más documentos al mototaxista. B. Ese registro deberá tener en cuenta las municipalidades correspondientes para efectos de la fiscalización posterior mediante el sistema interconectado o de interoperabilidad.</p>		NO	La credencial es el documento que servirá para la fiscalización efectiva del servicio, en caso no se cuente con sistema informático, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
	<p>Numero 7: retirar o clarificar el termino ciclos</p>		NO	Debido a que no sustenta el retiro de “ciclos”, no se acoge la propuesta.

		<p>Numero 9: retirar al final: ... y la normatividad municipal</p> <p>Argumentos:</p> <p>A. Abran excesos</p> <p>B. Ello forme parte de su ordenanza municipal</p>	NO	De conformidad con el artículo 15 de la Ley N° 31917, las Municipalidades brindan la capacitación anual, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>Numero 12: Usar los paraderos autorizados en el Permiso de Operación.</p> <p>Argumentos:</p> <p>A. Existirán distritos que no cuenten con plan regulador.</p> <p>B. En determinados casos no serán ratificados los planes reguladores, pero el servicio debe estar ordenado.</p>	NO	Conforme al artículo 11 de la Ley N° 31917, entre otros aspectos, el plan regulador se encarga de identificar los paraderos, en ese sentido, no resulta viable la propuesta.
		<p>SIETE, en el título III y sus artículos:</p> <p>Debe retirarse: y certificado de operación por incremento o sustitución de flota</p> <p>Argumentos:</p> <p>A. Evidencia que se trataría de un documento distinto al Certificado de operación.</p> <p>B. Es burocrático y excesivo tramites separados para un mismo propósito.</p>	SI	Se acoge la propuesta.
		<p>OCHO, en el artículo 10:</p> <p>10.3. debe retirarse: del distrito contiguo...</p> <p>Argumento, es absurdo que al existir régimen de gestión común se tenga que tener permiso de operación en los distritos colindantes.</p> <p>10.4. debe retirarse: ... positivo ...</p> <p>Argumento, al tratarse de un servicio público siempre está sujeto a silencio negativo, situación que no ocurre en las solicitudes de RENOVACIÓN porque son derechos preexistentes.</p>	NO	El referido artículo hace referencia al plazo de la vigencia de la autorización, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<p>NUEVE, en el artículo 11:</p> <p>Número 11.1. literal a), numeral 4, debe reemplazarse el termino: Organización de PERSONA JURIDICA. Argumento, el termino organización se usa para la asociación de personas jurídicas que conforman ORGANIZACIONES DE TRANSPORTADORES.</p>	NO	El referido término es una precisión, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>Número 11.1. literal b), debe decir: tarjeta de propiedad o de identificación del vehículo L5. Argumento: título de propiedad es genérico, se presta a diversas interpretaciones.</p>	SI	Se acoge la propuesta.
		<p>DIEZ, en el artículo 12:</p> <p>12.1. debe reemplazarse por: dentro de los sesenta (60) días anteriores... Argumento, 2 meses no es lo mismo porque existen meses que tienen 31 días, 28 días y 29 días (en febrero año bisiestos).</p>	NO	Se acoge la propuesta.
		<p>Número 12.1. literal a), los numerales 1, 2, 3 y 4. Argumento: esos requisitos ya obran en el Registro que cuenta la municipalidad porque lo ha reportado en su momento y por ende resulta burocrático e innecesario.</p>	NO	La exigencia es de una declaración jurada, mas no información, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<p>12.2. debe retirarse desde: ... siempre que se cumplan los requisitos señalados anteriormente. Argumentos: A. Por lo señalado precedentemente B. Es abiertamente opuesto a diversos artículos del TUO de la Ley 27444.</p>	NO	Por seguridad jurídica se deben de cumplir con las condiciones las cuales le permitieron obtener la autorización. No yendo en contra de lo establecido por la Ley N° 27444, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>12.3. Debe retirarse desde: ... en la medida en que hayan cumplido con todos los requisitos exigidos en el presente artículo. Argumentos, los mismos anteriores y que además está en contra de la simplificación administrativa.</p>	NO	Al igual que en el comentario anterior, por seguridad jurídica se deben de cumplir con las condiciones las cuales le permitieron obtener la autorización. No yendo en contra de lo establecido por la Ley N° 27444, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>ONCE, en el artículo 13: Número 13.2, literal b) debe retirarse Argumento: A. Es genérica, se presta a una serie de interpretaciones. B. Esta abiertamente contra el artículo 248, número 4 del DS. 044-2019-JUS</p>	NO	No se acoge la propuesta debido a que no va en contra de lo establecido por la Ley N° 27444.
		<p>Número 13.3, debe retirarse desde: ... salvo subsanación... Argumento: es absurdo esa redacción en virtud que el administrado subsana.</p>	NO	El numeral 13.3 del artículo 13, hace una precisión, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>DOCE, el artículo 15, debe retirarse Argumentos, A. Es innecesario desarrollar lo que esta previsto para todos los vehículos L5. B. Genera confusión y libre discreción para las autoridades</p>	SI	Se acoge el comentario.

		que avisaran en sus dispositivos complementarios.		
		<p>TRECE, en el artículo 16: debe retirarse: ...y del certificado de operación por incremento o sustitución de flota vehicular.</p> <p>Argumentos expuestos para similar situación</p>	SI	Se acoge el comentario
		<p>CATORCE, en el artículo 18:Número 18.1, el número de representantes para conformar la Comisión Técnica Mixta DEBE SER EN IGUAL DE CONDICIONES, además debe ser retirado el 18.1.2. Argumentos:A. La Comisión Técnica Mixta es un órgano colegiado previsto en el artículo 106 del DS. 004-2019-JUS.B. El representante de la municipalidad no debe estar como integrante.C. Esa atingencia de secretario debe ser materia de la regulación de cada municipalidad en sus ordenanzas.</p>	NO	Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta. Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas. Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica. Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.

		<p>Número 18.2, debe precisar: que conforman la Comisión Técnica Mixta. Los regidores de la Comisión de Transporte o las que haga sus funciones, los representantes acreditados de la PNP y de las organizaciones de transportadores.</p> <p>Argumentos: A. Por fácil deducción de los numerales: 18.21, 18.1.3 y 18.4. B. Desde el año 2000 con el DS. 009-2000-MTC (Quinta Disposición complementaria) y actualmente con el D.S. 055-2010-MTC (séptima disposición complementaria).</p>		NO	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
		<p>Número 18.1, Numeral 18.1.4. debe corregirse por representantes acreditados de las Organizaciones de transportador es que cumplan con la representación de Personas Jurídicas autorizadas establecidas en la disposición complementaria municipal.</p> <p>Argumento, es absurdo que todas las organizaciones de transportadores conformen la Comisión Técnica Mixta, deja de ser técnica y pasa a ser políticamente manejada por los alcaldes.</p>		NO	<p>En virtud a lo dispuesto por el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Lo anteriormente expuesto también resulta concordante con lo dispuesto en la Séptima Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, que establece que la Comisión está integrada por los regidores de la Comisión de Transporte, o por la Comisión que haga sus funciones, por representantes acreditados de la PNP y de las Organizaciones de Transportadores del Servicio Especial.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>

		<p>Numeral 18.2 debe ser modificado por, en las jurisdicciones municipales distritales donde solo existan hasta 2 personas jurídicas autorizadas, excepcionalmente participaran los representantes legales de esas personas jurídicas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Argumento, para el correcto manejo de las comisiones técnicas mixtas y para evitar que los alcaldes abusen no conformando la precipitada comisión.</p>		NO	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
		<p>QUINCE, el artículo 15 debe retirarse</p> <p>Argumento, el funcionamiento de los órganos colegiados está previsto en el artículo la 107 al 113 del DS. 004-2019-JUS.</p>		NO	<p>Al respecto, el marco legal mencionado no es el mismo que el regulado a través del proyecto de reglamento, puesto que este contempla disposiciones específicas para el caso de las municipalidades distritales.</p>
		<p>DIECISEIS, en el artículo 20</p> <p>Numero 3 u otro número debe decir: formular propuestas y/o participar en los proyectos de nuevas ordenanzas municipales vinculadas al servicio en vehículo L5.</p> <p>Argumento, varias municipalidades con el argumento</p>		NO	<p>Debido a que la comisión es exclusiva del servicio de mototaxi en el marco de la Ley N° 31917, la norma precisa la participación de la comisión técnica mixta en el referido marco. En ese sentido no se acoge.</p>

		que van a hacer nuevas ordenanzas no conforman y en todo caso no participan a la comisión técnica mixta.		
		DIECISIETE, en el artículo 21: Numero 21.3 debe retirarse porque está en contra del mismo proyecto del reglamento y del artículo 11 de la Ley.	NO	Al respecto, la disposición objeto de comentario contempla un supuesto excepcional, a fin de contemplar las circunstancias de inexistencia de Plan Regulador y con ello otorgar seguridad jurídica temporal a los títulos habilitantes y demás aspectos regulados a través del referido plan, lo cual no resulta contrario al proyecto de reglamento, ni la ley, en tanto no se encuentra proscrita dicha eventualidad y el proyecto de reglamento mantiene la exigibilidad del Plan Regulador, sin perjuicio de la mencionada excepción.
		DIECIOCHO, en el artículo 22: Número 2, debe retirarse Argumento, el plan regulador DEBE SER ESPECIFICAMENTE PARA EVITAR LA COMPETENCIA DESLEAL CON AUTORIZACIONES POLITICAS INDEBIDAS.	NO	El plan regulador conforme al numeral 11.1 del artículo 11 dispone que constituye una herramienta técnica y de gestión para la municipalidad que i) determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5); ii) identifica las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito para los vehículos menores, la oferta y demanda del servicio; iii) incluye acciones de prevención de la salud y seguridad de los pasajeros y del conductor. En ese sentido, no se acoge la propuesta.
		Número 8, debe corregirse por: en tanto no se modifique el plan regulador NO DEBE OTORGARSE PERMISO DE OPERACIÓN Argumento, artículo 11, número 11.2 de la Ley.	NO	No se acoge, debido a que el referido numeral se encuentra acorde al numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley N° 31917.
		Número 9, debe precisarse: otras análogas para la satisfacción de los usuarios, evitando la sobresaturación y por ende la inseguridad mediante competencias de velocidades de los prestadores del Servicio en Vehículos L5.	NO	La propuesta no refiere directamente a la prestación del servicio per se; sino, a normas relacionadas al tránsito; en ese sentido, no se acoge.

		<p>DIECINUEVE, en el artículo 23 debe retirarse</p> <p>Argumento, está en contra del artículo 12 de la Ley.</p>	NO	No se encuentra sustento de la propuesta, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>VEINTE, en el artículo 24, 24.2. debe retirarse: para transportar usuarios en un punto de destino ubicado en el plan regulador.</p> <p>Argumento: A. Está en contra del número 12.3 del artículo 12 de la Ley.</p>	NO	De conformidad con la evaluación realizada se ha podido concluir que el referido numeral no contraviene la Ley N° 31917; en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<p>VEINTIUNO, en el artículo 30, debe decir: El (los) instructor (instructores) de la Municipalidad encargado (encargados) de brindar la capacitación anual de los conductores en sensibilización y educación vial, así como de las normas y de los procedimientos para la prestación del servicio en vehículo L5 debe (deben) cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>Argumento, concordancia con el artículo 15 de la Ley.</p>		SI	Se acoge la propuesta, en el sentido de mejorar la redacción
		<p>VEINTIDÓS, en artículo 36 debe retirarse</p> <p>Argumento, desnaturaliza el verdadero ordenamiento y se presta para manejos políticos cada que aparezca nuevos alcaldes.</p>		NO	La propuesta está orientada a mejorar la prestación del servicio, no vinculada a temas políticos como tal, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		<p>VEINTITRES, en el artículo 38 debe decir: INFRACCIONES EN EL SERVICIO DE VEHICULOS L5.</p> <p>Argumento, debe ser específico, se presta a confusión con el transporte terrestre en todas sus modalidades.</p>	NO	No es necesario debido a que la norma regula únicamente a la prestación del servicio de mototaxi.
		<p>VEINTICUATRO, deben establecer con claridad que no dé lugar a interpretaciones o dudas sus contenidos.</p>	NO	Los artículos contenidos en el proyecto del Reglamento son claros para mejor entendimiento de la ciudadanía en general.
		<p>VENTICINCO, en DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES:</p> <p>PRIMERA, después de provinciales, debe acostarse: en su cercado o distrito cercado</p> <p>Argumento, evitar interpretaciones antojadizas y abuso</p>	NO	El comentario no se ajusta a la primera disposición complementaria final, en ese sentido, no se acoge.
		<p>CUARTA, debe desarrollar coherentemente el artículo 5 de la Ley y no dejar a la aplicación del Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, inclusive no se debe citar el número del DS. 007-2016-MTC porque en algún momento lo derogaran, situación que difícilmente ocurrirá con el artículo 5 de la Ley.</p>	NO	La norma que regula la emisión de las licencias de conducir es el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>SEXTA, el desnaturaliza y contradice el artículo 9, número 2 de la Ley.</p>	NO	No existe una contradicción con el numeral 2 del artículo 9 de la Ley N° 31917, en ese sentido, no se acoge.

			<p>VENTISEIS, en DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS:</p> <p>La primera, segunda y la tercera deben retirarse</p> <p>Argumentos:</p> <p>A. No es coherente la primera al decir: cobro por derecho de tramitación, lo circunscribe a certificado de operación que en la inmensa cantidad de distritos no existen: Certificado de Operación porque INDECOPI los ha declarado como: burocráticos e ilegales.</p>		NO	El cobro al que hace referencia, es al del procedimiento administrativo, lo cual es un beneficio.
			<p>B. La segunda, porque no existe ni han existido legalmente aplicables: Tarjetas Únicas de Circulación.</p>		SI	Se mejorará la redacción para un mejor entendimiento. Se acoge
			<p>C. La tercera, porque está en contra del artículo 6, número 2 de la Ley.</p>		NO	No va en contra ya que no se está derogando sino, suspendiendo, en ese sentido no se acoge.

		<p>VEINTISIETE, se deja constancia que no aparecen los cuadros de infracciones que son elementales para evitar las desnaturalizaciones con abusos del artículo 248 numero 4, último párrafo del TUO de la Ley 27444.</p>	NO	Las infracciones serán tipificadas por la Municipalidad Distrital.
		<p>VEINTIOCHO, todas las modificaciones, desnaturalizaciones y contradicciones a la Ley SON NULAS DE PLENO DERECHO, por lo tanto, las municipalidades con sus abogados/asesores harán orinar lo que está previsto en la Ley.</p> <p>VEINTINUEVE, mi gremio deja constancia que aun con las observaciones formuladas y que fueran levantadas favorablemente NO ESTA DE ACUERDO porque INSITIREMOS ante el Congreso de la Republica por las modificaciones de la Ley y de ser el caso una nueva Ley.</p> <p>Me despido con el conocido compromiso de i gremio de participar y abundar en argumentos sobre lo señalado en el presente documento.</p> <p>Atentamente</p>	NO	El literal g del numeral 5.4 del artículo 5 del proyecto del Reglamento establece que las municipalidades distritales no deben desconocer, exceder, transgredir ni desnaturalizar la Ley N° 31917 ni su Reglamento.

67	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>1.3. PROPUESTAS Y/O APORTES PARA EL REGLAMENTO: Al respecto, estando dentro del plazo pertinente para brindar los aportes u opiniones sobre dicho proyecto, esta jefatura que tiene competencias para regular la prestación del servicio de transporte en vehículos menores, ha tenido a bien desarrollar las observaciones y aportes siguientes: a) Se debe incorporar un literal s) en el numeral 3.1 del artículo 3º del Reglamento en cuestión, relacionado con la definición del chaleco distintivo al que hace mención la Ley N° 31917 en su numeral 5 del artículo 8º, para lo cual consideramos el siguiente texto:</p> <p><u>“Artículo 3.- Definiciones</u> <u>3.1 Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, (...) (...)</u> <u>s) Indumentaria del prestador del servicio: Es el chaleco o vestimenta de color entero que representa al transportador y que</u></p>	NO	<p>No se acoge la propuesta, la razón es que como bien se ha mencionado, existirá un gasto por asumir por parte de los prestadores del servicio la exigencia de vestimenta; asimismo, la Ley N° 31917 establece al chaleco como un elemento para poder identificar al prestador del servicio.</p>
----	-------------------------------------	---	--	----	---

además lleva impreso de forma visible en el espaldar la placa del vehículo en el cual se prestará el servicio

Cabe señalar que, la vestimenta de "chaleco" no debe interpretarse como única indumentaria para el conductor, sino que dicha vestimenta debe adecuarse a las condiciones económicas y posibilidades del prestador del servicio quien cubrirá el gasto; de igual forma, la vestimenta debe adaptarse a las condiciones climatológicas donde se va a prestar el servicio, pudiendo representar un polo, camiseta, camisa, casaca o cualquier otra vestimenta, siempre que no se pierda la exigencia de llevar impreso en forma visible la placa del vehículo y cuya indumentaria represente a la empresa autorizada.

		<p>b) Respecto a las competencias de las Municipalidades Provinciales establecida en el literal 5.3 del artículo 5, debe incorporarse la siguiente función: <u>"Artículo 5.- Autoridades competentes</u> <u>(...)</u> <u>5.3. Las Municipalidades Provinciales tienen las siguientes funciones:</u> <u>(...)</u> <u>c) Realizar periódicamente capacitaciones de supervisión del servicio de mototaxi para los inspectores municipales del transporte que realizan acciones de fiscalización en las municipalidades distritales."</u></p> <p>Otorgándole dicha función a las Municipalidades Provinciales, permitirá que los inspectores municipales de transporte de los diferentes municipios se encuentren capacitados bajo una misma directiva curricular, permitiendo de esta forma el criterio técnico profesional y la especialización de los inspectores quienes tendrán los conocimientos para las acciones de fiscalización y control del servicio de mototaxi. Permitirá, además, concentrar y adecuar el gasto en una sola institución, toda vez que las municipalidades distritales tienen insuficientes recursos para poder realizar dichas actividades. Es importante señalar que dicha propuesta guarda relación con el artículo 35º de dicho reglamento.</p>	NO	<p>La octava disposición complementaria final del proyecto del Reglamento establece la Implementación del cuerpo de inspectores de transporte, en ese sentido, dichas capacitaciones podrán ser consideradas en la referida ordenanza, en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p>
--	--	---	----	--

	<p>c) Respecto de las funciones de las Municipalidad Distritales señaladas en el literal 5.4 del artículo 5º, señalamos que debe modificarse el literal k) de acuerdo a las consideraciones siguientes:</p> <p><u>" Artículo 5.- Autoridades competentes</u> <u>(...)</u> <u>5.4. Las Municipalidades Distritales tienen las siguientes funciones.'</u> <u>(...)</u> <u>k) Implementar un portal web, sistema informático u otro mecanismo, que permita publicar periódicamente el listado actualizado de los Transportadores autorizados, los certificados y tarjetas de operación emitidos. La publicación no debe contener información que contravenga lo dispuesto en la Ley N° 29733, Ley de protección de datos personales."</u></p> <p>En el caso de este municipio, se ha logrado implementar un portal institucional² que permite identificar sistemáticamente a los conductores, unidades y empresas autorizadas que prestan el servicio de mototaxi en el mercado Callao, además de permitir ejercer las acciones de fiscalización y control en campo. En ese sentido, con la propuesta de modificación de dicho literal se permite continuar con el mejoramiento y/o implementación del sistema informático, además de darle asidero legal toda vez que no solo ha sido implementado por nuestra municipalidad sino también para diferentes</p>		SI	Se acoge la propuesta en el sentido de mejorar la redacción del artículo.
--	--	--	----	---

		<p>municipios que han alcanzado ser considerada como buenas prácticas para la gestión municipal.</p>			
		<p>d) Las municipalidades tienen la obligación de implementar el Plan Regulador del Servicio de Mototaxi, a falta de dicho documento (en tanto se encuentre pendiente de implementación) y a fin de no incurrir en barrera burocrática, es necesario que las municipalidades exijan provisionalmente un estudio técnico firmado por ingeniero de transporte como requisito para el otorgamiento del permiso de operación, el cual debe contener, como mínimo, los detalles de la oferta y demanda o necesidad de brindar el servicio, croquis o plano del paradero, todo ello debiendo estar establecido en el literal c) numeral 11.1 del artículo 11 del Reglamento en cuestión.</p>		<p>NO</p>	<p>No se acoge la propuesta, conforme al artículo 11 de la Ley N° 31917, la exigencia es de contar con un plan regulador y no con un estudio técnico firmado por ingeniero de transporte .</p>

		<p>e) Con relación a la renovación del permiso de operación es importante que el numeral 12.2 del artículo 12 del Reglamento en mención, establezca el periodo de renovación de seis (6) años, o caso contrario establezca que el periodo de renovación es por el mismo periodo del permiso otorgado; motivo por el cual, se advierte un vacío legal que conllevaría a diferentes interpretaciones permitiendo que cada municipio pueda establecer un periodo diferente.</p>	NO	<p>La vigencia de la autorización ha sido establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917, y es de 10 años; en ese sentido, dado que la disposición deviene de una Ley, no es posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.</p>
		<p>f) Las acciones de fiscalización y control en el servicio de mototaxis deben garantizar la continuidad del servicio formal, además de garantizar que se cumplan las disposiciones establecidas en el presente reglamento y demás disposiciones complementarias. En ese sentido, en concordancia con lo expuesto anteriormente en el literal b), resulta pertinente proponer que el artículo 35° del reglamento en cuestión, sea redactado de la siguiente forma:</p> <p>“Artículo 35.- Acreditación y capacitación al Inspector Municipal de Transporte</p> <p>35.1 El Inspector Municipal de Transporte debe ser capacitado anualmente en relación a la supervisión del Servicio de Mototaxi, con énfasis en la erradicación del transporte informal de personas en vehículos automotores menores de la categoría L5; por parte de la Municipalidad Provincial, a efectos de continuar realizando dicha labor a través del certificado de</p>	NO	<p>La propuesta depende del presupuesto de cada entidad edil, en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p>

		<p>capacitación que conste como aprobado.</p> <p>35.2 El Inspector Municipal de Transporte, para el ejercicio de sus funciones debe estar acreditado como inspector mediante acto resolutivo, por la Municipalidad distrital competente.</p> <p>35.3 Mediante Decreto de Alcaldía se establecen las características del certificado, el temario de capacitación y demás disposiciones complementarias.</p> <p>Dicho artículo no solo permitirá formar a los inspectores bajo el criterio técnico profesional y de especialización, sino que además permitirá garantizar el vínculo laboral con su institución y acceder a los beneficios laborales brindado por las municipalidades, prevaleciendo de esta forma el derecho al trabajo acorde a los parámetros normativos del régimen laboral del servidor público.</p>			
		<p>g) De conformidad con lo expuesto en el primer literal, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones deberá considerar que las especificaciones técnicas del chaleco no deben estar en función a la vestimenta sino, por el contrario, en función al tamaño de la placa de rodaje del vehículo que deberá llevar impreso en la vestimenta, así como los detalles técnicos que permitan su óptima visualización nocturna, el cual deberá ser incorporado en la tercera disposición</p>		NO	<p>Conforme a lo establecido por el numeral 6 de artículo 8 de la Ley N° 31917, El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas del chaleco, mas no establece una vestimenta como tal, en ese sentido no se acoge la propuesta. Sin perjuicio de ello, las especificaciones tecnicas estaran contenidas en la norma que el MTC emita, como se ha mencionado con anterioridad.</p>

			complementaria Reglamento.	final	del			
--	--	--	-------------------------------	-------	-----	--	--	--

		<p>h) Finalmente, es importante resaltar lo establecido en la séptima disposición complementaria final del Reglamento, el cual debe señalar que las municipalidades deben adecuar y aprobar su reglamento para la prestación del servicio a través de Ordenanza Municipal; sin embargo, es pertinente indicar que mediante Decreto de Alcaldía se deben establecer las disposiciones complementarias correspondientes que resulten pertinentes, el cual consideramos que deben estar incluidas como mínimo lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las características del certificado de operación y de la tarjeta de operación señaladas en el literal "C" y "O" del numeral 3.1 artículo 3º, deben ser aprobadas mediante Decreto de Alcaldía. - Lo mismo se infiere de las funciones distritales que señala en literal g) del numeral 5.4 artículo 5º que, habiéndose adecuado o aprobado su reglamento con Ordenanza Municipal, corresponde que complementariamente las demás disposiciones sean aprobadas non Decreto de Alcaldía. - En relación a las condiciones de acceso para prestar el servicio señaladas en el artículo 6º numeral 4 literales del acápite vii) y viii), corresponde que las dimensiones y características de la razón y denominación social, así como del aviso legible para los pasajeros sean establecidas por Decreto de Alcaldía - La misma situación corresponde 	NO	<p>El referido comentario establece sugerencias a la adecuación de las normas complementarias, en ese sentido, debido a que no refiere estrictamente al proyecto del Reglamento, no se acoge.</p>
--	--	---	----	---

para la Comisión Técnica Mixta respecto de sus funciones descrita en el numeral 8 del artículo 20° del Reglamento, cuyos miembros integrantes aprueban sus disposiciones complementarias a través del Decreto de Alcaldía.

III. CONCLUSIONES

Que, esta Jefatura, contando con el visto bueno de la Jefatura de Asesoría Jurídica del ODSSTTMU, es de la opinión que se considere en el proyecto normativo "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Público de Personas en Vehículos Menores Automotores, Categoría Vehicular L5", las modificaciones a los artículos que han sido observados con la finalidad de disponer la mejora y cambio que corresponda, de acuerdo con las consideraciones antes expuestas. En ese sentido, tengo a bien solicitar a vuestro Despacho, se sirva remitir a la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para los fines que estime pertinente. Sin otro particular, quedo de Ud. Atentamente,

68	ASOCIACIÓN DE MOTOTAXIS DE CAJAMARCA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>PROPUESTAS A RECONSIDERAR EN EL NUEVO REGLAMENTO DE LA LEY N° 31917 EN SUS DISPOSICIONES GENERALES Artículo 3.-</p> <p>Definiciones. 3.1. Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se aplican las definiciones que se indican a continuación: b) Respecto a la Calcomanía holográfica de seguridad, para nosotros es innecesario porque ya contamos con permiso de Operaciones, certificado de Operación y todos los requisitos que se necesitan para poder prestar servicio y además nuestros vehículos son pequeños no hay donde pegar dicho distintivo.</p>	NO	El numeral 6 del artículo 8 de la Ley N° 31917, establece que los vehículos deben de adherir una calcomanía holográfica en su interior; en ese sentido, debido a que la obligación deviene de la Ley, no se acoge la propuesta.
----	--------------------------------------	--	--	----	---

		<p>F) Sobre, las organizaciones de Transportadores; somos Organizaciones conformadas por pequeñas empresas e inscritas en los registros públicos y para ello no es requisito tener ningún porcentaje para poder constituirse.</p>		<p>NO</p> <p>El porcentaje del 30% como mínimo de representatividad para la conformación de Organizaciones de Transportadores, previsto en el proyecto de reglamento, se sustenta en diversos aspectos técnicos y prácticos. Al respecto, de acuerdo con la Ordenanza que crea el Registro Único de Organizaciones Sociales- R.U.O.S. y establece los procedimientos y requisitos para el Reconocimiento, Registro y Acreditación Municipal de las Organizaciones Sociales en la Provincia Constitucional del Callao, se dispone que una organización de representación zonal debe estar constituida, como mínimo, por el 30% de las organizaciones sociales locales de primer nivel previamente reconocidas (incluyendo organización de transportistas). Este estándar asegura que las organizaciones reconocidas por las Municipalidades Distritales tengan una base territorial sólida, evitando fragmentaciones que afecten la gobernanza y el desarrollo de actividades en su jurisdicción.</p> <p>Conforme a ello, establecer una cuota porcentual adecuada, como el 30% propuesto en el proyecto de reglamento, permite una organización representativa y funcional. Este equilibrio asegura que los intereses de una porción significativa de los miembros estén adecuadamente representados sin fragmentar la organización. Al igual que en la teoría del voto, se busca una representatividad adecuada que permita una toma de decisiones eficaz y equitativa, evitando tanto la exclusión por una cuota demasiado alta como la dilución de la representatividad por una cuota demasiado baja.</p> <p>Por estas razones, no corresponde acoger el comentario mencionado.</p>
		<p>O) Tarjeta de operación, nos preguntamos si ya tenemos el certificado de operaciones que es el documento que habilita al vehículo para poder brindar dicho servicio, creemos que es innecesario porque aumenta la burocracia y la corrupción</p>		<p>SI</p> <p>Se acoge la propuesta en el sentido de suprimir lo referente a "Tarjeta de Operación".</p>
		<p>3.3. Para efectos de la aplicación normativa del presente Reglamento, se debe tener en cuenta al termino de lo estipulado la frase "para Lima Metropolitana y para el resto de las Regiones según su realidad y sus costumbres" teniendo en cuenta que ninguna región se parece a otra ya que sus realidades y costumbres son diferentes.</p>		<p>NO</p> <p>La Ley N° 31917, no establece una distinción sobre los territorios donde se presta el servicio; en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p>

		<p>CAPITULO II AMBITO DE APLICACIÓN Y AUTORIDADES COMPETENTES Artículo 4.- Autoridades competentes: 4.1.- Solo le compete a las Municipalidades Provinciales y Distritales, ya que el servicio solo se presta dentro de los distritos. 4.2.- Las Municipalidades Distritales donde se preste el servicio, deben establecer los distintivos de acuerdo a su realidad y costumbres. 4.3.- La competencia es exclusiva de las Municipalidades, para evitar la burocracia y la corrupción. 4.4.- Las Municipalidades Provinciales deben crear las escuelas de conductores para los mototaxistas y sacar la autorización para los policlínicos o centros médicos en su jurisdicción, para expedir el Certificado Médico que sirve como requisito para la obtención de la Licencia de Conducir de la clase B, categoría II-C de acuerdo a los establecido e el RSELIC.</p>	NO	La propuesta planteada no se enmarca dentro de los parámetros establecidos en la Ley N° 31917; en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<p>TITULO II CONDICIONES DE ACCESO Y DE OPERACIÓN CAPITULO I CONDICIONES DE ACCESO Artículo 6.- Condiciones de acceso: 6.4. Sobre el punto del certificado médico que acredite buena salud física y mental, es una condición discriminatoria porque, para prestar dicho servicio la persona tiene que tener un documento que le autorice y para ello uno tiene que obtener la licencia respectiva, en la cual re exigen certificado</p>	NO	Respecto al certificado que acredite buena salud física y mental, dicha disposición deriva del mandato de la Ley N° 31917, no pudiendo en ese sentido, no ser considera dentro del proyecto del Reglamento. Sin perjuicio de ello el proyecto del Reglamento a través de su Tercera Disposición Complementaria Transitoria suspende hasta el 31 de diciembre del 2026 la exigencia de dicho requisito.

		médico y otros requisitos con los cuales se demuestra que eres una persona sana y coherente.		
		TITULO III PERMISO Y CERTIFICADO DE OPERACIÓN CAPITULO II CERTIFICADO DE OPERACIÓN Artículo 14.- Certificado de Operación. 14.1. Certificado de operación habilita al vehículo que se encuentra autorizado como parte de la flota vehicular dl transportador mediante el permiso de operación y el plazo de vigencia sea como máximo un año, o de acuerdo a las realidades de cada Municipalidad Distrital del interior del País donde se preste dicho servicio. 14.2. Sobre el certificado de operación por incremento o sustitución de flota ya no es necesario ya que solo incrementaría la burocracia más la corrupción porque es lo mismo que el que nos dan inicio.	NO	La vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización; asimismo, la vigencia se encuentra establecida en el artículo 4 de Ley N° 31917 y es de 10 años, no siendo posible establecer un plazo distinto a ello a través de una norma con rango de Decreto Supremo.
		Artículo 15.- Debería ser los requisitos para la obtención y renovación del certificado de operación. 15.1. El procedimiento administrativo para la renovación	NO	Como se mencionó en el comentario anterior, la vigencia del Certificado de Operación se encuentra sujeta a la vigencia de la autorización, en ese sentido, en caso de tenovación de la autorización, se renueva tambien los certificados de operación.

		del certificado de operación automático.		
		TITULO IV COMISION TECNICA MIXTA CAPITULO I ESTRUCTURA Y CONFORMACION Artículo 18.- Conformación de los integrantes 18.1. Se conforma respetando la proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, respetando su realidad de cada distrito. 18.2. Con respecto a la secretaria técnica, tiene que asumir la Gerencia de Transporte de cada Municipalidad Provincial o Distrital del país donde se preste el servicio.	NO	El proyecto de reglamento establece que la secretaria técnica de la Comisión Técnica Mixta estará a cargo de un representante de la administración municipal, con ello, si bien no se precisa la autoridad administrativa específica que estará a cargo de secretaria técnica, se reconoce la competencia de la municipalidad para que ella misma determine al funcionario que desempeñará dicho cargo, en el marco de la autonomía que cada municipalidad ejerce para sus actos de administración interna, de conformidad con lo dispuesto en el artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades. En tal sentido, no corresponde precisar en el proyecto de reglamento, al funcionario o jefe específico que asumirá las funciones de la secretaria técnica
		DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES Primera. - Con respecto al chaleco y calcomanía holográfica de seguridad, debe ser exclusivamente la decisión de las Municipalidades Provinciales y Distritales donde se preste dicho servicio, si es factible o no.	NO	Los distintivos ya encuentran establecidos en la Ley N° 31917, los cuales son el chaleco y la calcomanía holográfica, no siendo viable en ese sentido por principio de legalidad que sean las Municipalidades Distritales quienes establezcas los distintivos.
		Segunda. - Suspensión del examen médico y mental sea permanente. • Que se especifique, que el único documento, que habilita al conductor para prestar dicho servicio, sea la licencia de conducir B III C, ya que son emitidas por las Municipalidades Provinciales y registradas en el MTC.	NO	Respecto al certificado que acredite buena salud física y mental, dicha disposición deriva del mandato de la Ley N° 31917, no pudiendo en ese sentido, no ser considera dentro del proyecto del Reglamento. Sin perjuicio de ello el proyecto del Reglamento a través de su Tercera Disposición Complementaria Transitoria suspende hasta el 31 de diciembre del 2026 la exigencia de dicho requisito.

		<ul style="list-style-type: none"> • Que se autorice a los centros de salud del Estado o postas medicas de cada provincia, para emitir el certificado médico, para los conductores de mototaxis y así eliminar los monopolios con los privados. 	NO	La propuesta no se enmarca a la Ley N° 31917; en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<ul style="list-style-type: none"> • De la infraestructura: para los paraderos, que cada Municipalidad Distrital se adecue a su realidad en su infraestructura y espacio que tienen sus vías. 	NO	El Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan identificará los paraderos, por lo que, no resulta viable contemplar requisitos ya que ello se determinará recién en el referido plan.
		<ul style="list-style-type: none"> • Que se mantenga la séptima disposición complementaria del DS N° 055-MTC-2010, en cuanto a las funciones de la Comisión Técnica Mixta. 	NO	Las disposiciones contenidas en el proyecto del Reglamento deben de encontrarse acorde a la Ley N° 31917; en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<ul style="list-style-type: none"> • En cuanto a las infracciones y sanciones, también deben darse a las Municipalidades Distritales y/o funcionarios de turno, que no cumplan con el presente reglamento. 	NO	Conforme al numeral 14.1 del artículo 14 de la Ley N° 31917, las municipalidades distritales donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5) tipifican, califican y sancionan las infracciones en que puedan haber incurrido los operadores y conductores autorizados, y no en viceversa; en ese sentido, no se acoge la propuesta.
		<ul style="list-style-type: none"> • Que se modifique o complemente la Directiva Administrativa N° 239-MINSA-2017-DGIESP, en su artículo 6.2.3. EVALUACION VISUAL, para personas con discapacidad física, que hayan perdido o se encuentre mal una vista y la otra este en perfectas condiciones. 	NO	El pedido formulado no se encuentra dentro de las competencias otorgadas por la Ley N° 31917, en ese sentido, no se acoge la propuesta.

6 9	FEDERACIÓN UNIFICADA DE MOTOTAXISTAS PIURA	<p>Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.</p>	<p>PLIEGO PETITORIO Nuestra Federación Unificada de Mototaxista Piura, exige que de acuerdo al artículo 5to de nuestra Ley N° 31917, se deberá considerar en el Nuevo Reglamento de pre publicación, la observación que dice “Que la emisión de nuestras licencias de conducir, se rigen por nuestra propia ley” En ese sentido se debe devolver las facultades del proceso de emisión y convenios de la emisión de las licencias de conducir, categoría BIIC, a las municipalidades provinciales a nivel nacional.</p> <p>a. Convenios MINSA – centro de salud de categoría II y III, establecimientos de salud, dentro de la Región Piura y de todo el País para su proceso de emisión de certificados de salud, emitidos por estos centros de salud que acondicionarían los elementos tecnológicos necesarios que exige el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.</p> <p>b. Cursos COFIPRO, debe</p>	NO	<p>De la revisión de los comentarios y sugerencias formuladas, se tiene a bien señalar lo siguiente:</p> <p>Con relación a los puntos a y b, corresponde mencionar que de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 3.2 del inciso 3 del artículo 81° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, en materia de licencias de conducir, las municipalidades únicamente tienen la competencia de otorgar licencias de conducir para vehículos menores, no encontrándose dentro de sus facultades, el emitir o celebrar actos que permitan la operación de las entidades complementarias. Por ello, los mencionados comentarios o sugerencias no podrían ser analizados a fin de establecer por la vía reglamentaria, competencias no reconocidas en la ley. Sin perjuicio de que, el presente proyecto normativo no regula disposiciones referentes a la obtención de la licencia de conducir de categoría BIIC, puesto que dicha materia específica se encuentra regulada en el Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p> <p>c. Al respecto la Sexta Disposición Complementaria Final señala que, “el Certificado de Inspección Técnica vehicular es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC”, vale decir, será exigible a los vehículos de la categoría L5, sólo en el territorio del distrito donde se haya autorizado la operación de un Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV fijo o móvil, con una línea de inspección técnica tipo menor o línea de inspección técnica vehicular tipo combinado.</p> <p>d. El Reglamento en su numeral 21.2 del artículo 21, establece que las municipalidades distritales elaboran, aprueban y difunden el Plan Regulador, dicho plan entre otras características, permitirá identificar las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del Servicio de Mototaxi. En ese sentido, las municipalidades podrán elaborar el plan regulador de rutas de acuerdo a su realidad.</p> <p>e. Cabe señalar que, mediante la Décimo Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC y normas complementarias posteriores, se ha establecido el Cronograma de integración de la licencia de conducir de la Clase B al SNC, el cual culmina como fecha máxima el 15/03/2025. En tal sentido, no corresponde tratar en el presente proyecto normativo, la cuestión referida a la información de las licencias de conducir que no figuran en el sistema implementado del MTC.</p> <p>f. Los costos que se incurran por el otorgamiento de la autorización son de competencia directa de cada municipalidad; en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p>
--------	--	---	---	----	---

incorporarse en el reglamento, que las municipalidades y/o las direcciones regionales de transportes, también pueden dictar dicho curso a precio gratuito, en su defecto a su TUPA. c. En donde no existan plantas de revisiones técnicas, se debe de aprobar en las prepublicaciones, que se deben realizar las constataciones de características técnicas de los vehículos menores del servicio especial L5 de tres ruedas como elemento de seguridad de los vehículos de transporte público y debe de aprobarse por ordenanza municipal del distrito para que tenga valor de fiscalización, dentro del servicio, cada municipalidad distrital adecuaría en su centro de mastranza y/o área que realice dicha constatación de características. d. Modificar plan regulador de rutas, donde los distritos muy extensos demográficamente, pues los distritos de la mayor parte del Perú son de delimitación geográficas pequeñas.

g) Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.

Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.

Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.

Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.

		<p>e. Actualización de los datos de los acervos documentarios de las licencias de conducir a nivel nacional, que hasta el día de hoy no aparecen en el MTC.</p> <p>f. Los costos de los permisos de operaciones y tarjetas de operación deberán consignarse desde el Ministerio de Transporte a cada municipalidad a nivel nacional, debería ser su costo en base al sueldo mínimo vital y no a la base económica del valor de la UIT.</p> <p>g. Los miembros de la comisión técnica mixta representantes de los mototaxistas, deberán ser tan igual de los números como sean los integrantes de los regidores normativos tendrán voz y voto y sus acuerdos será relevantes.</p> <p>h. Recomendaciones, que las municipalidades distritales y/o los regímenes de gestión común no contravengan dicho reglamento ni mucho menos generen barreras burocráticas.</p>	NO	
--	--	---	----	--

70	GRUPO PARLAMENTARIO ACCIÓN POPULAR	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>OFICIO N° 128-2024-2025-GPAP-CR/EHVM Señor RAUL PEREZ REYES ESPEJO Ministro MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES Presente. - Asunto: Comentario y propuestas sobre Decreto Supremos sobre vehículo automotores menores Es grato dirigirme a usted, expresándole mi cordial saludo como Vocero Titular del Grupo Parlamentario Acción Popular, y en atención a el presente documento enviarle los comentarios y propuestas sobre el "Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la Ley N° 31917, Ley de transporte publico de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece disposiciones "el cual se encuentra en el portal de Ministerio de transportes y Comunicaciones a la espera de comentarios y recomendaciones de especialistas y la ciudadanía en general. En ese mismo marco, nuestro grupo parlamentario ha tenido diversas mesas de trabajo con gremios relacionados con este servicio público, por lo que procedemos a remitir los comentarios: Artículo 3.- Definiciones b) Calcomanía holográfica de seguridad: Documento adhesivo otorgado por la Municipalidad Distrital para los Vehículos del Servicio de Mototaxi y que está destinado a ser fijado en el interior del parabrisa del vehículo. Dicho documento cuenta con un código que permite examinar la información contenida en el</p>	NO	Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.
----	------------------------------------	--	---	----	--

		Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.		
		<p>Artículo 3.- Definiciones</p> <p>c) Certificado de Operación: Documento emitido de forma física o electrónica por la Municipalidad Distrital, que acredita que el vehículo se encuentra habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador. Sea otorgado conjuntamente con el Permiso de Operación o por incremento o sustitución de flota. Las características del Certificado</p>	SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.</p> <p>Por otro lado, cabe mencionar que las municipalidades distritales tienen la competencia de emitir el Permiso de Operación y el Certificado de Operación; en ese sentido, recae sobre su competencia el establecer los referidos formatos.</p>

		de Operación son establecidas mediante Ordenanza.			
		<p>Artículo 3.- Definiciones c) Certificado de Operación:</p> <p>Comentario: El reglamento está definido 3 terminologías cuyo contenido es el mismo, esto puede generar una mala interpretación del reglamento y crear 3 documentos distintos para la misma finalidad.</p> <p>No se debería replicar la terminología ni el contenido de los mismos.</p>		SI	Se acoge la propuesta en el sentido de establecer el título habilitante de forma física o electrónica.

		<p>Artículo 3.- Definiciones h) Paradero de embarque y Paradero de Retén: el primero es donde el usuario toma el servicio especial y el segundo es donde los vehículos esperan antes de avanzar al paradero de embarque, la misma que se deberá ubicar a una distancia corta del paradero de embarque.</p>		SI	Al respecto, se acoge la propuesta, a fin de establecer un orden en la prestación del servicio.
		<p>Artículo 3.- Definiciones j) Plan Regulador: Herramienta técnica y de gestión para la Municipalidad Distrital que i) determina los parámetros técnicos normativos para la prestación del Servicio de Mototaxi; ii) identifica las zonas de trabajo <u>(zonas atendidas, zonas saturadas y zonas no atendidas)</u>, paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del Servicio de Mototaxi; iii) incluye acciones de prevención de la salud y seguridad</p>		NO	Sobre el particular, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del Plan Regulador, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre el referido plan, es por ese motivo que no se acoge la propuesta

		de los pasajeros y del Prestador del Servicio.		
		<p>Artículo 5.- Autoridades competentes 5.5 La PNP tiene las siguientes funciones:</p> <p>d) Incorporar representantes legales de los Transportadores autorizados en la oficina de participación ciudadana de las comisarías de la PNP.</p>	NO	<p>Al respecto, se trata de una función orientada a otorgar mayores condiciones de participación de los transportistas en las comisarías de la PNP, con la finalidad de que la gestión de dicha entidad observe también los intereses y expectativas de los transportistas.</p> <p>Asimismo, téngase en cuenta que según las definiciones del proyecto de reglamento, el Transportador es aquella persona jurídica que cuenta con autorización para operar el servicio de mototaxi, por lo que, indicar "transportador autorizado" incurriría en redundancia.</p> <p>Ppor tales motivos, no se acoge la propuesta formulada.</p>
		<p>Artículo 6.- Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi 4. (...) d) (...) vi) Tener adherida una Calcomanía Holográfica de Seguridad en el interior del parabrisa del vehículo.</p>	NO	<p>Sobre el particular precisar que la Ley 31917 si bien es cierto dispone que la Calcomanía holográfica de seguridad deba de encontrarse en el interior del vehículo, se debe de tomar en consideración que esta al ser de seguridad debe de encontrarse a la vista de los pasajeros del servicio; asimismo, se debe de considerar que no todos los vehículos (mototaxis) cuentan con parabrisas. En ese sentido no se acoge la propuesta.</p>
		<p>Artículo 10.- Consideraciones Generales (...) 10.4 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.</p>	NO	<p>El silencio administrativo negativo debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.</p>

		<p>Artículo 11.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación</p> <p>11.2 Una vez emitido el Permiso de Operación se emite el(los) respectivo(s) Certificado(s) de Operación, con el cual el(los) vehículo(s) autorizado(s) se encuentra(n) habilitado(s). Asimismo, emitido el Permiso de Operación, la(s) respectiva(s) persona(s) natural(es) es(son) registrada(s) en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, como Prestador(res) del Servicio, expidiéndose la credencial correspondiente que acredite dicho registro. De la misma forma, emitido el Certificado de Operación y Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p>		NO	La disposición objeto de comentario ha sido modificada, por consiguiente, no corresponde acoger el comentario formulado.
		<p>Artículo 12.- Renovación de permiso de Operación (...)</p> <p>12.4. La municipalidad deberá comunicar por escrito a la persona jurídica sobre el vencimiento del Permiso de Operación noventa (90) días hábiles anteriores a su vencimiento.</p> <p>12.5. El derecho de renovar expira a los 120 días posterior a la fecha de vencimiento del permiso de operación, en caso de pasarse la fecha establecida la municipalidad en gabinete podría establecer una multa administrativa a la persona jurídica.</p>		NO	Es responsabilidad del transportador conocer y gestionar la renovación en los plazos establecidos. La adición que se propone impondría una carga administrativa adicional para la municipalidad, sin que ello tenga un sustento. La propuesta contraviene lo establecido por la ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, el procedimiento administrativo debe llevarse a cabo de manera que se garantice el cumplimiento de los fines de la norma, sin generar demoras innecesarias ni extender indebidamente los plazos de vigencia de los derechos administrativos, en lo que respecta a generar una multa, conforme al artículo 230 de la referida Ley estas solo pueden darse por norma con rango de Ley, lo cual de establecerse ello iría en contra del principio de legalidad.

		<p>Artículo 13.- Extinción y Revocación de permiso de Operación (...)</p> <p>13.4. Cabe la revocación de actos administrativos, con efectos a futuro, en cualquiera de los casos previstos en el Art. 214 del TUO de la Ley 27444.</p>		NO	No se acoge la propuesta de incluir la figura de revocación en el proyecto del reglamento, cabe precisar que, el proyecto del reglamento se acoge también a lo dispuesto por la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en consecuencia, aplica sus disposiciones.
		<p>Artículo 14.- Certificado de Operación (...)</p> <p>14.4 ... artículo 33.2, numeral 33.2</p>		NO	Se ha procedido a suprimir la disposición objeto de comentario. Por lo tanto, no corresponde acoger el comentario.
		<p>Artículo 15.- Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular</p> <p>15.5 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación por incremento es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo y la sustitución de flota es de procedimiento automático. Emitido dicho Certificado de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad por cada vehículo habilitado.</p>		NO	El silencio administrativo negativo debe ser excepcional y estar basado en evidencia clara de que la autorización afectaría significativamente el interés público, como lo exige la Ley N° 27444. Las preocupaciones, como el riesgo de colapso del servicio o problemas administrativos municipales, no demuestran una afectación directa y automática a la salud, seguridad o medio ambiente. En lugar de aplicar un silencio negativo, es más apropiado abordar estos problemas mediante una mejor gestión y planificación, sin restringir los derechos del administrado innecesariamente.

		<p>Artículo 18.- Conformación de los integrantes (...)</p> <p>18.2. Mediante Ordenanza de la municipalidad distrital se establece un régimen especial para la conformación de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta en caso no exista Organización de Transportadores en el ámbito territorial de la municipalidad distrital, o no cumplan el porcentaje del 30% la organización citada.</p>		NO	<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
		<p>Artículo 21.- Plan Regulador (...)</p> <p>4. Ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los Paraderos, para en el cual se debe identificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas de trabajo no atendidas en donde existe demanda del servicio mototaxi en el cual se podría emitir nuevas autorizaciones (Permisos de Operaciones y Certificados de Operaciones) • Zonas de trabajo atendidas • Zonas de trabajo saturadas 		NO	<p>Es importante precisar que, para el desarrollo del Plan Regulador, el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprobará un Manual para la elaboración del referido plan, dicho manual hará un desarrollo más específico sobre la materia, es por ese motivo que no se acoge la propuesta.</p>

			<p>Artículo 30.- Requisitos del instructor</p> <p>El instructor(es) encargado en la Municipalidad Distrital del dictado de la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio debe cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Profesional titulado en la carrera de derecho, administración, ingeniería transporte, ingeniería industrial, técnico de transporte o afines y/o representantes de federaciones o confederaciones. 2. Contar con la experiencia laboral de no menos de tres (3) años en materia de tránsito y transporte. 3. Contar con cursos de especialización en materia de tránsito y transporte de no menos de cien (100) horas lectivas. 4. No encontrarse incurso en sanciones firmes y exigibles por infracciones de tránsito y/o transporte. 	<p>NO</p>	<p>Los requisitos del instructor (cantidad en años de experiencia y otros) se encuentran justificados conforme a lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Profesional titulado en la carrera de derecho, administración, ingeniería de transporte, ingeniería industrial, comunicaciones o afines: se fundamenta en la importancia de contar con especialistas capacitados en áreas clave para la seguridad vial. Estas profesiones aseguran que el instructor cuente con conocimientos técnicos, legales y de gestión necesarios para interpretar normativas, desarrollar estrategias educativas eficaces y analizar sistemas de transporte. Cabe resaltar que se agregan los profesionales de comunicaciones ya que tienen habilidades clave para la sensibilización, como la capacidad de transmitir mensajes complejos de manera clara, efectiva y persuasiva. Estas habilidades son esenciales en un curso de educación vial, donde la comunicación efectiva puede influir directamente en el cambio de comportamientos. Además, la formación solicitada es complementaria al requisito de capacitación en tránsito y transporte. Un profesional de esta área no necesita experiencia técnica avanzada en transporte, ya que el enfoque del curso es pedagógico y de sensibilización, no técnico. Por lo tanto, incluir esta carrera amplía la base de instructores calificados sin sacrificar la calidad. 2. Contar con una experiencia laboral de no menos de dos (2) años en materia de tránsito y transporte: La exigencia de 2 años de experiencia laboral en tránsito y transporte es adecuada para las municipalidades distritales, ya que se ajusta a la realidad local donde la oferta de profesionales especializados puede ser limitada. Este requisito garantiza un conocimiento práctico suficiente para abordar las necesidades del curso, sin restringir el acceso a candidatos calificados. Además, en capacitaciones de sensibilización, la combinación de experiencia técnica y habilidades pedagógicas es clave para asegurar la efectividad del programa. 3. Contar con cursos de especialización en materia de tránsito y transporte de no menos de cuarenta y ocho (48) horas lectivas: El requisito de 48 horas de capacitación se establece considerando la oferta formativa actual del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), que cuenta a la fecha con 4 cursos disponibles dirigidos a capacitadores en tránsito y transporte. Entre los cursos ofrecidos se encuentran: Curso Básico de Educación Vial para Ciclistas y Conductores de VMP, Curso Básico de Seguridad Vial, Curso de Formación para Capacitadores en Seguridad Vial y Curso de inducción Vial para Servidores Públicos; los cuales, en conjunto, suman 24 horas lectivas y se actualizan cada año, siendo que al considerar dos años de experiencia mínima, es oportuno tomar 50 horas como acumulado en los años mencionados. Esta oferta garantiza que los instructores puedan cumplir con el requisito establecido mientras adquieren conocimientos sólidos y actualizados en seguridad vial. 4. No encontrarse incurso en sanciones firmes y exigibles por infracciones de tránsito y/o transporte: De acuerdo al artículo 4-A. Impedimentos e Incompatibilidades, se encuentran impedidas para obtener el título habilitante para
--	--	--	--	-----------	--

					<p>prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios:</p> <p>a) Las personas naturales y/o jurídicas que, hayan sido sancionadas con cancelación y/o inhabilitación definitiva para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios y dicha sanción haya quedado firme y/o haya agotado la vía administrativa.</p> <p>Mediante el literal d) del Artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se define al servicio complementario como actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley. En el caso particular, el dictado de la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio se considera un servicio complementario, debido a que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre en cuyo caso es el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxi).</p>
--	--	--	--	--	---

		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES</p> <p>PRIMERA: Regulación Complementaria La normativa aprobada por las Municipalidades Provinciales y Distritales no puede desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto por la LEY N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos menores, categoría vehicular L5 y el presente Reglamento. La aprobación de las citadas normas se realizará en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días hábiles contados desde el día siguiente de la fecha de publicación del presente Reglamento.</p>		NO	<p>Las municipalidades cuentan con competencia para regular de manera complementaria, el presente Reglamento ya establece las disposiciones generales de obligatorio cumplimiento, en ese sentido, no resulta viable establecer un plazo para la reglamentación complementaria, por lo que no se acoge el comentario.</p>
		<p>NOVENA. - Elaboración del Manual del Plan Regulador del Servicio Especial El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos competentes, en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, elabora y aprueba el Manual del Plan Regulador, el cual comprende los criterios para la exigibilidad de contar con un Plan Regulador que contenga la metodología, el contenido, el proceso para la elaboración de dichos planes, entre otros, el cual es de cumplimiento obligatorio para las Municipalidades Provinciales y Distritales.</p>		SI	<p>Se acoge la propuesta en el sentido que el MTC a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, elaborar el Manual para la elaboración del Plan Regulador con un enfoque al servicio en vehículos automotores menores (mototaxi).</p>

		<p>DÉCIMA. - Actualización del Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Especial</p> <p>En un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente reglamento, corresponde a las municipalidades distritales generar y/o actualizar la información concerniente al Registro de Transportadores, Vehículos y Conductores Habilitados del Servicio Mototaxi.</p>		NO	<p>El referido registro no se encuentra previsto en la presente propuesta normativa. Téngase en cuenta que los únicos registros dispuestos por la Ley de Mototaxis y por el proyecto de Reglamento, son: el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxi (el cual está incluido en el primero), los cuales todavía no han sido implementados. Para dicho efecto, a través de la Primera Disposición Complementaria Final se prevé que en el plazo no menor de treinta (30) días calendarios, se aprueba los lineamientos para su implementación por parte de las autoridades competentes. Por consiguiente, mientras no se haya culminado con dicha implementación, no resulta factible disponer plazos ordenatorios a efectos de que las municipalidades distritales generen o actualicen información en tales registros.</p>
		<p>Décima Primera. – Prioridad de instalación de la comisión técnica mixta</p> <p>El espíritu del presente reglamento, es que se instale las comisiones en todos los distritos en donde se presta el servicio especial, por lo tanto, si hubiera una sola organización en el distrito no será necesario acreditar el porcentaje citado y si hubiera dos organizaciones de transportadores y ninguno cumple con el porcentaje citado, participara como miembro la organización que agrupa más personas jurídicas autorizadas.</p>		NO	<p>El porcentaje del 30% como mínimo de representatividad para la conformación de Organizaciones de Transportadores, previsto en el proyecto de reglamento, se sustenta en diversos aspectos técnicos y prácticos. Al respecto, de acuerdo con la Ordenanza que crea el Registro Único de Organizaciones Sociales- R.U.O.S. y establece los procedimientos y requisitos para el Reconocimiento, Registro y Acreditación Municipal de las Organizaciones Sociales en la Provincia Constitucional del Callao, se dispone que una organización de representación zonal debe estar constituida, como mínimo, por el 30% de las organizaciones sociales locales de primer nivel previamente reconocidas (incluyendo organización de transportistas). Este estándar asegura que las organizaciones reconocidas por las Municipalidades Distritales tengan una base territorial sólida, evitando fragmentaciones que afecten la gobernanza y el desarrollo de actividades en su jurisdicción.</p> <p>Conforme a ello, establecer una cuota porcentual adecuada, como el 30% propuesto en el proyecto de reglamento, permite una organización representativa y funcional. Este equilibrio asegura que los intereses de una porción significativa de los miembros estén adecuadamente representados sin fragmentar la organización. Al igual que en la teoría del voto, se busca una representatividad adecuada que permita una toma de decisiones eficaz y equitativa, evitando tanto la exclusión por una cuota demasiado alta como la dilución de la representatividad por una cuota demasiado baja.</p> <p>Por estas razones, no corresponde acoger el comentario mencionado.</p>
		<p>Décima Segunda. - Permiso de operación para nuevas personas jurídicas</p> <p>Se otorgará el Permiso de operación a nuevas personas jurídicas siempre en cuando el</p>		NO	<p>Dicha restricción no se encuentra contemplada en la Ley N° 31917; en ese sentido, por principio de legalidad, no se acoge la propuesta.</p>

		<p>Plan Regulador aprobado y ratificado lo considera viable, en tanto no se realice el plan citado no se podrá otorgar nuevos permisos de operación, incremento de flota vehicular y la ampliación de paraderos, en razón del interés público.</p>			
		<p>DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS</p> <p>Cuarta. - Permisos de Operaciones vigentes Los Permisos de Operación emitidas al amparo de la Ley 27189 y el Decreto Supremo N° 055-2010- MTC mantendrán su vigencia señalada en la misma. Además, las autoridades competentes deberán respetar los derechos adquiridos en el tiempo por parte de las personas jurídicas autorizadas.</p> <p>Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresarle mis sentimientos de mi especial consideración.</p> <p>Atentamente;</p>		<p>SI</p>	<p>Sobre el particular se está estableciendo una Quinta Disposición Complementaria Transitoria por el cual se dispone que, los procedimientos administrativos de otorgamiento de autorizaciones para el Servicio de Mototaxi que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia, continúan vigentes hasta su conclusión.</p>

7 1	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE VENTANILLA	Proyecto de Decreto Supremo que aprueba el reglamento de la ley N.º 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 y establece otras disposiciones.	<p>INFORME N° 006-2024-MDV-GDUI-SGT-OEHG</p> <p>III. Transcripción de la exposición de la Comisión Técnica Mixta</p> <p>La mencionada reunión de la Comisión Técnica Mixta de la Municipalidad de Ventanilla, conto con la presencia del regidor Jonás Isaías Velázquez Bautistas en su calidad de presidente, ingeniero Vicente Huanca Flores en su condición de secretario y Asesor Técnico y como invitado el señor Manuel Absalón Álvarez Carrión en su calidad de presidente de la Confederación de Transportistas en Vehículos Menores del Perú. A continuación, se transcribe los comentarios, aportes, posturas, opiniones y críticas, referente al proyecto del Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de Transporte Publico de Personas en Vehículos</p>	NO	<p>El porcentaje del 30% como mínimo de representatividad para la conformación de Organizaciones de Transportadores, previsto en el proyecto de reglamento, se sustenta en diversos aspectos técnicos y prácticos. Al respecto, de acuerdo con la Ordenanza que crea el Registro Único de Organizaciones Sociales- R.U.O.S. y establece los procedimientos y requisitos para el Reconocimiento, Registro y Acreditación Municipal de las Organizaciones Sociales en la Provincia Constitucional del Callao, se dispone que una organización de representación zonal debe estar constituida, como mínimo, por el 30% de las organizaciones sociales locales de primer nivel previamente reconocidas (incluyendo organización de transportistas). Este estándar asegura que las organizaciones reconocidas por las Municipalidades Distritales tengan una base territorial sólida, evitando fragmentaciones que afecten la gobernanza y el desarrollo de actividades en su jurisdicción.</p> <p>Conforme a ello, establecer una cuota porcentual adecuada, como el 30% propuesto en el proyecto de reglamento, permite una organización representativa y funcional. Este equilibrio asegura que los intereses de una porción significativa de los miembros estén adecuadamente representados sin fragmentar la organización. Al igual que en la teoría del voto, se busca una representatividad adecuada que permita una toma de decisiones eficaz y equitativa, evitando tanto la exclusión por una cuota demasiado alta como la dilución de la representatividad por una cuota demasiado baja.</p> <p>Por estas razones, no corresponde acoger el comentario mencionado.</p>
--------	---	--	--	----	--

		<p>Automotores Menores, categoría vehicular L5 (en adelante, el Reglamento).</p> <p>a. Se observó la definición: organización de transportadores contenido en el acápite f) numeral 3.1 artículo 3 del Reglamento, por colisionar con la normativa de transporte.</p>		
--	--	---	--	--

		b. Se observo la definición: régimen de gestión común contenido en el acápite k) numeral 3.1 artículo 3 del Reglamento, referente a la composición de dos (2) municipalidades distritales contiguas donde se presta el Servicio de Mototaxi.	NO	No se identifica una observación y/o comentario, en ese sentido, no se acoge.
		c. Se propuso que en la definición: registro nacional de transportadores del servicio de mototaxi contenido en el acápite m) numeral 3.1 artículo 3 del Reglamento, se debe incluir al Reglamento competente en lugar del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.	NO	El Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), es regulado por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, es por ello que se hace precisión en la definición.
		d. Se propuso que el título de la definición: tarjeta de operación contenido en el acápite o) numeral 3.1 artículo 3 del Reglamento, se mantenga como Certificado de Operación.	NO	Se acoge el comentario.
		e. Se observo la definición: transportador contenidos en el acápite p) numeral 3.1 artículo 3 de Reglamento, referente al aumento de transportador autorizado.	NO	No se puede identificar la observación y/o comentario al proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge.
		f. Se propuso sustituir el término "extinguir" por "cancelar" contenido en el acápite a) numeral 5.4 artículo 5 del Reglamento, referente a las funciones de la Municipalidad Distrital.	NO	El término "cancelar" normativamente está vinculado a las sanciones al transporte terrestre, según la Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, por tal motivo, no se acoge la propuesta.
		g. Se propuso modificar parte de la función contenido en el acápite b) numeral 5.4 artículo 5 del Reglamento, por "gestionar por un ente regulador o personal técnico"	NO	No se puede identificar la observación y/o comentario al proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge.
		h. Se propuso solo debería ser una (01) capacitación de seguridad vial y/o implementación	NO	La propuesta esta referida sobre las funciones con las que cuenta la Municipalidad; en ese sentido, no se acoge la propuesta.

		de capacitación, en la función contenida en el acápite d) numeral 5.4 artículo 5 del Reglamento.		
		i. Se advirtió la incongruencia de la función contenida en el acápite d) numeral 5.4 del artículo 5 del Reglamento, con el artículo 16 de la Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, Ley N° 31917.		NO No se puede identificar la observación y/o comentario al proyecto del Reglamento, en ese sentido, no se acoge.
		j. Se propuso sustituir el término "sustancias ilegales" por el de "sustancias tóxicas" en el párrafo contenido en el acápite a) numeral 3 artículo 8 del Reglamento.		NO Al ser ilegales, se refiere a todas que no están permitidas por Ley, en ese sentido, se mantiene el texto del artículo.
		k. Se propuso sustituir el término "título de propiedad" por el de "tarjeta de propiedad" contenido en el acápite b) numeral 11.1 artículo 11 del Reglamento.		SI Se acoge la propuesta, en el sentido de mejorar la redacción
		l. Se propuso que el artículo titulado certificado de operación por incremento o sustitución de flota vehicular, no debe estar contemplado en el Reglamento por no estar contenido en la Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, Ley N° 31917.		SI Se acoge el comentario.

		<p>m. Se propuso la igualdad en el número de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta, contenido en el artículo 18 de Reglamento.</p>		<p>Se dispone la designación de tres (3) representantes de las Organizaciones de Transportadores en la Comisión Técnica Mixta, tomando en consideración que el artículo 3 del presente reglamento define Organización de Transportadores como la asociación conformada por al menos 30% de los Transportadores existentes en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, debidamente inscrita en los Registros Públicos. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones en el ámbito territorial de la Municipalidad Distrital, las cuales se busca se vean representadas en la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>Asimismo, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Policía Nacional del Perú (PNP) en la Comisión Técnica Mixta conforme al artículo 13 de la Ley N.º 31917, el cual establece que la conformación de la Comisión Técnica Mixta debe respetar el principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En virtud de este principio, y considerando que las Organizaciones de Transportadores deben contar con tres (3) representantes, el número de representantes de la PNP será igualmente de tres (3), garantizando así una composición equilibrada y equitativa de las partes involucradas.</p> <p>Bajo el mismo principio de proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, se dispone la designación de tres (3) representantes de la Municipalidad Distrital, de los cuales 2 son regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga de sus veces, de la Municipalidad Distrital que asumirá la presidencia; y 1 representante de la administración municipal de la Municipalidad Distrital que asume la Secretaría Técnica.</p> <p>Por estos motivos, no se acoge el comentario propuesto.</p>
		<p>n. No están de acuerdo con el artículo 19, donde establece que mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital se regula la forma, plazo y extinción de la designación de los integrantes de la Comisión técnica Mixta como en el plazo para la instalación de dicha Comisión.</p>		<p>La citada disposición se sustenta en la ley orgánica de municipalidades, la cual establece que las Municipalidades tienen autonomía para regular sus actos de administración interna, por ello, se habilita a que, de acuerdo a sus necesidades y la razonabilidad de cada municipalidad, se establece la forma de designación de los integrantes de la Comisión.</p>
		<p>o. No están de acuerdo con el numeral 2 del artículo 19, pues data la opción del incremento de paraderos autorizados y se genere mayor cantidad de empresas que brinden el servicio de transporte en vehículos menores. De igual manera, con el numeral 8 del mencionado</p>		<p>El numeral 2 del artículo 19, no refiere a incremento de paraderos, en ese sentido, no se acoge la propuesta.</p>

		artículo, por generar estudios para incrementar permisos de operación.			
--	--	--	--	--	--

			<p>p. Se critico que haya muchos requisitos en el artículo 30 del Reglamento, que se deban cumplir para calificar como instructor.</p>		<p>NO</p>	<p>Los requisitos del instructor (cantidad en años de experiencia y otros) se encuentran justificados conforme a lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Profesional titulado en la carrera de derecho, administración, ingeniería de transporte, ingeniería industrial, comunicaciones o afines: se fundamenta en la importancia de contar con especialistas capacitados en áreas clave para la seguridad vial. Estas profesiones aseguran que el instructor cuente con conocimientos técnicos, legales y de gestión necesarios para interpretar normativas, desarrollar estrategias educativas eficaces y analizar sistemas de transporte. Cabe resaltar que se agregan los profesionales de comunicaciones ya que tienen habilidades clave para la sensibilización, como la capacidad de transmitir mensajes complejos de manera clara, efectiva y persuasiva. Estas habilidades son esenciales en un curso de educación vial, donde la comunicación efectiva puede influir directamente en el cambio de comportamientos. Además, la formación solicitada es complementaria al requisito de capacitación en tránsito y transporte. Un profesional de esta área no necesita experiencia técnica avanzada en transporte, ya que el enfoque del curso es pedagógico y de sensibilización, no técnico. Por lo tanto, incluir esta carrera amplía la base de instructores calificados sin sacrificar la calidad. 2. Contar con una experiencia laboral de no menos de dos (2) años en materia de tránsito y transporte: La exigencia de 2 años de experiencia laboral en tránsito y transporte es adecuada para las municipalidades distritales, ya que se ajusta a la realidad local donde la oferta de profesionales especializados puede ser limitada. Este requisito garantiza un conocimiento práctico suficiente para abordar las necesidades del curso, sin restringir el acceso a candidatos calificados. Además, en capacitaciones de sensibilización, la combinación de experiencia técnica y habilidades pedagógicas es clave para asegurar la efectividad del programa. 3. Contar con cursos de especialización en materia de tránsito y transporte de no menos de cuarenta y ocho (48) horas lectivas: El requisito de 48 horas de capacitación se establece considerando la oferta formativa actual del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), que cuenta a la fecha con 4 cursos disponibles dirigidos a capacitadores en tránsito y transporte. Entre los cursos ofrecidos se encuentran: Curso Básico de Educación Vial para Ciclistas y Conductores de VMP, Curso Básico de Seguridad Vial, Curso de Formación para Capacitadores en Seguridad Vial y Curso de inducción Vial para Servidores Públicos; los cuales, en conjunto, suman 24 horas lectivas y se actualizan cada año, siendo que al considerar dos años de experiencia mínima, es oportuno tomar 50 horas como acumulado en los años mencionados. Esta oferta garantiza que los instructores puedan cumplir con el requisito establecido mientras adquieren conocimientos sólidos y actualizados en seguridad vial. 4. No encontrarse incurso en sanciones firmes y exigibles por infracciones de tránsito y/o transporte: De acuerdo al artículo 4-A. Impedimentos e Incompatibilidades, se encuentran impedidas para obtener el título habilitante para
--	--	--	--	--	-----------	--

					<p>prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios:</p> <p>a) Las personas naturales y/o jurídicas que, hayan sido sancionadas con cancelación y/o inhabilitación definitiva para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios y dicha sanción haya quedado firme y/o haya agotado la vía administrativa.</p> <p>Mediante el literal d) del Artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se define al servicio complementario como actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley. En el caso particular, el dictado de la Capacitación en Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio se considera un servicio complementario, debido a que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre en cuyo caso es el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxi).</p>
--	--	--	--	--	---

		<p>q. Están en desacuerdo con la sexta disposición complementaria final del Reglamento, por existir una Constatación de Características Anual para vehículos menores.</p>		<p>NO</p> <p>Al respecto la Sexta Disposición Complementaria Final señala que, “el Certificado de Inspección Técnica vehicular es exigible a los vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, de conformidad con la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, o la que haga sus veces, en el marco de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 005-2012-MTC”, vale decir, será exigible a los vehículos de la categoría L5, sólo en el territorio del distrito donde se haya autorizado la operación de un Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV fijo o móvil, con una línea de inspección técnica tipo menor o línea de inspección técnica vehicular tipo combinado. Por lo expuesto, no se aocge la propuesta, asimismo, se precisa que la constatación de características no es un documento valido para efectos del presente Reglamento de la Ley N° 31917.</p>
		<p>IV. Aporte 4.1. Se hace importante realizar algunas precisiones legales deducidas en la precipitada reunión de la Comisión Técnica Mixta de la Municipalidad de ventanilla: a. El numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, fue incorporado por la Cuarta Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto de Urgencia N° 019-2020, publicado el 24 de enero de 2020 en el Diario Oficial El Peruano. b. El primer párrafo del artículo VIII de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, se señala: “Los gobiernos locales están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política del Perú, regulan las actividades y funcionamiento del Sector Publico; así como a las normas técnicas referidas a los servicios y bienes públicos, ya los sistemas administrativos del Estado que por su naturaleza son de observancia y cumplimiento</p>		<p>NO</p> <p>Se toma conocimiento de las propuestas planteadas; sin embargo debido a que no se identifica una observación y/o comentario directo al proyecto del Reglamento, no se acoge.</p>

obligatorio".
Lo expuesto es cuanto
informamos a su despacho para
los fines pertinentes.

Atentamente,