

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

I. OBJETO

El objeto del presente proyecto de Decreto Supremo es aprobar el Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 (en adelante, **el Reglamento del Servicio de Mototaxi**); así como, modificar el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC (en adelante, **el Reglamento de Licencias o RSELIC**).

II. FINALIDAD

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

III. ANTECEDENTES

Con fecha 31 de octubre de 2023, se publicó en el diario oficial “El Peruano” la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 (en adelante, **la Ley**), en cuya Segunda Disposición Complementaria se dispone que el Poder Ejecutivo aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor a sesenta días calendario contados a partir de su publicación.

Con fecha 19 de septiembre de 2024, se dispuso publicar en el diario oficial “El Peruano”, 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, así como su Exposición de Motivos, en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (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.

IV. MARCO JURÍDICO Y LAS HABILITACIONES EN CUYO EJERCICIO SE DICTA

El artículo 44 de la Constitución Política del Perú dispone que son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional, garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

Asimismo, el artículo 58 de la Constitución Política del Perú establece que el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en las áreas de promoción del empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura; el artículo 59 dispone que el Estado estimula la creación de riqueza

y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria, precisando que, el ejercicio de las referidas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. De la misma forma, el artículo 2, numeral 11 de la Constitución Política del Perú establece que toda persona tiene derecho a elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.

En este marco constitucional, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que dicho Ministerio es competente de manera exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional; y, de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre, teniendo entre sus funciones rectoras, conforme a su artículo 5, formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno; y, dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, la fiscalización y ejecución coactiva en materias de su competencia.

Sobre el particular, tal como se indicó líneas arriba, con fecha 31 de octubre de 2023 se publicó la Ley, la cual establece un nuevo marco legal para el Servicio de Mototaxi reconociéndolos como un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano y/o rural que permita satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos en distancias cortas de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia.

Por su parte, la Segunda Disposición Complementaria de la Ley, establece que el Poder Ejecutivo aprueba su reglamento en un plazo no mayor a sesenta (60) días calendario contados a partir de su publicación.

Es importante considerar además de las normas antes mencionadas que, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, **la LGTT**), otorga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante, **el MTC**, competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, conforme a lo señalado por el literal a) del artículo 16¹ de la LGTT.

En ese sentido, el Proyecto de Decreto Supremo se emite en el marco de la competencia normativa del MTC, previsto en el artículo 16 de la LGTT, y de acuerdo con la Segunda Disposición Complementaria de la Ley.

V. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, el fundamento técnico de la propuesta normativa contiene la

¹ **Artículo 16.- De las competencias del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción**

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo las siguientes competencias:

Competencias normativas:

a) Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

identificación del problema público, el análisis del estado actual de la situación fáctica que se pretende regular o modificar, el análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto normativo, la precisión del nuevo estado que genera la propuesta, el desarrollo del (los) objetivo (s) relacionado (s) con el problema identificado; y, cuando corresponda, el análisis de las opiniones sobre la propuesta normativa.

Conforme a ello, se desarrolla lo siguiente:

5.1. Sobre la identificación del problema público

- **Antecedentes y condiciones en que se presta el Servicio de Mototaxi**

Mediante Resolución Ministerial N° 045-2025-MTC, publicada con fecha 31 de enero de 2025, se aprobó la Agenda Temprana del MTC (en adelante, **la Agenda Temprana del MTC**), en cuya fila 29 figura el siguiente problema público:

N°	Unidad responsable	Materia	Problema público	Sustento del problema descrito	Identificación del grupo objetivo	Fecha tentativa de elaboración del AIR Ex Ante	Fecha tentativa para emitir una solución	Preguntas y/o solicitud de sugerencias e información a las partes interesadas	Fecha de recepción de sugerencias y/o información	Información adicional
29	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal Oficina General de Tecnologías de la Información	Transporte terrestre en vehículos menores	Condiciones inadecuadas de servicios de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 desde el año 2024, siendo que dichos vehículos participan en el 26.9% del total de siniestros viales donde se involucraron vehículos menores (motos) y trimotos).	Con relación a la información de los vehículos menores de categoría L5 registrados, al año 2023 se tiene un acumulado de 1'102.952 mototaxis, siendo Lima y Callao que registran en conjunto el 38.6% de vehículos, seguida de las regiones Lambayeque con 16.9%, San Martín con 8.5%, Ucayali con 7.5% y Piura con 4.9%, que en conjunto representan el 76.4% de mototaxis a nivel nacional (Fuente: MTC - OGPP - Oficina de Estadística). Respecto a los vehículos motorizados menores trimotos (como mototaxis) se verifica que participaron en el 26.9% de los siniestros viales en vehículos menores (de 16,201 siniestros totales al semestre del 2024). Esta siniestralidad viene presentando una tendencia creciente de acuerdo con el Observatorio de Seguridad Vial. (Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial - https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semestre-2024/) Por otro lado, se debe señalar que con fecha 31.10.2023, se aprobó la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, la cual establece en su Segunda Disposición Complementaria el deber del Poder Ejecutivo de aprobar su reglamento en el plazo no mayor a sesenta (60) días calendario contados a partir de su publicación.	Prestadores del servicio y transportadores autorizados del servicio de mototaxi Conductores Usuarios de las vías en general	01.02.2025	31.02.2025	¿De qué manera afecta la inadecuada calidad de los servicios de transporte en mototaxi (unidades de categoría L5) en el desarrollo de su vida diaria? ¿Opina que el servicio de transporte en mototaxi satisface de manera adecuada sus necesidades de movilidad? Enviar aportes y sugerencias al siguiente correo: normasvial@mtc.gob.pe	01.02.2025	N/A

Dicha problemática ya estuvo siendo referenciada en la Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada mediante Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, señalando que, *“La población del país, en el año 2017, alcanzó los 31.8 millones de habitantes, la dinámica poblacional ha tenido una clara tendencia a la urbanización del país en desmedro de la población rural; en la metrópoli Lima-Callao, vive el 32% de los habitantes del país y, considerando las siguientes diez ciudades mayores (Arequipa, Trujillo, Chiclayo, Iquitos, Piura, Cusco, Chimbote, Huancaayo, Pucallpa y Tacna), este porcentaje se eleva al 47% de la población total del país. **Este crecimiento de las ciudades ha agudizado los problemas del transporte urbano, con servicios de baja calidad, inexistencia de sistemas de transporte público estructurados, proliferación de modos inadecuados de transporte (crecimiento de la motorización individual de autos, taxis y moto taxis), generando graves problemas de congestión, altos niveles de siniestralidad e importantes niveles de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes, que se traducen en un elevado costo social.**”* (Resaltado nuestro).

Es decir, la problemática advertida en la Agenda Temprana del MTC del año 2025, referida a las *“Condiciones inadecuadas de servicios de transporte de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5 (...)*”, es resultado de la creciente expansión urbana en el país, crecimiento que puede realizarse en condiciones de informalidad y que, al aumentar las distancias de la ciudad, genera más necesidad de transporte que se satisface, según la Política Nacional de Transporte Urbano, a través de formas inadecuadas (aumento de mototaxis, por

ejemplo) y con altos niveles de siniestralidad.

Por otra parte, las condiciones inadecuadas en el servicio de transporte de personas en vehículos automotores menores (categoría L5) no solo se reflejan en la calidad y seguridad del servicio, sino también en la heterogeneidad de su regulación a nivel distrital, lo que dificulta su gestión eficiente. Actualmente, cada municipalidad establece sus propios requisitos, criterios de fiscalización y normativas, generando diferencias significativas en el acceso y operación del servicio.

Esta falta de uniformidad se evidencia en que algunas municipalidades cuentan con un Plan Regulador, mientras que otras aún no lo han aprobado, afectando la planificación y el control del servicio. Asimismo, los estándares de capacitación para los conductores varían de un distrito a otro, con algunas municipalidades exigiendo formación más rigurosa, mientras que en otras la capacitación es deficiente o inexistente. Estas diferencias generan desorden en la supervisión del servicio, dificultan la fiscalización y afectan tanto a transportistas como a usuarios, quienes no cuentan con un servicio homogéneo en términos de seguridad y calidad.

Por tanto, el problema público que aborda el presente proyecto normativo, en concordancia con el problema identificado en la agenda temprana, es el siguiente:

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

Debemos mencionar que, luego de haberse realizado un análisis de la expansión urbana en el Perú, de acuerdo con Álvaro Espinoza y Ricardo Fort², se llegaron a las siguientes conclusiones:

1. En las últimas dos décadas, las ciudades del Perú se han expandido en cerca del 50%.
2. Más del 90% de esta expansión urbana es de carácter informal.
3. A través de la inversión pública en servicios e infraestructura, el Estado subsidia indirectamente a los hogares que adquieren lotes en urbanizaciones informales, lo que fomenta la adquisición de terrenos por la vía irregular.
4. Estos subsidios indirectos del Estado a las urbanizaciones informales elevan el precio del suelo urbano, lo que aumenta la rentabilidad de los promotores inmobiliarios informales y afecta la viabilidad de las habilitaciones urbanas formales.
5. La carencia de servicios e infraestructura adecuados en las urbanizaciones informales, que esperan en promedio 14 años para tener agua y saneamiento adecuados, generan costos acumulados para los hogares que equivalen a su inversión total en el lote.
6. Cada año, las actividades económicas directamente relacionadas a la expansión urbana representan cerca del 2% del PBI nacional.

² Álvaro Espinoza y Ricardo Fort. “Mapeo y Tipología de la Expansión Urbana en el Perú”. Pág. 6. https://www.grade.org.pe/wp-content/uploads/EspinozaFort_GRADEADI_expansionurbana.pdf.

Por tanto, la problemática descrita en la Política Nacional de Transporte Urbano va a ser agudizada, en tanto que la expansión urbana en las ciudades del Perú se ha ido incrementando y gran parte de esa expansión tiene carácter informal, por lo que se puede decir que se incrementarán los servicios de baja calidad, la inexistencia de sistemas de transporte público estructurados, la proliferación de modos inadecuados de transporte (crecimiento de la motorización individual de autos, taxis y moto taxis), generando graves problemas de congestión, altos niveles de siniestralidad e importantes niveles de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes, lo cual se traducirá en un elevado costo social.

Dicho escenario incentiva el surgimiento de mototaxis como solución a las necesidades de transporte terrestre de las personas que habitan en las zonas de expansión urbana informales o en aquellas en las que el Estado, por falta de capacidad presupuestal y operativa, no puede crear un marco adecuado para un sistema de transporte terrestre masivo.

Al respecto, se considera que el servicio en mototaxi se presta bajo determinadas condiciones, producto de un entorno social de falta de accesibilidad. En ese sentido, Zi Jia Chan, Vivian Hung y Finnegan Kallmyer³, con relación al mototaxi en Tarapoto, señalan lo siguiente:

“2.2 Inclusión social y movilidad

Con frecuencia se señala que faltan sistemas de transporte público adecuados en las zonas rurales, en las que la mayoría de la población tiene ingresos bajos (Porter, 2007). En consecuencia, esto hace que a la comunidad le resulte difícil acceder a empleos, bienes y servicios, lo que se ha convertido en un problema de movilidad a largo plazo para ellos. Oviedo Hernández y Titheridge (2016) señalan que existe una relación entre la pobreza, el transporte y la exclusión social. Se pone de manifiesto la importancia de la movilidad, especialmente en la sociedad informal, desfavorecida desde el punto de vista del transporte (Currie y Delbosc, 2010). A largo plazo, esta falta de oportunidades derivadas de la desconexión provocará la cronificación de la exclusión social.

Según la Organización Mundial de la Salud (2020), la exclusión social es un proceso multidimensional que da lugar a un «continuo de inclusión/exclusión caracterizado por un acceso desigual a recursos, capacidades y derechos» (OMS, 2020). Estas limitaciones para acceder a recursos como el transporte público, por tanto, generan el aumento del transporte informal, como los mototaxis. La elevada demanda de mototaxis en las zonas más remotas demuestra la interrelación que existe entre la movilidad y la exclusión social; la pobreza en términos de transporte (Lucas, 2012) hace que determinados grupos sociales tengan poco acceso a actividades económicas y sociales. A largo plazo, la comunidad quedará socialmente excluida debido a la falta de participación, que se deriva de la mala movilidad.

Se argumenta que el transporte informal, como los mototaxis, podría satisfacer diversas necesidades sociales de la población y proporcionar flexibilidad y accesibilidad (Porter, 2014). El hecho de que la movilidad sea esencial para el desarrollo económico y social de una zona explica por qué algunos grupos utilizan los mototaxis como medio de transporte principal en ausencia de un sistema de transporte público adecuado y asequible. Si bien

³ Zi Jia Chan, Vivian Hung y Finnegan Kallmyer. “Inclusión social y movilidad: el sector del mototaxi en Tarapoto (Perú)”. Pág. 9. https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/bartlett/files/tarapoto_mobility_spanish_.pdf.

el transporte informal aporta beneficios, también tiene connotaciones negativas y entraña retos relacionados con la supervisión y la regulación. Debido al desconocimiento del coste y de las ventajas del transporte informal, muchos gobiernos locales no intervienen para controlar los servicios de transporte urbano ilegales (Cervero y Golub, 2007)."

En esa línea, con relación a la demanda del servicio, se aprecia que según un estudio de la Agencia de Cooperación Internacional de Japón⁴, las características de viaje y las condiciones de los mototaxis en Huaycán y Santa Clara, zonas del distrito de Ate, provincia y departamento de Lima, se resumen de la siguiente manera:

- Debido a que los residentes del Estrato "E" viven en las faldas de los cerros y montañas lejos de las principales vías, los buses no operan directamente en esas áreas de bajos ingresos.
- Los modos de viaje del hogar al paradero de buses se seleccionan entre caminando (85% del total) y mototaxi (15%).
- Entre los usuarios de mototaxis del Estrato "E" en Huaycán, aproximadamente el 60% del total de pasajeros de mototaxis utilizan un bus hasta su destino después de bajarse del mototaxi. Esto se debe a que no existen rutas de buses cerca de sus casas, por lo que tienen que ir al paradero de buses en un mototaxi.
- En los modos de viaje preferidos desde el paradero de buses hasta el destino, el modo buses tiene un mayor ratio con 70-80% del total. Sin embargo, para viajes en el interior de Huaycán o Santa Clara el mototaxi es preferido, presentando un ratio mayor. En el caso de viajes cortos, el mototaxi es muy conveniente.
- En las áreas estudiadas, los buses y mototaxis operan conjuntamente. Como las personas del Estrato "E" utilizan bastante el mototaxi como un submodo hasta el paradero de buses, deben asumir esta tarifa.
- La extensión de una ruta de buses no es fácil para las vías que no cuentan con un ancho suficiente para la operación de un bus en las pendientes de los cerros y montañas.
- El porcentaje de la demanda de viaje de mototaxis y buses tiene bastante relación con la red de buses. Por ejemplo, de acuerdo con los datos de las encuestas, en el caso de una red pobre de buses, el porcentaje de mototaxis aumentará. En este estudio, se examina un sistema de red de buses y para ser proponente el sistema óptimo de redes en la próxima sección.

De ello, se puede apreciar que el Servicio en Mototaxi tiene por característica ser un sistema de transporte que se forma y formó para satisfacer las necesidades de transporte en zonas de expansión urbana informal de las ciudades en Perú, y que por su carácter informal adolece de condiciones difíciles de acceso al sistema de transporte público masivo y a largo y mediano plazo padecer de exclusión social crónica.

Si bien se puede apreciar en la actualidad zonas en las que el Servicio en Mototaxi se está desarrollando y que ya no representan expansiones urbanas informales de la ciudad, debemos mencionar que dichas zonas mantienen la ausencia de un sistema de buses flexible y dinámico que pueda atender de manera inmediata la necesidad de transporte en distancias cortas dentro de la propia urbe ya sea por condiciones de la vía o de la geografía del lugar. Sin perjuicio de ello, debemos

⁴ Agencia de Cooperación Internacional de Japón. "Informe Final del Estudio de Factibilidad de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú" (2007). Pág. 13-35. <https://es.scribd.com/document/315507342/Estudio-de-Mototaxis>.

tomar en cuenta que todavía se vienen formando zonas informales de expansión urbana, dentro de las cuales el mototaxi viene a ser el medio de transporte principal para viajes cortos que los conecten con los paraderos del sistema de transporte masivo o para viajes domésticos dentro de la zona habitada.

Sin perjuicio de ello, debemos advertir que si bien los mototaxis surgen por una anomalía social, su utilidad resulta notoria, por lo que de acuerdo con Zi Jia Chan, Vivian Hung y Finnegan Kallmyer⁵, el mototaxi en Tarapoto, *“Desempeña un papel importante en el sistema de transporte urbano de la ciudad, ya que su población lo considera un medio de transporte asequible y cómodo a todos los efectos. Según Cheng et al., (2018), los mototaxis se utilizan básicamente para las actividades de la vida diaria, como ir a trabajar, de compras o a la escuela. Son cómodos, rápidos y económicos, están fácilmente disponibles en cualquier momento y, a diferencia de los autobuses, se pueden adaptar a todos los tipos de terrenos. Un mototaxi cuesta solo entre 1000 y 1500 USD, lo que se considera una inversión inicial baja. Se calcula que hay 15 000 mototaxis registrados y 10 000 sin registrar. Los mototaxis son también una fuente importante de empleo en Tarapoto, puesto que en el sector trabaja casi el 30% de las personas con empleo en la cadena de suministro, fabricación, importación, mantenimiento y reparación, y conducción (Cheng et al., 2018). Puesto que resulta muy fácil convertirse en conductor, son muchos los que trabajan en ello durante cortas temporadas para pagarse los estudios, como trabajo eventual, porque no encuentran otro trabajo o porque les gusta conducir. El sector también es importante para la promoción del boyante sector turístico de Tarapoto”*.

En ese sentido, se puede apreciar la existencia de un sistema de transporte que satisface las necesidades de transporte de las personas dentro de un sistema urbano o rural cuyas actividades se encuentran localizadas en un espacio de expansión urbana o en áreas cuyas características no permiten el uso de vehículos para transporte masivo de personas; por lo que el Estado tiene que implementar medidas adecuadas para condicionar la actividad de transporte al respeto de ciertas reglas mínimas de seguridad y protección a los usuarios. Asimismo, al estar relacionado ello con el derecho fundamental al libre tránsito, podemos señalar que las medidas que vayan a implementarse, fomentarán el adecuado acceso a los derechos sociales como salud pública, derecho al trabajo, a la educación, entre otros, como viene ocurriendo en la ciudad de Tarapoto.

Asimismo, se debe considerar que la informalidad es uno de los problemas más críticos en la prestación del servicio de mototaxi en el Perú. Esta situación ha generado desorden en la movilidad urbana, deficiencias en la seguridad del transporte y dificultades para la fiscalización. A pesar de que los mototaxis representan una alternativa de transporte esencial para sectores de bajos ingresos y zonas de difícil acceso, se han proliferado unidades que operan al margen de la normativa vigente. El nivel de informalidad en el servicio de mototaxis se refleja en el alto número de unidades que operan sin autorización y en la limitada capacidad de fiscalización de las autoridades.

En Lima, por ejemplo, la municipalidad multó a más de 3,000 mototaxistas informales en 2021, lo que evidencia la dificultad de controlar un servicio que ha crecido de manera desordenada. En el interior del país, la situación es similar. Según el "Estudio de saturación del servicio de transporte de vehículos menores (mototaxis) por sobreoferta de prestadores del servicio en el distrito de Yauyos"

⁵ Zi Jia Chan, Vivian Hung y Finnegan Kallmyer. "Inclusión social y movilidad: el sector del mototaxi en Tarapoto (Perú)". Pág. 4. https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/bartlett/files/tarapoto_mobility_spanish_.pdf.

(2024), la falta de regulación no solo se debe a la ausencia de registro formal de los operadores, sino también a la falta de control dentro de sus propias agrupaciones y la limitada capacidad de fiscalización de las municipalidades.

En Yauyos, de 230 vehículos motorizados que prestan el servicio, solo 160 son formales, mientras que 70 operan de manera informal. Esta situación genera una competencia desleal entre conductores, promoviendo condiciones laborales precarias, tarifas fluctuantes y un servicio sin estándares mínimos de calidad y seguridad.

Impacto en la seguridad y el orden público

La informalidad en el servicio de mototaxis también tiene consecuencias directas en la seguridad vial y en la criminalidad. Al no estar sujetos a controles estrictos, muchos de estos vehículos son utilizados para actividades delictivas. De acuerdo con el mismo estudio de Yauyos, se ha identificado que los mototaxis informales son frecuentemente empleados como medios de escape para delincuentes, lo que ha convertido esta problemática en una preocupación no solo para las municipalidades, sino también para las comisarías locales.

Los operativos realizados por diferentes municipalidades han puesto en evidencia la precariedad del servicio informal. En Piura, por ejemplo, la Subgerencia de Fiscalización de Transportes, junto con la Policía Nacional, realizó un operativo en el que 25 mototaxis fueron intervenidas por carecer de la Tarjeta Única de Circulación (TUC) y operar en paraderos informales. Situaciones similares han sido reportadas en Los Olivos, donde se internaron 20 vehículos menores en el depósito municipal debido a la falta de autorización para el transporte público de pasajeros. En estos operativos se verificó que muchos conductores no contaban con licencia de conducir ni con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), exponiendo tanto a pasajeros como a peatones a altos riesgos.

Consecuencias en la calidad del servicio

La alta tasa de informalidad no solo impacta en la seguridad, sino también en la calidad del servicio. La falta de capacitación de los conductores, la ausencia de requisitos técnicos para la operación de los vehículos y la carencia de supervisión han generado un servicio altamente deficiente. En muchos casos, los mototaxis informales circulan sin puertas, sin cintas reflectivas y sin las condiciones mínimas de mantenimiento, lo que incrementa su peligrosidad en las vías.

Por otro lado, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, al 2023 el ingreso promedio mensual proveniente del trabajo a nivel nacional, fue el siguiente:

Perú: ingreso promedio mensual proveniente del trabajo, según área de residencia años: 2022-2023 (soles)

Área de residencia	Años		Variación	
	2022	2023	Absoluta (Soles)	%
Total	1524,0	1674,4	150,4	9,9
Urbana	1668,6	1833,2	164,6	9,9
Rural	815,9	880,0	64,1	7,9

Fuente: INEI

El ingreso promedio mensual proveniente del trabajo, es decir, el total de remuneraciones que perciben los trabajadores dependientes e independientes en su actividad principal y/o secundaria, incluyendo los ingresos extraordinarios (gratificación de navidad, fiestas patrias, bonificación por sus últimas vacaciones,

bonificación escolar, compensación por tiempo de servicio, participación de utilidades, etc.), se ubicó en 1674,4 soles en el año 2023, cifra superior en 9,9% (150,4 soles) a lo reportado en el año 2022 (1524,0 soles). En el área urbana fue de 1833,2 soles, siendo superior en 953,2 soles a lo registrado en el área rural que fue 880,0 soles, es decir en el área rural el ingreso es el 48,0% del ingreso promedio del área urbana⁶.

En esa misma línea, según área de residencia, el 94,1% de la población ocupada del área rural tenía empleo informal, en tanto en el área urbana el 65,5%, es decir, 28,6 puntos porcentuales menos que en el área rural. Por otro lado, la tasa de empleo formal, fue de 34,5% en el área urbana y de 5,9% en el área rural⁷.

PERÚ: Tasa de empleo informal y formal, según sexo, grupo de edad y nivel de educación alcanzado
Años: 2022-2023

Sexo/ Grupo de edad/ Nivel de educación alcanzado	Informal			Formal		
	2022	2023	Variación (Puntos porcentuales)	2022	2023	Variación (Puntos porcentuales)
Total	74,0	71,1	-2,9	26,0	28,9	2,9
Hombre	71,7	69,3	-2,4	28,3	30,7	2,4
Mujer	76,8	73,4	-3,4	23,2	26,6	3,4
Grupo de edad						
De 14 a 24 años	87,1	84,9	-2,2	12,9	15,1	2,2
De 25 a 44 años	69,9	67,0	-2,9	30,1	33,0	2,9
De 45 y más años	73,6	70,9	-2,7	26,4	29,1	2,7
Nivel de educación alcanzado						
Hasta primaria 1/	94,1	93,8	-0,3	5,9	6,2	0,3
Secundaria	83,4	81,5	-1,9	16,6	18,5	1,9
Sup. No universitaria	58,3	55,9	-2,4	41,7	44,1	2,4
Sup. Universitaria	44,2	40,3	-3,9	55,8	59,7	3,9

Asimismo, de acuerdo con el Informe Técnico de las Condiciones de Vida en el Perú del INEI, según los resultados obtenidos en el trimestre octubre-noviembre-diciembre del año 2023, el 17,5% de los hogares tienen bicicleta, el 14,3% cuentan con auto/camioneta, el 13,7% motocicleta y **el 7,4% tiene mototaxi**. Al comparar con similar trimestre del año 2022, a nivel nacional y en el área urbana se observan incrementos muy altamente significativos en la tenencia de motocicleta en 1,7 y 1,9 puntos porcentuales, respectivamente. Asimismo, la tenencia de mototaxi se incrementó significativamente en el área urbana, de acuerdo con lo siguiente⁸:

Perú: Hogares que tienen bienes de transporte, según tipo de bien y área de residencia
Trimestre: Octubre-Noviembre-Diciembre 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023 (Porcentaje)

⁶ Perú: Comportamiento de los Indicadores del Mercado Laboral a nivel nacional y en 26 ciudades. INEI. Pág. 38-39.

⁷ Ídem. Pág. 30.

⁸ "Informe sobre condiciones de Vida en el Perú. Informe Técnico N° 01 Marzo 2024. Trimestre: Octubre-Noviembre-Diciembre 2023". Pág. 21.

Tipo de bien/ Área de residencia	Oct-Nov- Dic 2019	Oct-Nov- Dic 2020	Oct-Nov- Dic 2021	Oct-Nov- Dic 2022	Oct-Nov- Dic 2023 PI	CV (%) Oct-Nov-Dic 2023 PI	Variación (puntos porcentuales)			
							2023/2019	2023/2021	2023/2022	
Nacional										
Bicicleta	15,9	17,8	17,4	16,2	17,5	3,6	1,6	0,1	1,3	*
Auto/Camioneta	13,1	11,8	15,2	14,8	14,3	4,8	1,2	-0,9	-0,5	
Motocicleta	11,1	10,9	11,5	12,0	13,7	4,0	2,6	2,2	1,7	***
Mototaxi ^U	6,4	5,7	6,3	7,0	7,4	5,7	1,0	1,1	0,4	
Urbana										
Bicicleta	17,6	19,6	19,2	17,7	19,5	3,8	1,9	0,3	1,8	**
Auto/Camioneta	15,8	14,1	18,1	17,8	17,2	4,9	1,4	-0,9	-0,6	
Motocicleta	9,4	9,5	9,7	9,9	11,8	5,1	2,4	2,1	1,9	***
Mototaxi ^U	7,2	6,0	6,9	7,5	8,1	6,4	0,9	1,2	0,6	
Rural										
Bicicleta	10,5	11,5	10,7	10,6	10,3	10,9	-0,2	-0,4	-0,3	
Auto/Camioneta	4,4	4,0	4,7	3,3	3,8	10,7	-0,6	-0,9	0,5	
Motocicleta	16,9	15,7	18,0	19,6	20,6	5,5	3,7	2,6	1,0	
Mototaxi ^U	4,0	4,5	4,1	4,8	4,7	12,0	0,7	0,6	-0,1	

Fuente: INEI

Ahora bien, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 aprobada por Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, señala que de acuerdo con World Road Association, 2015, en evaluación a más de 250 000 km de vías de tránsito de 60 países evidenció que las deficiencias de diseño vial generan una carga mundial de traumatismos causados por los siniestros viales. Más del 50% de las vías examinadas no contaban con infraestructuras segura para peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos. Como conclusión del estudio, desarrollar mejoras en el 10% de vías de mayor riesgo de cada país, apoyado en auditorías e inspecciones de seguridad vial, permiten la construcción de aceras, barreras de contención, ciclo-rutas y otros tipos de infraestructura que podría prevenir en torno a 3,6 millones de muertes y 40 millones de traumatismos graves.

Aunado a lo mencionado, la ausencia de un marco normativo que regule las capacitaciones dirigidas a los conductores de mototaxis representa un desafío significativo para la seguridad vial y la calidad del servicio de transporte en este sector. Los mototaxis, actualmente, operan con poca regulación en comparación con otros servicios de transporte público. Esta carencia dificulta la instrucción efectiva de los conductores en aspectos cruciales como normas de tránsito, manejo defensivo y atención al usuario, incrementando notablemente los riesgos asociados a su operación.

La implementación de un marco regulatorio para las capacitaciones podría abordar brechas al estandarizar los conocimientos esenciales y promover un transporte más seguro.

Otro efecto adverso de la ausencia de un marco normativo es la perpetuación de prácticas informales en el sector. Sin programas de capacitación obligatorios y regulados, los conductores de mototaxis carecen de herramientas que profesionalicen su actividad y promuevan el cumplimiento de las regulaciones vigentes. Esto no solo afecta la percepción del servicio por parte de los usuarios, sino que también limita las oportunidades para los conductores de integrarse formalmente al sistema de transporte público. Como indica Castillo, Galarza y Palomino (2011)⁹, es importante implementar jornadas de capacitación a los

⁹ Castillo, I., Galarza, B., y Palomino, H. (2011) Condiciones de trabajo y salud de los mototaxistas en la ciudad de Cartagena, 2011 [Archivo PDF] <https://repositorio.unicartagena.edu.co/bitstreams/c69118a0-c6e8-4775-a1d6-5cf7a7839323/download>.

mototaxistas, sobre medidas de protección en general y normas de tránsito, con el fin de brindar herramientas claras y precisas para lograr un mejor desempeño.

Además, la falta de instrucción impacta negativamente en la calidad del servicio al usuario. Una capacitación estructurada permitiría a los conductores adquirir habilidades esenciales para mejorar la atención al público, como el manejo de conflictos, el trato respetuoso y la puntualidad. Esto resultaría en una experiencia de transporte más segura y confiable para los pasajeros, incrementando su confianza en el servicio y fortaleciendo la percepción del mototaxi como una alternativa válida y profesional.

Por lo tanto, establecer un marco normativo para la capacitación de conductores de mototaxis no solo contribuiría a la seguridad vial, sino que también generaría impactos positivos en la formalización y profesionalización del sector. Tal iniciativa, respaldada por estudios y buenas prácticas internacionales, fortalecería la calidad del servicio y fomentaría un sistema de transporte más inclusivo y eficiente para la población.

Siendo así, tal y como mencionamos anteriormente, el Servicio de Mototaxi surge ante la existencia de condiciones socioeconómicas particulares, determinadas por el nivel de ingreso, la característica del empleo (formal o informal), la cantidad de ingresos promedio por ciudadanía existente en las regiones (zonas rurales y urbanas), asimismo, por el diseño de la infraestructura vial existente y la facilidad con la cual se puede acceder a ofertar el servicio (adquirir la mototaxi y obtener la licencia de conducir).

Ello es así, en tanto que los bajos ingresos por ciudadano, obligan a este a obtener nuevas formas de ingreso, de tal forma que en caso este en un empleo informal, el ciudadano usará al mototaxi como forma temporal de trabajo dentro del distrito, obteniendo ingresos extras y compensando la falta de oportunidad laboral existente en la zona urbana y rural. Ello sumado al hecho de que, en las zonas informales de expansión urbana, no existe un adecuado diseño de las vías por donde pasa el medio de transporte; desencadena incentivos para la proliferación de mototaxis, los cuales pueden ser adquiridos por su bajo costo a través de préstamos familiares o de bancos orientados a sector microempresarial.

Desde esta perspectiva, sería inapropiado ignorar dicha realidad, tomando en cuenta que el transporte de una persona supone el cambio en su localización espacial, lo cual, a su vez, genera más necesidad de transporte, es decir, el aumento en la demanda del servicio. En ese sentido, el Estado debe adoptar medidas para garantizar la accesibilidad en condiciones de igualdad sobre dicha actividad, de tal forma que sea una herramienta para el ejercicio del derecho fundamental al libre tránsito y, con ello, se permita disfrutar a los ciudadanos de otros derechos constitucionales como la educación, salud o trabajo; para ello, resulta necesario que la operación de transporte terrestre se realice resguardando las condiciones de seguridad y salud, así como, la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto y respetando las particularidades en cada región, tanto en condiciones de salud, educación, empleo, condiciones de la vía y existencia de oferta de servicios de transporte.

- **Falta de uniformidad en la regulación del Servicio de Mototaxi en las Municipalidades Distritales**

Al respecto, Zi Jia Chan, Vivian Hung y Finnegan Kallmyer¹⁰, con relación al mototaxi en Tarapoto, señala “*Tras leer informes anteriores de la UED y el Plan de desarrollo urbano, y realizar entrevistas a través de Zoom, hemos detectado diversos problemas interrelacionados en el sector del mototaxi: (1) zonas de mototaxi muy **congestionadas**, (2) falta de **normas reguladoras y de seguridad** para los conductores y los vehículos, (3) **infraestructura vial** cada vez más deteriorada que contribuye a la marginación de las áreas periféricas y la falta de paradas. Estos inconvenientes agravan el problema predominante de la **accesibilidad que obliga a las personas a usar el mototaxi**”.*

En ese sentido, los problemas asociados al Servicio en Mototaxi (congestión, normativa e infraestructura vial), así como, las condiciones particulares de la demanda de dicho medio de transporte, como vienen a ser el lugar donde viven, falta de conexión con el sistema de transporte masivo, características de las vías del lugar donde viven, oportunidades de empleo, acceso a la educación, etc. En función a ello, las acciones de traslado o de transporte, deben tener un marco jurídico adecuado que incentive el desplazamiento de un objeto o persona en el transporte terrestre, implementando medidas de seguridad para mitigar dichos problemas.

Ahora bien, en Perú, en la prestación del Servicio en Mototaxi se ven involucradas diversas entidades. A nivel nacional, el MTC es el encargado de establecer las normas y lineamientos para el transporte terrestre, incluyendo el Servicio en Mototaxi de acuerdo con lo establecido en la Ley; sin embargo, la regulación de los mototaxis es principalmente responsabilidad de las autoridades locales, como las municipalidades distritales¹¹ y provinciales. Cada localidad puede tener sus propias normativas y requisitos específicos.

De acuerdo con el literal a), numeral 18.1 del artículo 18 de la LGTT, las municipalidades distritales, en materia de transporte, ejercen las competencias que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).

Como se aprecia, nuestro actual ordenamiento jurídico posibilita a cada municipalidad distrital facultades para la emisión de la autorización, gestión y normativas, siendo una de ellas la de tipificar, calificar y sancionar las infracciones a la prestación del Servicio en Mototaxi.

Las municipalidades distritales a nivel nacional son competentes para autorizar la prestación del Servicio en Mototaxi, en determinadas zonas de trabajo, a través de sus respectivos permisos de operación, teniendo en cuenta el Sistema Integrado de Transporte en Lima Metropolitana, el Plan Regulador del distrito, las características y condiciones viales del distrito, rutas de transporte regular de personas, y las necesidades del servicio requeridos por los vecinos de la zona involucrada, considerando la inexistencia o insuficiente oferta del servicio de transporte público masivo.

No obstante, en la actualidad existe un marco legal que ha venido generando escenarios de regulación heterogénea y poca predictibilidad a los administrados,

¹⁰ Zi Jia Chan, Vivian Hung y Finnegan Kallmyer. “Inclusión social y movilidad: el sector del mototaxi en Tarapoto (Perú)”. Pág. 5. https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/bartlett/files/tarapoto_mobility_spanish_.pdf.

¹¹ Según información del Registro Nacional de Municipalidades 2022 del Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, en el Perú existen mil seiscientos noventa y tres (1693) municipalidades distritales (https://www.inei.gob.pe/media/archivos/renamu2022/Guia_de_Instrucciones_Formulario02_2022.pdf)

particularmente respecto del régimen fiscalizador y sancionador.

La evidencia de lo señalado se desprende del Primer Encuentro Macrorregional de Transporte Terrestre, en el que se llevaron a cabo cuatro (4) eventos macro regionales en mayo y junio de 2022 en las ciudades de Arequipa (18 y 19 de mayo), Huancayo (23 y 24 de mayo), Tarapoto (26 y 27 de mayo) y Piura (02 y 03 de junio).

Así pues, como parte de las acciones de socialización y apertura al diálogo llevadas a cabo por el MTC, se sostuvieron mesas de diálogo descentralizadas en las cuales se abordaron diversos temas del sector transporte, siendo uno de los temas abordados la problemática del Servicio de Mototaxi; ahora bien, durante el 2023, se llevaron a cabo mesas de diálogo adicionales en las instalaciones del MTC con diversos gremios de mototaxistas en las cuales se pudieron recabar las principales preocupaciones se indican en el siguiente cuadro:

Tabla 1. Principales problemáticas expuestas

PROBLEMÁTICA	DESCRIPCIÓN
Comisiones Técnicas Mixtas	En su gran mayoría no se encuentran implementadas y los acuerdos no son tomados en cuenta en las sesiones de consejo municipal para su implementación.
Fiscalización e imposición de multas	Asimetría y desproporción en las actividades de fiscalización e imposición de multas a mototaxistas entre cada municipalidad distrital.
Plan regulador	Las municipalidades distritales no cuentan con Plan regulador ocasionando que el servicio se preste de manera desordenada al carecer de un instrumento de ordenamiento vial.
Régimen de gestión común	Las municipalidades distritales no cuentan con Régimen de Gestión Común de rutas por desinterés de dichas entidades ocasionando que el servicio se preste de manera desordenada.

Con el objetivo de recabar mayor información de la prestación del servicio, se realizaron acciones¹² de seguimiento a las municipalidades distritales a fin de consultar si en su distrito se presta el Servicio en Mototaxi, y de ser así, se solicitó la siguiente información:

- Reporte de empresas autorizadas que brindan el Servicio en Mototaxi.
- Reporte de las sanciones impuestas (firmes) en los últimos cinco (5) años por la comisión de infracciones a la prestación del Servicio en Mototaxi.
- Ordenanza que regula el Servicio en Mototaxi, así como su Tabla de infracciones y sanciones.
- Ordenanza que aprueba el Plan regulador.
- Normativa que aprueba el Curso de seguridad vial para mototaxis.

¹² La Dirección de Seguridad Vial, remitió a noventa y dos (92) municipalidades distritales el OFICIO MÚLTIPLE N°0001-2023-MTC/18.04 con fecha 2 de febrero de 2023 solicitando información sobre el servicio de mototaxis que opera en el ámbito territorial de cada distrito.

- Reporte de siniestros viales suscitados en los últimos cuatro (4) años en mototaxis en vuestro ámbito territorial distrital (número siniestros, número de fallecidos y número de lesionados).

En ese sentido, en cuanto al marco jurídico y de seguridad, en las municipalidades distritales existentes, se aplicó un muestreo bajo el enfoque de selección intencionada¹³, que consiste en una elección por métodos no aleatorios para realizar una primera prospección a la situación del distrito en el marco de la utilización de mototaxis. En ese sentido, se seleccionó municipalidades que cumplieran con ciertos criterios relevantes:

- Distritos con presencia de mototaxis, según distribución geográfica
- Distritos con noticias asociadas a siniestros viales por mototaxis¹⁴¹⁵¹⁶
- Distritos a nivel de Lima Metropolitana que fueron registrados en las bases de datos de siniestros fatales por mototaxis en la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional de Perú.

Mencionado esto, se llegó a recibir información de veinticuatro (24) municipalidades distritales. A continuación, se presentarán los datos más relevantes, que permitirán realizar un análisis específico de la situación actual de muchos distritos en términos de siniestralidad, infracciones, manejo y fiscalización del servicio mencionado, cuya información recibida se tiene en las siguientes tablas:

Tabla 2. Resumen de la información solicitada según municipalidad distrital, I Semestre de 2022 – Región Lima y Callao

Región Lima y Callao			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
1	Chorrillos - Lima	Empresas autorizadas de mototaxis	78 (2017 y años anteriores)
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL 305-2017-MDCH
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
2	Huaral - Lima	Empresas autorizadas de mototaxis	4
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°015-2016-MPH
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
3	Imperial - Cañete	Empresas autorizadas de mototaxis	28
		Cantidad de infracciones de	393

¹³ CASAL, Jordi y MATEU, Enric. "Tipos de Muestreo". En: Rev. Epidem. Med. Prev. (2003), 1: 3-7, pp.5

¹⁴ En la publicación del Diario La República, se dio a conocer la siguiente noticia: San Juan de Miraflores – Lima Metropolitana: mototaxista fallece al impactar contra camión (13 de julio de 2022).

¹⁵ En la publicación del Diario El Comercio, se dio a conocer la siguiente noticia: Niño de tres años fue atropellado por mototaxi y ahora está en estado crítico. San Juan de Lurigancho (19 de diciembre de 2022).

¹⁶ En la publicación del Diario El Comercio, se dio a conocer la siguiente noticia: Madre y su bebé salvan de morir por centímetros tras esquivar motocar sin frenos. Tarapoto (20 de mayo de 2022)

Región Lima y Callao			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
		mototaxis firmes	
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2020-MDI
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
4	La Perla - Callao	Empresas autorizadas de mototaxis	No reportaron
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	No poseen
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
5	Lima Metropolitana - Lima	Empresas autorizadas de mototaxis	2
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	2380
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°1693-2013
		Cantidad de siniestros por mototaxis	23
6	Los Olivos - Lima	Empresas autorizadas de mototaxis	26
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	204
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°419-2015CDLO
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
7	San Martín de Porres - Lima	Empresas autorizadas de mototaxis	92 (dato 2019-2022)
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	145
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°479-2019-MDSMP, 118-2004, 272-2009
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Tabla 3. Resumen de la información solicitada según municipalidad distrital, I Semestre de 2022 – Región Centro

Región Centro			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
1	Andrés Avelino Cáceres - Ayacucho	Empresas autorizadas de mototaxis	10
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	231
		Normativa Municipal	Plan Regulador de Servicio de Transporte de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores Motorizados y no Motorizados aprobado en Acuerdo de Concejo

Región Centro			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
			055-2016-MDAACD/CM
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
2	Caraveli - Arequipa	Empresas autorizadas de mototaxis	4
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	0
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°012-2021-MPC
		Cantidad de siniestros por mototaxis	0
3	Chupaca - Junín	Empresas autorizadas de mototaxis	2
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	22
		Normativa Municipal	No reportaron
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
4	Huancavelica - Huancavelica	Empresas autorizadas de mototaxis	0
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	51
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°024-2017-CM/MPH
		Cantidad de siniestros por mototaxis	0
5	Huanta - Ayacucho	Empresas autorizadas de mototaxis	31
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	176
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°009-2011-MPH/CM
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
6	Pangoa – Junín	Empresas autorizadas de mototaxis	17
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°189-2019-CM/MDP, ORDENANZA MUNICIPAL N°236-2021-CM/MDP, ORDENANZA MUNICIPAL N° 237-2021-CM/MDP
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Tabla 4. Resumen de la información solicitada según municipalidad distrital, I Semestre de 2022 – Región Norte

Región Norte			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
1	Castilla - Piura	Empresas autorizadas de mototaxis	14
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	148
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N° 011-2021 - MDC
		Cantidad de siniestros por mototaxis	95
2	Encañada - Cajamarca	Empresas autorizadas de mototaxis	No reportaron
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	No poseen
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
3	La Victoria - Chiclayo	Empresas autorizadas de mototaxis	2
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	644
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°002-2020-MDLV, ORDENANZA MUNICIPAL N°002-2023-MDLV, ORDENANZA MUNICIPAL N°003-2020-MDLV, ORDENANZA MUNICIPAL N°009-2020-MDLV, ORDENANZA MUNICIPAL N°262-2015-MDLV
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
4	Paíta - Piura	Empresas autorizadas de mototaxis	No reportaron
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°007-2013-CPP
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
5	Sechura - Piura	Empresas autorizadas de mototaxis	18
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	No poseen
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
6	Tambo Grande - Piura	Empresas autorizadas de mototaxis	56
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	60
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°001-2012-MDT-CM
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
7	Zarumilla -	Empresas autorizadas de	2

Región Norte			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
	Tumbes	mototaxis	
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°01-2011-MPZ, ORDENANZA MUNICIPAL N°05-2022-MPZ
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Tabla 5. Resumen de la información solicitada según municipalidad distrital, I Semestre de 2022 – Región Oriente

Región Oriente			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
1	Banda de Shilcayo - Tarapoto	Empresas autorizadas de mototaxis	15
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	0
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°009-2015-MDBSH
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
2	San Martín - San Martín	Empresas autorizadas de mototaxis	26
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	249
		Normativa Municipal	No reportaron
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
3	Tambopata – Madre de Dios	Empresas autorizadas de mototaxis	14
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	No reportaron
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Tabla 6. Resumen de la información solicitada según municipalidad distrital, I Semestre de 2022 – Región Sur

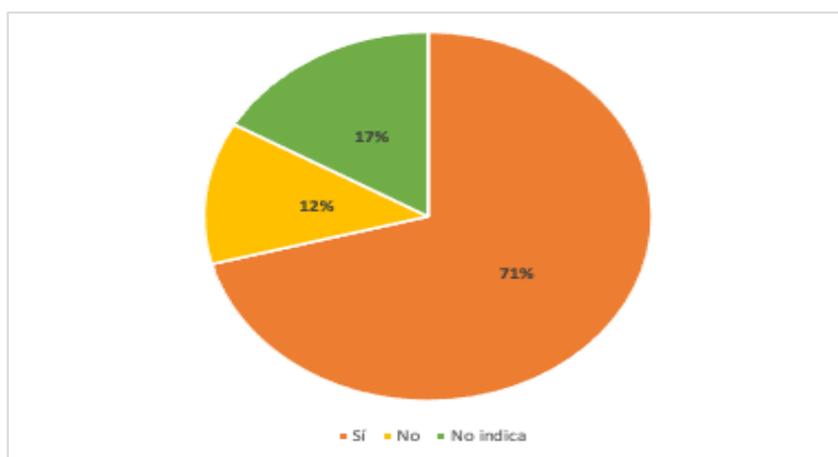
Región Sur			
N°	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
1	Caraveli - Arequipa	Empresas autorizadas de mototaxis	4
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	0
		Normativa Municipal	ORDENANZA MUNICIPAL N°012-2021-MPC
		Cantidad de siniestros por mototaxis	0
2	Chupaca - Junín	Empresas autorizadas de	2

Región Sur			
Nº	Municipalidad distrital	Concepto	Respuesta
		mototaxis	
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	22
		Normativa Municipal	No reportaron
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron
3	Puno - Puno	Empresas autorizadas de mototaxis	No reportaron
		Cantidad de infracciones de mototaxis firmes	No reportaron
		Normativa Municipal	No reportaron
		Cantidad de siniestros por mototaxis	No reportaron

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Respecto a la información recibida de las veinticuatro (24) municipalidades distritales, es importante mencionar que las de La Perla - Callao, Encañada - Cajamarca, Tambopata - Madre de Dios, Paita - Piura, Puno - Puno, reportan no contar con ningún tipo de data respecto al Servicio de Mototaxi. Considerando lo mencionado, de las **Tablas 2, 3, 4, 5 y 6**, se desprende que las municipalidades distritales que respondieron a la solicitud de información respecto a mototaxis, el **71% (17)** de ellas cuentan con ordenanzas municipales que regulan dichos vehículos motorizados, el **12% (3)** indican que no poseen Ordenanza que regula el Servicio en Mototaxi y el **17% (4)** no indicaron.

Gráfico 1. Municipalidades distritales - ¿Cuentan con normativa municipal asociada a la regulación de mototaxis?



Elaboración: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Es relevante mencionar que dichas ordenanzas no son homogéneas en cuanto a la estructura de los aspectos específicos el cual varía según tópicos y disposición según el municipio o la región en que se emitan, es decir, no existe un marco jurídico adecuado a nivel del territorio nacional.

Como referencia, en los distritos de la Región Norte¹⁷, se evidencia una serie de

¹⁷ Se tomaron como referencias la ORDENANZA MUNICIPAL N°005-2022-CM-MPZ de la Municipalidad Provincial de Zarumilla – Piura y la ORDENANZA MUNICIPAL N°001-2012-MDT-CM de la Municipalidad Distrital de Tambogrande – Piura.

diferencias en la estructura de sus ordenanzas municipales. Se encuentra incorporado la Tabla de infracciones y medidas preventivas, así como, el actual Reglamento de Transporte Público Especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis) aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, con sus respectivos capítulos que comprende el Ámbito de Aplicación, Organismos competentes, De las personas jurídicas, De los conductores, Del permiso de operaciones, De la tarjeta de circulación, De los recursos impugnatorios, Del registro; así como las Disposiciones Técnicas que comprende los Requisitos del servicio, Paraderos oficiales de los vehículos menores, De la circulación, Fiscalización y De las infracciones y sanciones; sin embargo, en la Ordenanza Municipal de otro distrito de la misma región, carece de orden y algunos aspectos importantes lo cual genera una disparidad de normas. Ello evidencia, que independientemente de la distribución según espacio y lugar, las municipalidades distritales establecen sus propias reglas en el marco de dichos vehículos menores.

Estas diferencias claras en términos de las normativas de las municipalidades distritales en el marco del Servicio en Mototaxi evidencian la heterogeneidad en el tratamiento de este. No existe un único reglamento donde se expongan las disposiciones y lineamientos únicos a seguir que permitan un orden en la entrega del servicio.

Ahora bien, de las municipalidades que enviaron su información, únicamente 11 de ellas remitieron datos asociados a infracciones para los años 2019-2022. Al respecto, se puede verificar que entre los años 2019 y 2020, para la mayoría de municipalidades, la cantidad de infracciones asociadas al Servicio en Mototaxi se redujo hasta en un 100% (Caraveli y San Martín). Esto está directamente relacionado con la reducción de otorgamiento de permiso de funcionamiento de empresas de mototaxis, y el periodo de confinamiento por la pandemia del Covid-19, donde la movilización estuvo limitada. Únicamente para el caso de Chupaca y San Martín de Porres, las infracciones se incrementaron en un 36% y 10%, respectivamente.

Por otra parte, se evidencia una tasa de crecimiento de infracciones positiva y elevada para los distritos de Lima Metropolitana (144%), Castilla (104%), Huanta (86%), Los Olivos (47%) e Imperial (40%). Es relevante mencionar que la municipalidad San Martín de Porres a partir del año 2020 sostiene una reducción sostenida del número de infracciones impuesto; sin embargo, la municipalidad Andrés Avelino Cáceres, si bien reduce la tasa en un 18% entre el 2020 y 2021, para el siguiente periodo incrementa las infracciones en un 353% (variación 2021/2022). Esto es significativo, pues para todas las demás municipalidades que reportaron en dicho periodo, la tasa de crecimiento fue negativa. Un incremento de más del 300% estaría evidenciando un cobro de infracciones elevado.

Tabla 7. Cantidad de infracciones a mototaxis según municipalidad distrital, 2019-2022

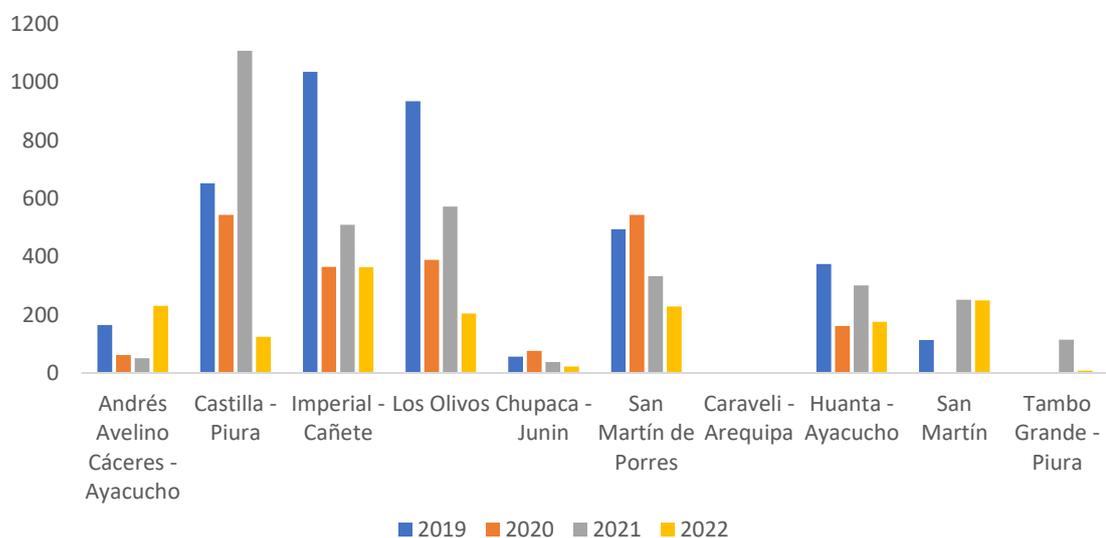
Municipalidad	Año				Variación Porcentual			
	2019	2020	2021	2022	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2019/2022
Andrés Avelino Cáceres - Ayacucho	165	62	51	231	-62%	-18%	353%	40%
Castilla – Piura	652	544	1108	124	-17%	104%	-89%	-81%
Imperial – Cañete	1035	365	510	363	-65%	40%	-29%	-65%
Los Olivos	934	389	572	204	-58%	47%	-64%	-78%

Municipalidad	Año				Variación Porcentual			
	2019	2020	2021	2022	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2019/2022
Chupaca Junín	56	76	37	22	36%	-	-41%	-61%
San Martín de Porres	494	544	333	229	10%	-39%	-31%	-54%
Caraveli Arequipa	1	0	1	0	-100%	-	-100%	-100%
Huanta Ayacucho	375	162	301	176	-57%	86%	-42%	-53%
San Martín	113	0	252	249	-100%	-	-1%	120%
Tambo Grande – Piura	0	0	114	8	-	-	-93%	-
Lima Metropolitana	-	1432	3493	2380	-	144%	-32%	-

Nota: Se determina el valor “-” debido a que en el periodo inicial o final el valor corresponde a cero. Es decir, la municipalidad pasa de no tener ninguna empresa o tener una o más de una, o viceversa. Asimismo, el 2022 incluye el I semestre.

Dicha heterogeneidad en infracciones puede percibirse con mayor detalle en el siguiente gráfico, en tanto el comportamiento anual de cada una de las municipalidades distritales es diferente entre sí.

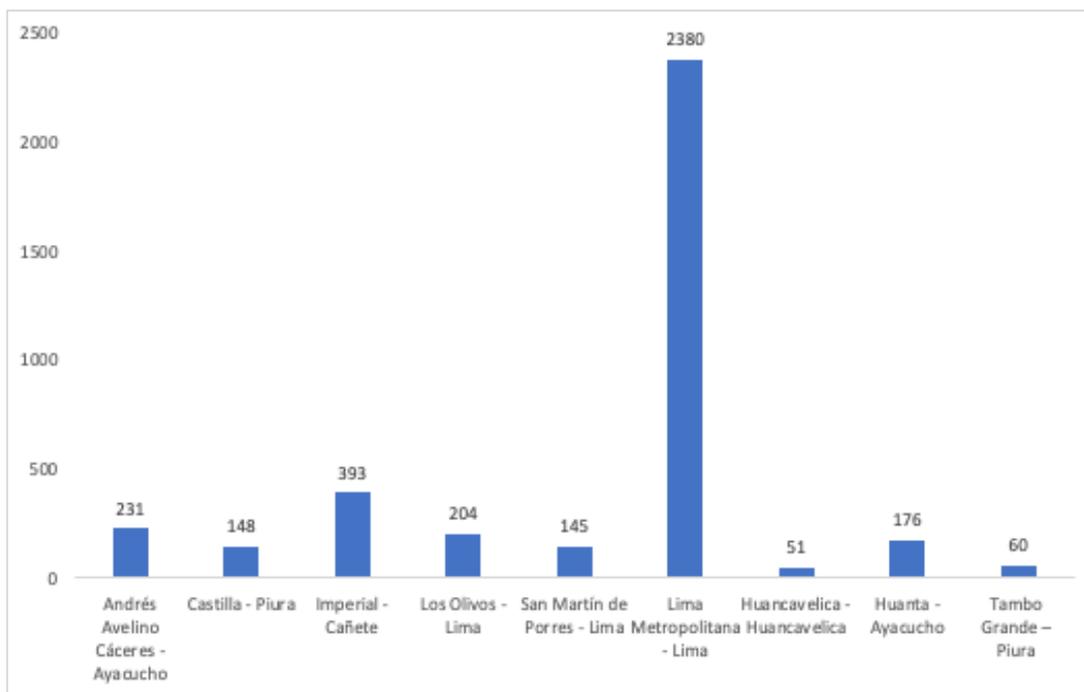
Gráfico 2. Cantidad de infracciones a mototaxis según municipalidad distrital, 2019-2022



Nota: 2022 incluye el I semestre.

Respecto a las infracciones por mototaxis, Lima Metropolitana reporta 2 380 infracciones para el primer semestre de 2022, ello implicó un incremento de 69 puntos porcentuales con respecto al mismo periodo para el año 2021. Por otro lado, respecto al servicio de trimotos únicamente la municipalidad distrital de Huanta – Ayacucho reporta 3 infracciones asociadas a dicho servicio en el primer semestre de 2022.

Gráfico 3. Cantidad de infracciones realizadas por distrito en el I semestre 2022



Elaboración: Dirección de Seguridad Vial - MTC

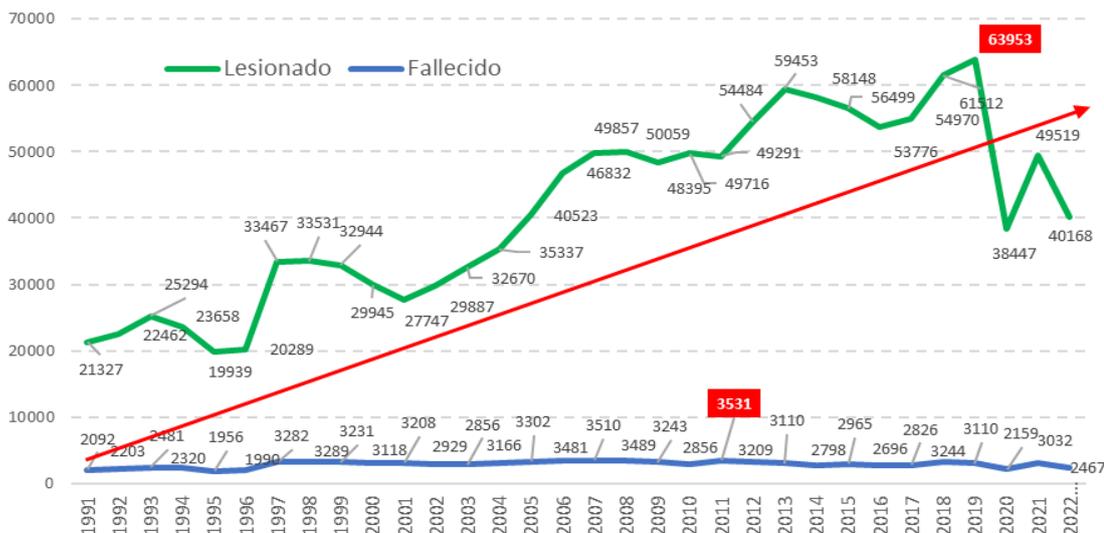
Los datos muestran una heterogeneidad en la cantidad de infracciones intra-distrital, por lo que no se presencia una tendencia clara de la cantidad de infracciones impuestas por las municipalidades en el periodo analizado. Asimismo, las mismas se comportan de forma diversa en situaciones similares, como lo es la pandemia. Estas diferencias podrían estar sujetas a la forma de aplicación de las multas e infracciones, así como al tratamiento del Servicio en Mototaxi.

Además, esta pluralidad de cantidad de infracciones refleja que los distritos con una mayor cantidad de infracciones pueden tener un mayor nivel de incumplimiento de la ley por parte de los conductores, lo que puede deberse a la inexistencia de una cultura de respeto a las normas de tránsito y a la ausencia de fiscalizadores.

- **Accidentalidad y siniestros de tránsito en el Servicio de Mototaxi**

Por su parte, en cuanto a la seguridad vial y su relación con los siniestros de tránsito, debemos señalar que en Perú las muertes y lesiones graves se presentan también como una problemática que muestra una tendencia creciente desde hace 30 años. En efecto, entre los años 1991 y 1999 se registraron en promedio un total de 25 mil lesionados, mientras que durante el periodo comprendido entre los años 2011 y 2019, se registraron en promedio 56 mil lesionados, esto significa que, en los últimos 10 años del siglo XXI, se ha duplicado la cantidad lesionados por accidentes de tránsito con respecto al siglo pasado.

Gráfico 4. Muertes y lesiones en accidentes de tránsito, 1991 - 2022 (ene-set)



Nota: Periodo 2020-2022(Ene-Set), disminución a consecuencia del COVID. Periodo 2020, enero a setiembre.

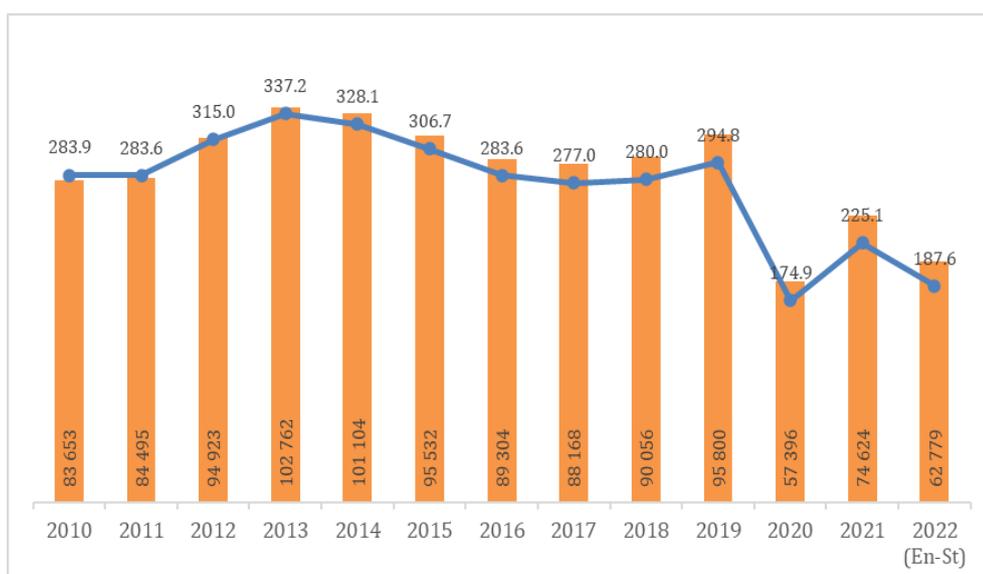
Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Los siniestros de tránsito ocurridos entre los años 2010 y 2019 fueron en promedio 92 617 por año. El año 2018 tuvo una incidencia de siniestros de tránsito con 90 056 sucesos y una tasa de 280 siniestros por cada 100 000 habitantes. El 2019 tuvo una incidencia de siniestros de tránsito con 95 800 sucesos y una tasa de 295 siniestros por cada 100 000 habitantes.

El 2020 registra menor cantidad de accidentes con 57 396 eventos con una tasa de 175, a consecuencia de las medidas de restricción en la movilidad por el COVID 19. Mientras que, en el año 2021 se registra una tasa de 225 siniestros por cada 100 000 habitantes. Hasta el tercer trimestre del año 2022, se registraron 62 779 de siniestros por cada 100 mil habitantes el cual representa una tasa de 187.6.

Gráfico 5. Tasa y número de accidentes de tránsito a nivel nacional, 2010 – 2022 (ene-set)



Nota: Periodo 2020-2022(Ene-Set), disminución por el COVID. Periodo 2020, enero a setiembre.

Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

De los siniestros de tránsito registrados desde el año 2017, las principales causas que los originan son el exceso de velocidad del conductor, la imprudencia del conductor y el estado de ebriedad del conductor. Ello representa más del 63.9% de los accidentes de tránsito causados por estos comportamientos de los conductores.

Tabla 8. Causas de siniestros de tránsito. 2017 – 2022

Causas de accidentes	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Exceso de velocidad	28.86%	27.81%	27.43%	26.89%	27.62%	27.28%
Imprudencia del conductor	29.38%	28.71%	29.66%	29.86%	28.22%	27.76%
Ebriedad del conductor	7.68%	7.33%	7.05%	6.12%	6.56%	7.65%
Imprudencia del peatón	6.23%	5.94%	4.86%	3.60%	3.31%	3.12%
Imprudencia del pasajero	1.77%	1.17%	1.33%	0.94%	0.66%	0.92%
Exceso de carga	0.23%	0.43%	0.34%	0.25%	0.32%	0.40%
Desacato Señal de Tránsito del Conductor	2.19%	1.11%	0.92%	0.92%	0.64%	0.60%
Desacato Señal de Tránsito del Peatón	0.00%	0.25%	0.25%	0.14%	0.08%	0.10%
Falla Mecánica	2.10%	2.14%	1.70%	1.66%	1.74%	1.45%
Falta de Luces	0.48%	0.45%	0.43%	0.22%	0.21%	0.25%
Vía en mal estado	1.79%	1.88%	1.63%	1.57%	1.74%	1.74%
Señalización Defectuosa	0.52%	0.53%	0.55%	0.21%	0.27%	0.24%
Invasión de Carril	2.35%	2.39%	2.01%	2.11%	1.90%	2.12%
Vehículo mal Estacionado	0.62%	0.48%	0.55%	0.35%	0.27%	0.23%
Factor Ambiental	0.83%	0.90%	0.96%	0.87%	0.91%	0.81%
Estado de Ebriedad del Peatón	0.50%	0.80%	0.50%	0.33%	0.16%	0.21%
No identifica la causa	3.89%	6.12%	5.48%	4.79%	5.20%	5.07%
No tiene la certeza de determinar la causa	3.42%	4.45%	4.54%	6.12%	5.41%	4.54%
Otros (Especifique)	7.16%	7.11%	9.82%	13.04%	14.79%	15.50%
Total de siniestros reportados	88 168	90 056	95 800	57 396	74 624	62 779

Nota: Periodo 2020, enero a setiembre.

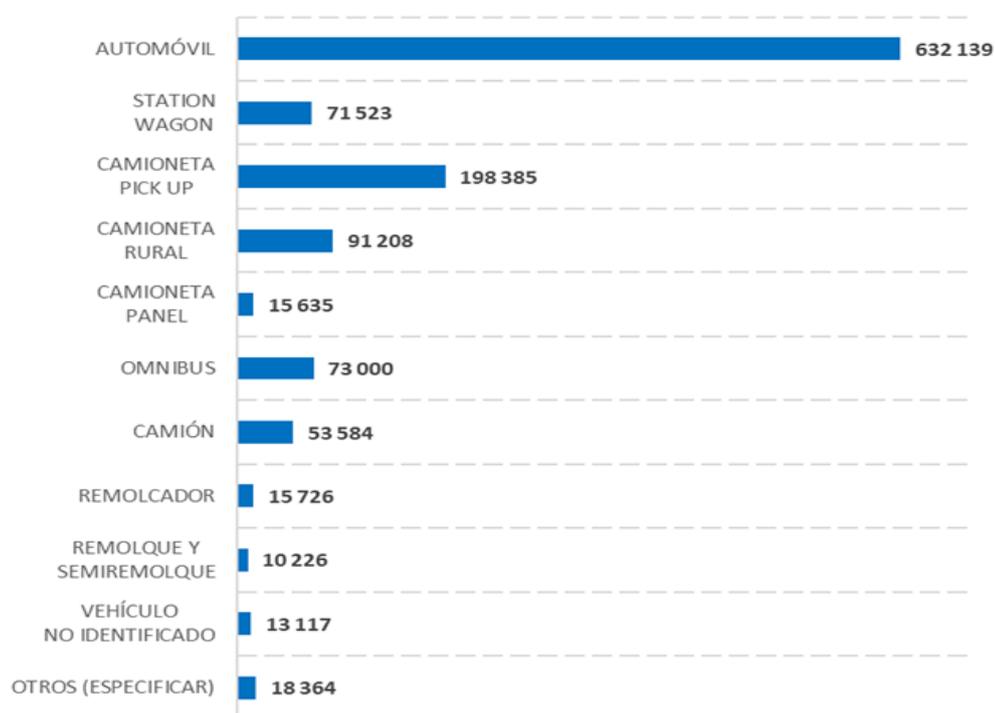
Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Asimismo, más del 75% de los vehículos involucrados en siniestros de tránsito registrados desde el año 2010 al 2022 (enero a setiembre) fueron vehículos mayores, de los cuales, siendo más de la mitad de estos automóviles (53.0%) y camionetas Pick – up (17%).

Lo expuesto se ilustra en el siguiente gráfico:

Gráfico 6. Vehículos mayores involucrados en siniestros viales, 2010 – 2022



Nota: Información 20202, enero a setiembre.

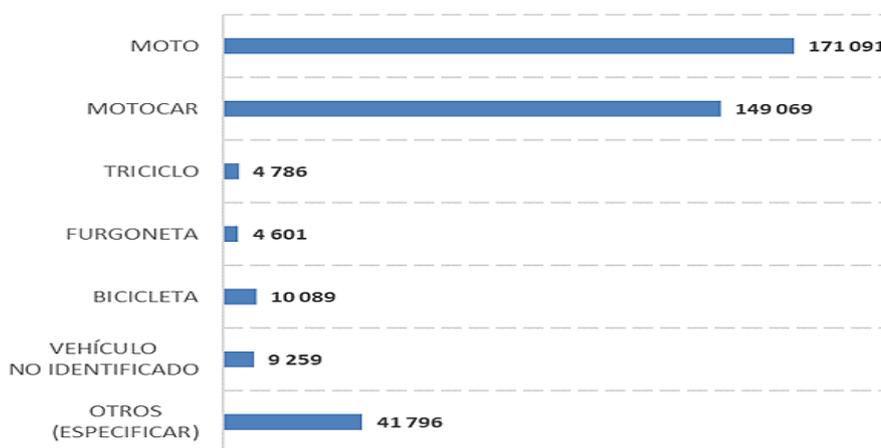
Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Periodo: 2010-2020

Por otro lado, los vehículos menores con mayor presencia en siniestros de tránsito fueron Motocicletas (9.7%) y Motocar¹⁸ (9.5%).

Gráfico 7. Vehículos menores involucrados en siniestros viales, 2010 – 2022



Nota: Información 2022, enero a setiembre.

Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Periodo: 2010-2020

¹⁸ Vehículo de tres ruedas, con motor, para transportar cargas ligeras. – Diccionario de la Lengua Española

Con relación a la información de los vehículos menores registrados, al año 2021 se tiene un acumulado de 1'653,065 mototaxis, siendo Lima y Callao que registran en conjunto el 40.1% de vehículos, seguida de las regiones Lambayeque con 15.1%, Ucayali con 7.5%, Piura con 7.2% y San Martín con 7.1%, que en conjunto representan el 77% de mototaxis a nivel nacional.

Tabla 9. Vehículos menores registrados por clase, acumulado al 2021

REGIÓN	TAXIMOTOS
Total	1 653 065
Amazonas	19 231
Ancash	10 001
Apurímac	1 692
Arequipa	8 542
Ayacucho	5 993
Cajamarca	50 016
Cusco	11 560
Huancavelica	459
Huánuco	35 804
Ica	16 983
Junín	41 618
La Libertad	20 818
Lambayeque	248 900
Lima */	663 343
Loreto	78 977
Madre de Dios	18 924
Moquegua	489
Pasco	629
Piura	119 607
Puno	46 510
San Martín	117 801
Tacna	5 893
Tumbes	5 952
Ucayali	123 323

*/: En la región Lima se incluye lo registrado en Callao.

Fuente: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

Según la información del Informe Estadístico Automotor de la Asociación

Automotriz del Perú, se han inmatriculado¹⁹ más de 109 mil trimotos, en el año 2022. Esto representa un incremento del 7.1%, respecto al año 2015.

Gráfico 8. Trimotos inmatriculadas anualmente



Fuente: AAP, Informe Estadístico Automotor

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el año 2021, registró 2 398 siniestros de tránsito con consecuencias fatales a nivel nacional, ocasionando 2 772 personas fallecidas.

A nivel nacional, durante el año 2021, las personas fallecidas en siniestros de tránsito, el 25.9% corresponden a peatones, seguido por 24.6% a bordo de vehículos de transporte de personas de cuatro ruedas a más, el 24.4% a bordo de motocicletas, y el 9.1% a bordo de trimotos, que en conjunto representan al 84.0% del total de fallecidos; entre los resultados más alarmantes.

En ese sentido, se registra que el 62.2% del total de personas fallecidas corresponden a usuarios vulnerables de las vías (peatones y usuarios a bordo de: motocicletas, trimotos, bicicletas y triciclos). Esta cifra indica que 6 de cada 10 personas que resultaron fallecidas a consecuencia de siniestro de tránsito corresponden a usuarios vulnerables de las vías.

Por otra parte, respecto a la información remitida por las municipalidades distritales sobre los siniestros viales asociados al Servicio en Mototaxi, la Municipalidad Distrital de Castilla, ubicada en la Provincia de Piura, indica 95 eventos de siniestros suscitados por mototaxis en el primer semestre de 2022. En la **Tabla 10**, se muestra la cantidad de siniestros, fallecidos y lesionados provocados por mototaxis en el distrito de Castilla – Piura del año 2019 al año 2022 (I semestre).

¹⁹ Se denomina Inmatriculación a la primera inscripción de un vehículo en los Registros Públicos, la misma que comprende la matrícula del vehículo y la primera inscripción del derecho de propiedad.

Tabla 10. Siniestros viales en Castilla - Piura, 2019 - 2022

Comisaría	2019			2020			2021			2022		
	N° de siniestros	N° de fallecidos	N° de lesionados	N° de siniestros	N° de fallecidos	N° de lesionados	N° de siniestros	N° de fallecidos	N° de lesionados	N° de siniestros	N° de fallecidos	N° de lesionados
Tacala	27		16	13		9	18		12	28		15
El Indio			6			2	2		10	0		6
Castilla	69		41	60		37	68	1	46	67		42
Total	96	0	63	73	0	48	88	1	68	95	0	63

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

En cuanto a la Municipalidad Metropolitana de Lima, indica en total 166 eventos suscitados por mototaxis del año 2019 al 2022 (primer semestre). En la **Tabla 10**, se muestra la cantidad de siniestros, fallecidos y lesionados provocados por mototaxis en los distritos de Lima Metropolitana del año 2019 al 2022 (I semestre), según datos de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional de Perú. Como se aprecia en la tabla, los distritos de Ate, Chorrillos, Los Olivos, San Juan de Lurigancho, Villa María del Triunfo y Villa el Salvador, presentan una cantidad significativa relacionadas a eventos de siniestros, fallecidos y lesionados en el cual se encuentra involucrado el Servicio en Mototaxi.

- **Problemas vinculados con el otorgamiento de licencias de conducir para la prestación del Servicio de Mototaxi**

El Reglamento de Licencias, tiene por objeto, entre otros, establecer las disposiciones que regulan la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir de vehículos de transporte terrestre.

Asimismo, de acuerdo al Reglamento de Licencias, el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, comprende las siguientes fases: evaluación médica y psicológica (la cual se lleva a cabo por el Director y los profesionales de salud acreditados para cada etapa); formación del conductor (la cual se encuentra a cargo del Director, el instructor de conocimientos y de habilidades en la conducción); la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción (la cual se encuentra a cargo del Director, el evaluador de conocimientos y de habilidades en la conducción), y el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir (el cual se encuentra a cargo de los Gobiernos Regionales para la emisión de licencias de la clase A y a cargo de las Municipalidades Provinciales para la emisión de las licencias de clase B).

Dentro de la clasificación de las licencias de conducir para la clase B se establece la categoría B-IIC que autoriza a conducir vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores y transporte de mercancías, así como las categorías II-A y II-B.

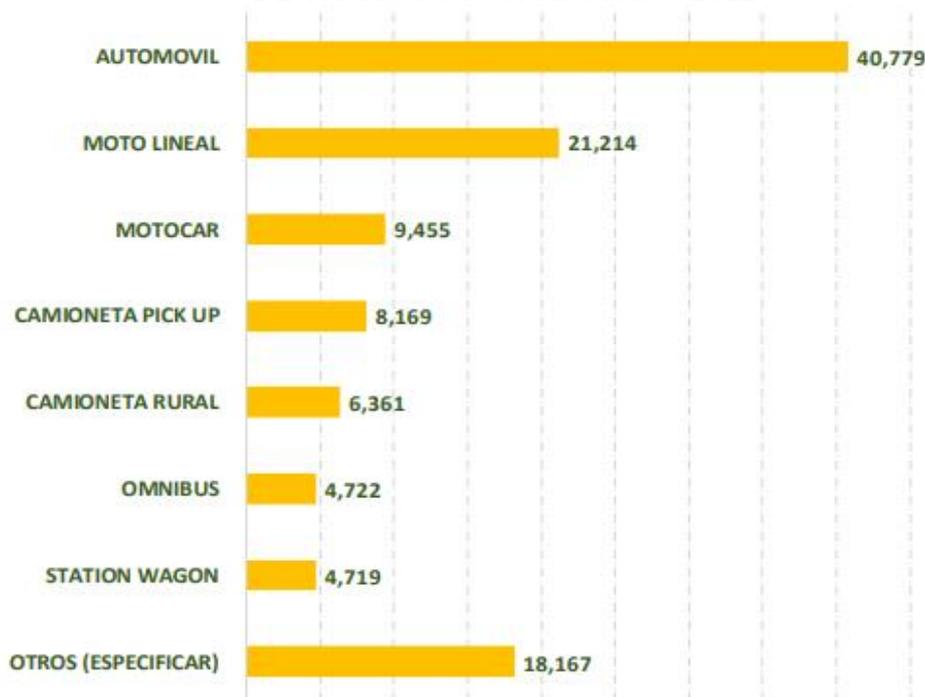
Actualmente para la obtención de la licencia de conducir clase B categoría II-C, el

postulante debe acreditar, entre otros, que se encuentra apto en la evaluación médica y psicológica (mediante el certificado de salud); haber aprobado el Programa de Formación de Conductores ante la Escuela de Conductores (mediante la Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores – COFIPRO) y haber aprobado el examen de conocimientos y el examen de habilidades en la conducción.

En esa línea, es importante que el conductor que preste el servicio de transporte público de personas en vehículo automotor menor de categoría L5 (trimoto pasajeros: mototaxi, trimoto carga), reúna las condiciones necesarias para conducir este tipo de vehículos; ya que el desconocimiento o la falta de condiciones necesarias puede ocasionar accidentes²⁰, como prueba de ello se aprecian diversas noticias que evidencian lo señalado.

Asimismo, es necesario señalar que parte de una inadecuada prestación del servicio de transporte de personas en vehículos automotores menores de categoría vehicular L5, es no contar con una licencia de conducir o contar con una regulación inadecuada al respecto, lo que puede generar un riesgo en la prestación del mencionado servicio. En ese sentido, se muestra la siguiente estadística sobre accidentes en este tipo de vehículos.

PRINCIPALES TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR TIPO. AÑO 2022



Fuente: Anuario estadístico de la PNP 2022
<https://www.policia.gob.pe/estadisticopnp/documentos/anuario-2022/anuario-estadistico-policial-2022.pdf>

²⁰ Fuente: Reportaje de Panamericana TV.
<https://www.facebook.com/VecinosVVS/videos/villaelsalvador-ni%C3%B1a-de-2-a-%C3%B1os-que-acompa%C3%B1aba-a-su-madre-mototaxista-pierde-la-p/1030410551776714/>
Fuente: Radio Programas del Perú
<https://rpp.pe/lima/accidentes/chorrillos-mototaxista-murio-al-perder-control-de-su-vehiculo-y-chocar-con-bloque-de-concreto-noticia-1493074>
Fuente: El Comercio
<https://elcomercio.pe/lima/accidentes/santa-anita-accidente-vehicular-mototaxista-muere-tras-choque-con-camioneta-en-via-evitamiento-ultimas-noticia/>

TIPO DE VEHÍCULOS PARTICIPANTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR TIPO, SEGÚN DEPARTAMENTO, AÑO 2023

DEPARTAMENTO	TIPO DE VEHICULO																	
	VEHICULO MAYOR										VEHICULO MENOR							
	AUTOMOVIL	SATATION WAGON	CAMIONETA PICK UP	CAMIONETA RURAL	CAMIONETA PANEL	OMNIBUS	CAMION	REMOLCADOR	REMOLQUE Y SEMI REMOLQUE	VEHICULO NO IDENTIFICADO	OTROS	MOTO	MOTOCAR	TRICICLO	FURGONETA	BICICLETA	VEHICULO NO IDENTIFICADO	OTROS
AMAZONAS	99	7	57	35	5	4	24	6	7	1	18	304	197	0	3	1	3	4
ANCASH	1,245	157	282	108	29	56	124	47	30	29	248	537	303	4	1	17	12	56
APURIMAC	261	40	115	88	13	25	64	25	20	7	105	104	12	0	1	2	33	
AREQUIPA	4,636	221	733	400	83	399	211	122	106	50	324	750	32	1	5	28	1	19
AYACUCHO	196	19	33	31	1	14	15	0	0	5	15	113	11	0	0	0	0	11
CAJAMARCA	491	51	223	151	31	51	121	20	28	15	46	1,025	395	0	1	31	3	86
CALLAO	1,321	134	144	101	60	101	111	15	21	33	126	319	142	2	0	11	0	53
CUSCO	2,085	71	246	202	79	315	184	21	17	41	98	650	119	3	0	25	3	36
HUANCAVELICA	146	0	32	22	1	12	6	0	1	1	7	30	16	0	0	0	0	5
HUANUCO	495	78	101	29	13	11	53	11	17	2	30	616	323	4	13	7	1	133
ICA	1,277	248	303	122	7	36	71	31	21	40	127	499	177	6	0	19	0	258
JUNÍN	2,296	449	451	283	131	112	257	104	11	43	65	996	332	2	4	36	6	59
LA LIBERTAD	2,032	173	474	242	26	176	236	56	75	15	117	1,414	252	2	6	37	7	33
LAMBAYEQUE	1,487	14	292	212	35	31	91	17	8	13	94	1,388	500	22	11	28	26	83
LIMA	21,254	3,124	4,327	4,214	1,254	3,453	1,891	459	185	1,046	3,430	8,431	3,821	53	22	569	234	1425
LORETO	24	0	0	8	0	3	9	0	2	0	12	143	134	0	0	0	3	4
MADRE DE DIOS	64	4	11	26	1	1	5	1	2	2	7	322	78	2	9	0	1	2
MOQUEGUA	358	121	113	48	14	30	39	19	15	14	52	107	8	1	0	1	4	26
PASCO	115	0	29	11	4	2	14	1	1	0	46	150	47	1	1	2	1	6
PIURA	887	81	238	130	41	87	75	14	15	8	126	1,359	801	5	47	11	12	88
PUNO	475	31	165	112	12	23	67	11	12	28	135	272	41	8	2	2	7	38
SAN MARTÍN	189	3	76	140	10	8	60	12	7	6	43	1,021	526	2	23	3	8	36
TACNA	748	102	79	53	12	35	31	5	3	15	34	177	29	1	0	1	0	4
TUMBES	99	6	29	9	1	5	13	2	0	2	6	134	120	1	9	2	2	1
UCAYALI	57	0	55	18	1	0	9	1	3	0	9	399	343	1	9	0	1	2
TOTAL	42,337	5,134	8,608	6,795	1,864	4,990	3,781	1,000	607	1,416	5,320	21,260	8,759	121	166	832	337	2,501

Fuente: Anuario estadístico de la PNP 2023

<https://www.policia.gob.pe/estadisticopnp/documentos/anuario-2023/2.%20ANUARIO%20PNP%202023.pdf>

5.2. Sobre el análisis del estado actual de la situación fáctica que se pretende regular o modificar

De todo el acervo de información contenida en la presente Exposición de Motivos, se puede apreciar, que actualmente el Servicio de Mototaxi se desarrolla bajo ciertas condiciones que transgreden los objetivos del Estado de optimizar las acciones de traslado o de transporte terrestre mediante el uso de mototaxis, de tal forma que los usuarios del servicio no pueden satisfacer de manera adecuada sus necesidades de transporte a través de medios seguros y que garanticen su protección durante dicha actividad.

En ese sentido, de la Exposición de Motivos se puede apreciar la siguiente información que representa el estado actual de la situación que se pretende regular:

- En las últimas dos décadas, las ciudades del Perú se han expandido en cerca del 50% y más del 90% de esta expansión urbana es de carácter informal.
- Debido a que los residentes del Estrato “E” viven en las faldas de los cerros y montañas lejos de las principales vías, los buses no operan directamente en esas áreas de bajos ingresos.
- Los modos de viaje del hogar al paradero de buses se seleccionan entre caminando (85% del total) y mototaxi (15%).
- Los mototaxis se utilizan básicamente para las actividades de la vida diaria, como ir a trabajar, de compras o a la escuela.
- Un mototaxi cuesta solo entre 1000 y 1500 USD, lo que se considera una inversión inicial baja.
- En el sector trabaja casi el 30% de las personas con empleo en la cadena de suministro, fabricación, importación, mantenimiento y reparación, y conducción (Cheng et al., 2018).

- Los ingresos se ubicaron en 1674,4 soles en el año 2023.
- 94,1% de la población ocupada del área rural tenía empleo informal, en tanto en el área urbana el 65,5%.
- En el trimestre octubre-noviembre-diciembre del año 2023 el 7,4% de los hogares tiene mototaxi.
- De las 24 municipalidades distritales que respondieron a la solicitud de información respecto a mototaxis, el 71% (17) de ellas cuentan con ordenanzas municipales que regulan dichos vehículos motorizados, el 12% (3) indican que no poseen Ordenanza que regula el Servicio en mototaxi y el 17% (4) no indicaron.
- Se reporta 2 380 infracciones para el primer semestre de 2022, ello implicó un incremento de 69 puntos porcentuales con respecto al mismo periodo para el año 2021.

El Proyecto de Decreto Supremo que se propone considera varios aspectos necesarios para la prestación del Servicio en Mototaxi que, si bien deben ser complementados por los Gobiernos Locales, representan condiciones mínimas para que el Servicio en Mototaxi se preste de manera satisfactoria garantizando el transporte de las personas que están en condiciones de inaccesibilidad al sistema de transporte masivo.

5.3. Sobre el análisis de necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto normativo

A) Necesidad

El análisis de necesidad consiste en verificar si la medida que se emplea es necesaria o si existen otras medidas alternativas que son igualmente eficaces para alcanzar la finalidad constitucional perseguida.

Al respecto, teniendo en cuenta la problemática descrita en la presente Exposición de Motivos, advertimos que, de no tomarse las acciones correspondientes, devendría en la posible ocurrencia de ineficiencias en el servicio, así como, una mayor insatisfacción de las necesidades de los usuarios del transporte terrestre en mototaxis por la carencia de un marco jurídico que regule la problemática del Servicio en Mototaxi.

Como es de verse, en el marco de la normativa vigente, y en atención a la Segunda Disposición Complementaria de la Ley, resulta necesaria la emisión de su reglamento. Esta medida permitirá a las autoridades competentes, establecer reglas claras y precisas que faciliten su cumplimiento.

B) Viabilidad

Al respecto, mediante la Segunda Disposición Complementaria de la Ley, se establece que el Poder Ejecutivo aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor a sesenta días calendario contados a partir de su publicación.

Asimismo, el numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.

Conforme a ello, resulta viable la aprobación de la presente propuesta normativa, al constituir el cumplimiento de un mandato expreso establecido por ley, así como, efectuarse mediante la aprobación del correspondiente Decreto Supremo, dentro de los límites y parámetros preestablecidos en la Ley del Servicio de Mototaxis.

C) Oportunidad de la propuesta

Conforme a lo expuesto, mediante el presente Decreto Supremo se busca que el servicio de transporte público de personas 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 ciudadano.

Asimismo, se busca reducir la cantidad de accidentes fatales en la utilización de vehículos motorizados menores (como las mototaxis) cuya problemática presenta una tendencia creciente, de acuerdo con el Observatorio de Seguridad Vial, según lo expuesto líneas arriba.

Consecuentemente, la aprobación del presente Decreto Supremo resulta oportuna, toda vez que atiende un problema actual que viene afectando a los prestadores y transportadores del servicio de mototaxi, así como a los usuarios del mismo.

5.4. Sobre el nuevo estado que genera la propuesta

Al respecto, debemos mencionar que el Proyecto de Decreto Supremo propone la aprobación del reglamento de la Ley, que tiene por objeto regular el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, para que se desarrolle de manera eficiente y segura, atendiendo a las características propias de la realidad local, satisfaciendo la necesidad de transporte terrestre de los ciudadanos de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia.

Con ello se pronostica que la nueva situación que se genera es que existirá un marco normativo que permitirá a las Municipalidades Distritales implementar procedimientos administrativos para otorgar permisos de operación y certificados de operación para la prestación del Servicio de Mototaxi dentro de su jurisdicción, para lo cual en un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles contados desde la publicación del proyecto de reglamento, las Municipalidades Distritales deben adecuar sus normas complementarias sin desnaturalizar ni transgredir lo dispuesto en el presente Reglamento.

5.5. Sobre el desarrollo de los objetivos relacionados con el problema identificado

Tomando en cuenta el problema identificado, con la entrada en vigencia de la propuesta normativa se espera alcanzar el siguiente objetivo:

Problema	Objetivos principales
Condiciones heterogéneas de acceso y operación a nivel distrital en el servicio de transporte público en vehículos automotores	Homogeneización de las condiciones de acceso y operación en el servicio de transporte público de vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), siendo que para el año

<p>menores (categoría L5) lo que genera desorden y complejiza la gestión eficiente del servicio de mototaxi, siendo que en el año 2022, el 71% de las municipalidades distritales consultadas cuentan con ordenanzas municipales que varían en aspectos como requisitos para los conductores, condiciones de los vehículos y normativas de operación, y las restantes no cuentan o no informaron sobre dichas ordenanzas</p>	<p>2030, al menos 30% de las municipalidades logran adecuar su normativa o expresamente señalar que no lo requieren.</p>
--	--

Cabe señalar, que el presente Proyecto de Decreto Supremo se enmarca en los objetivos del Estado establecidos en la Ley, referidos a que es función del Estado satisfacer las necesidades de traslado de los usuarios en condiciones de protección a la salud y de seguridad de las personas.

Asimismo, el Proyecto de Decreto Supremo establece un marco jurídico que permitirá cumplir objetivos alineados con la Política General de Gobierno para el presente mandato presidencial, como vienen a ser los siguientes:

- 1) “Eje 3: Protección social para el desarrollo
(...)
3.3 Promover la inclusión social de las personas en situación de pobreza o vulnerabilidad desde un enfoque multidimensional, considerando el fortalecimiento de la cobertura y calidad de los servicios públicos y los programas sociales.
desarr(...)
3.6 Garantizar la prestación de los servicios del Estado a favor de las poblaciones vulnerables como niñas, niños, adolescentes, personas adultas mayores y personas con discapacidad.”

Como se ha podido apreciar en la presente Exposición de Motivos, los usuarios del Servicio de Mototaxi, habitan en zonas alejadas de expansión urbana en donde el servicio de transporte de personas masivo no brinda servicios, así como en zonas a las que geográficamente por el diseño de vías, no puede operar un vehículo acondicionado para el transporte masivo. En ese sentido, la regulación del Servicio de Mototaxi a través del Proyecto de Decreto Supremo, promoverá la inclusión social de dichos ciudadanos permitiendo que puedan acceder a la prestación del servicio de transporte en vehículos automotores menores de categoría vehicular L5, lo cual permitirá, a su vez, que puedan acceder a otros bienes como servicios de salud en postas médicas y hospitales, colegios, mercados de venta de alimentos de primera necesidad, etc.

- 2) “Eje 4: Reactivación económica
(...)
4.5 Implementar medidas de reactivación, con énfasis en los sectores agricultura, producción, turismo, cultura, ambiente y transportes y comunicaciones.

(...)

4.8 Promover la generación del empleo formal, garantizando el cumplimiento de los derechos laborales.”

Al respecto, cabe señalar que el Proyecto de Decreto Supremo establece disposiciones para acceder al Servicio de Mototaxi de tal forma que, para brindar dicho servicio, las personas jurídicas no asuman un coste elevado y puedan reconducir el excedente de recursos para mejorar las condiciones del Servicio de Mototaxi o ampliar la cobertura del servicio con la incorporación de más unidades vehiculares a fin de optimizar el servicio.

3) “Eje 8: La salud como derecho humano

(...)

8.3 Promover el acceso a los servicios de salud, con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad.”

Ahora bien, como mencionamos anteriormente, la implementación del Servicio de Mototaxi bajo los parámetros establecidos en el Proyecto de Decreto Supremo permitirá a los usuarios del servicio acceder a bienes colectivos como la salud pública que se brinda en postas médicas u hospitales del Estado, lo cual constituye un objetivo del transporte de personas: satisfacer necesidad de trasladarse para acceder a otro bien como la salud.

VI. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7° del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, la exposición de motivos describe el contenido de la propuesta normativa, así como, la fundamenta con una explicación de los aspectos más relevantes.

Sobre el particular, la presente exposición de motivos versa sobre la justificación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio de Mototaxi, por lo tanto, se tiene a bien desarrollar el contenido de la propuesta normativa en dos partes, esto es, descripción del (i) proyecto de Decreto Supremo y (ii) del proyecto del Reglamento del Servicio de Mototaxis.

6.1. Con relación al proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Servicio de Mototaxi

- **Primera Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo**

Al respecto, se establece que en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprueba mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, a propuesta de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes en coordinación con la Oficina General de Tecnología de la Información, los lineamientos para la actualización del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito - SINARETT, en el marco de la creación del Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.

En este sentido, resulta imprescindible realizar la adecuación correspondiente para fijar un plazo que proporcione seguridad jurídica a la implementación de los

sistemas y/o registros informáticos establecidos por Ley; esto se logrará mediante la formulación de lineamientos para la actualización del Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito – SINARETT.

- **Segunda Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo**

Sobre el particular, se establece la adecuación del Sistema Nacional de Conductores, en un plazo no mayor a sesenta (60) días calendario computados a partir de la publicación del proyecto, para la aplicación en el sistema de las normas referidas a los trámites de las licencias de conducir de clase B categoría II-C.

Al respecto, el Sistema Nacional de Conductores²¹, sistema informático que comprende la información del proceso de otorgamiento de licencia de conducir; a través de dicho sistema se registra de forma estándar la información de las licencias de conducir en proceso de otorgamiento y emitidas, entre las cuales se encuentran las licencias de clase B categoría II-C; en dicho contexto, se prevé un plazo para que se realicen las modificaciones necesarias al referido Sistema a efectos de incorporar las disposiciones referidas al formato de la licencia de conducir clase B categoría II-C para el transporte de pasajeros, así como lo referido a las nuevas consideraciones para la evaluación médica, precisando que este plazo se encuentra validado por la Dirección General de Autorizaciones en Transportes y por la Oficina General de Tecnología de la Información, como áreas técnicas encargadas de la implementación de las modificaciones al Sistema Nacional de Conductores.

- **Tercera Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo**

Al respecto, se establece que en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario computados a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, modifica la Directiva N° 001-2017-MTC/15, "Características, Especificaciones Técnicas y de Seguridad que deben contener las licencias de conducir de las clases A y B", aprobada mediante Resolución Directoral N° 305-2017-MTC/15, estableciendo las consideraciones necesarias para identificar los trámites de la licencia de conducir de clase B categoría II-C, destinadas al transporte público de personas en vehículos automotores de la categoría vehicular L5.

²¹ Reglamento del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC:
(...)

Artículo 2.- Definiciones

2.1. Para efectos del presente Reglamento, los siguientes términos corresponden a los significados que a continuación se detallan:

(...)

t) Sistema Nacional de Conductores: Sistema informático a cargo del órgano o unidad orgánica competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que contiene la información sobre: los postulantes; las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir, Escuela de Conductores y Centros de Evaluación, el registro de sus requisitos de acceso y condiciones de operación, sus modificaciones, renovaciones, transferencia de la autorización, pérdida de la inscripción, o extinción, según corresponda; los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas del postulante y/o conductor, así como la información emitida por las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir; la capacitación de los postulantes, así como la información emitida por las Escuelas de Conductores; los resultados de las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción del postulante y/o conductor, así como la información emitida por los Centros de Evaluación; la licencia de conducir que se emita, su modificación, cancelación, y nulidad; así como cualquier otra información que disponga el presente Reglamento. El Sistema Nacional de Conductores permite el acceso y enlace al Registro Nacional de Sanciones."

Al respecto, corresponde mencionar que la Directiva N° 001-2017-MTC/15, que establece “Características, Especificaciones Técnicas y de Seguridad que deben contener las licencias de conducir de las clases A y B”, aprobada mediante Resolución Directoral N° 305-2017-MTC/15, y modificatorias, debe ser actualizada en razón de que las modificaciones propuestas para el trámite de la licencia de conducir de categoría B clase II-C está referida al extremo de la prestación del servicio de transporte público de personas, no aplicando dichas consideraciones a postulantes cuyo fin sea realizar transporte de mercancías.

Asimismo, de acuerdo con el sub numeral 9.2.4 del numeral 9.2 del artículo 9 del Reglamento de Licencias, la licencia de conducir de la clase B categoría II-c, autoriza a conducir vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos menores (trimoto pasajeros: mototaxi) y transporte de mercancías (trimoto carga). Esta licencia permite conducir los vehículos indicados para la licencia de las dos (2) categorías anteriores.

Además, conforme al Reglamento de Licencias, la Municipalidad Provincial otorga dicha licencia cuando el postulante haya aprobado la evaluación médica y psicológica, haya finalizado el Programa de Formación de Conductores (el cual comprende formación práctica de manejo y formación teórica en diversas materias como, por ejemplo, normas de tránsito, urbanidad, seguridad vial, entre otros), así como, haya aprobado la evaluación teórica y de manejo.

Sin embargo, las disposiciones de la Ley únicamente están referidas al transporte público de personas en vehículos de la categoría L5, mototaxi. De esta manera, acorde a lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley, la Municipalidad Provincial otorga la licencia de conducir vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas (mototaxi), cuando el postulante este apto en las pruebas de reglas de tránsito y de manejo, la capacitación en materia de educación y seguridad vial, y la evaluación médica.

Como es de verse, las disposiciones de la Ley con relación a las licencias de conducir vehículos de la categoría L5, difieren de las establecidas en el Reglamento de Licencias, respecto a los vehículos que autoriza a conducir la licencia, así como sobre las evaluaciones de salud y formación del postulante, para obtener la misma. De esta manera:

LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS L5	
Ley	Reglamento de Licencias
Regula las licencias de conducir vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas (mototaxi).	Regula las licencias de conducir de la clase B categoría II-c, que autoriza la conducción de vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros (mototaxi) y mercancías (trimoto de carga).
Evaluación médica	Evaluación médica y psicológica
Formación (educación y seguridad vial)	Formación (diversas materias)

En dicho contexto, a través del presente Proyecto de Decreto Supremo se han realizado modificaciones y precisiones al Reglamento de Licencias sobre el proceso de obtención de la licencia de la clase B categoría II-c, de esta manera, el Proyecto incorpora en el sub numeral 9.2.4 del numeral 9.2 del artículo 9 del Reglamento de Licencias (de acuerdo al cual la licencia de la clase B categoría II-c autoriza a conducir vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos menores y transporte de mercancías), que, cuando el formato de la respectiva licencia de conducir consigne “transporte público de personas”, la misma autoriza a conducir vehículos de la categoría L5 únicamente destinados a la prestación del servicio de transporte de personas, en esta clase y categoría.

Así, al postulante que desee obtener su licencia de conducir de la clase B categoría II-c en el marco de la Ley, es decir solo para el transporte público de personas en mototaxi, le será aplicable el proceso de otorgamiento de dicha licencia que respecto a la evaluación de salud, comprende la evaluación médica, y que respecto a la formación comprende la formación en educación y seguridad vial, así como, los demás requisitos que prevé el Reglamento de Licencias, debiendo el formato de la respectiva licencia consignar “transporte público de personas”. De igual manera, el postulante que opte por obtener su licencia B II-c para el transporte público de personas y para el transporte de mercancías, le es aplicable, de acuerdo a lo ya dispuesto en el Reglamento de Licencias vigente, el proceso de otorgamiento de la referida licencia que respecto a la evaluación de salud, comprende la evaluación médica y psicológica, y que respecto a la formación comprende la formación en diversas materias, así como, los demás requisitos que prevé el Reglamento de Licencias.

Es en razón a lo expuesto, que corresponde modificar la Directiva N° 001-2017-MTC/15, que establece “Características, Especificaciones Técnicas y de Seguridad que deben contener las licencias de conducir de las clases A y B”, aprobada mediante Resolución Directoral N° 305-2017-MTC/15, y modificatorias, a efectos que el diseño del formato de la licencia de la clase B categoría II-c consigne “transporte público de personas”, para el caso que el proceso de otorgamiento de dicha licencia se haya realizado a fin de conducir vehículos de la categoría L5 destinados únicamente a la prestación del servicio de transporte de personas.

- **Cuarta Disposición Complementaria Final del proyecto de Decreto Supremo**

Al respecto, se establece que el Reglamento del Servicio de Mototaxi entra en vigencia a los sesenta (60) días hábiles contados desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano”; con excepción de lo dispuesto en la Segunda, Tercera, Séptima, Octava, Novena y Décima Disposiciones Complementarias Finales, así como, en la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del citado Reglamento, las mismas que entran en vigencia al día siguiente de la fecha de su publicación.

Lo expuesto se dispone a razón de que, de acuerdo al contenido de los proyectos de Decreto Supremo y del Reglamento del Servicio de Mototaxi, se prevé distintos plazos para la realización de acciones, gestiones y registros necesarios para la implementación integral de las disposiciones establecidas en el Reglamento, tanto por parte del MTC como también por partes de las Municipalidades Distritales, las cuales, principalmente computan el plazo máximo de sesenta (60) días hábiles (excepto la suspensión por 1 año de la exigencia u obligación a que se refiere la

Sexta Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Reglamento, suspensión que, sin embargo, se estima que puede continuar paralelamente a la vigencia del Reglamento en tanto no está relacionada a las condiciones que deben cumplir los administrados para acceder al servicio, tal como se detallará más adelante).

Por tal motivo, con la finalidad de otorgar las condiciones necesarias para que las autoridades competentes se adecúen a las principales disposiciones del proyecto de Reglamento, se estima necesario establecer que el mismo entrará en vigencia a los sesenta (60) días hábiles de haberse publicado en el diario oficial “El Peruano”, fecha en la cual se proyecta que deben encontrarse concluidas las gestiones esenciales que permitan el acceso de los administrados al Servicio de Mototaxi, al también concluirse los plazos previstos en las disposiciones complementarias antes mencionadas.

- **Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Decreto Supremo**

Al respecto, se establece que hasta el 31 de diciembre de 2026 se suspende la vigencia de la Décimo Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de Licencias, que se propone incorporar por la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del proyecto de Decreto Supremo.

Resulta oportuno precisar que, el proyecto de Decreto Supremo, mediante su Segunda Disposición Complementaria Modificatoria, propone incorporar al Reglamento de Licencias, la siguiente Décimo Primera Disposición Complementaria Final:

“Décimo Primera.- Evaluación médica para las licencias de la clase B categoría II-c, para el transporte público de personas.

En el marco del artículo 5 de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5; la evaluación médica para la obtención o revalidación de la licencia de conducir de la clase B - categoría II-c, para transporte público de personas en vehículos de la categoría L5, se rige por las disposiciones contenidas en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC y sus normas complementarias en lo que respecta específicamente a dicha materia, quedando excluidas todas aquellas disposiciones referidas a la evaluación psicológica.”

Por otro lado, es preciso indicar que a la fecha existe en curso un proceso de integración de las licencias de clase B al Sistema Nacional de Conductores, conforme se establece a través de la Décimo Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de Licencias, lo cual incluye a las licencias de conducir clase B categoría II-C.

Asimismo, la integración mencionada se encuentra ampliada conforme a los plazos establecidos en la Resolución Directoral N° 21-2024-MTC/18²². Esta ampliación del plazo de integración, guarda relación con el proceso de otorgamiento de la licencia de conducir, el cual, comprende a la evaluación médica

²² Resolución Directoral que establece un nuevo plazo para la integración de las licencias de conducir de la clase B, otorgando como fecha hasta el 15 de marzo del 2025.

para los postulantes a la obtención de una licencia de conducir de la clase B categoría II-C para transporte público de personas en vehículos de la categoría L5 (que se regula en el Proyecto de Decreto Supremo, en atención a la Ley), toda vez que, para una aplicación efectiva de la norma, su cumplimiento se verifica a través del Sistema Nacional de Conductores.

Respecto a ello, conforme a la información remitida por la Dirección General de Autorizaciones en Transporte²³, el proceso de integración de las licencias de clase B al Sistema Nacional de Conductores, tiene un avance de integración de 81% para las Municipalidades Capitales de departamento (21 de un total de 26) y que el avance de las Municipalidades No Capitales de departamento alcanza sólo al 2% (4 de un total de 170).

En ese contexto, es necesario suspender la entrada en vigencia de la Décimo Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento de Licencias que se propone incorporar, puesto que para su cumplimiento efectivo correspondería culminar e implementar el proceso de integración de las licencias de conducir de la clase B.

- **Primera Disposición Complementaria Modificatoria del proyecto de Decreto Supremo**

Al respecto, se establece las siguientes modificaciones:

- La modificación del sub numeral 9.2.4 del numeral 9.2 del artículo 9 del Reglamento de Licencias, incorporando en dicho sub numeral, la regulación sobre el formato de la licencia de conducir de la clase B categoría II-c que consigne “transporte público de personas”.

Al respecto, la presente modificación se realiza en atención a que, las disposiciones de la Ley con relación a las licencias de conducir vehículos de la categoría L5, difieren de las establecidas en el Reglamento de Licencias, respecto a los vehículos que autoriza a conducir la licencia, así como sobre las evaluaciones de salud y formación del postulante, para obtener la misma. Este punto, se encuentra detallado en la justificación de la Tercera Disposición Complementaria Final del Proyecto de Decreto Supremo.

- La modificación del numeral 64.1 del artículo 64 del Reglamento de Licencias, con relación al contenido del programa de formación de conductores referido a la clase B categoría II-C para transporte de personas.

Al respecto, el artículo 5 de la Ley considera que para la obtención de la licencia de conducir para prestar el servicio de mototaxi se requiere realizar capacitación en materia de educación y seguridad vial, en ese sentido corresponde realizar una precisión al respecto, tomando en cuenta que las Escuelas de Conductores a cargo de la capacitación de conductores profesionales, considera otros temas como teórico-prácticos de manejo, de mecánica, de protocolos de emergencia y de legislación vigente sobre tránsito y seguridad vial, los cuales forman parte de su capacitación integral²⁴, pero

²³ Informe N° 0676-2024-MTC/18.01

²⁴ Ley 29005 - Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores
Artículo 3.- De los principios generales
(...)

- Capacitación Integral: Reconocimiento de los conocimientos teórico prácticos de manejo, de mecánica, de protocolos de emergencia y de legislación vigente sobre tránsito y seguridad vial.

que no serían aplicables para la obtención de una licencia de conducir de clase B categoría II-C para prestar el servicio de mototaxi.

- **Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del proyecto de Decreto Supremo**

Al respecto, se prevé incorporar la Décimo Primera Disposición Complementaria Final al RSELIC, en los términos siguientes:

“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Décimo Primera.- Evaluación médica para las licencias de la clase B categoría II-c, para el transporte público de personas.

En el marco del artículo 5 de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5; en el proceso de otorgamiento de las licencias de conducir de la clase B - categoría II-c, para transporte público de personas en vehículos de la categoría L5, que regula el presente Reglamento y sus normas complementarias, se realiza la evaluación médica quedando excluida la evaluación psicológica.”

Sobre el particular, la presente disposición se justifica en lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley, la cual dispone expresamente *“La municipalidad provincial otorga al conductor la licencia de conducir correspondiente de acuerdo al reglamento de la presente ley y sus normas conexas. Esto se hará efectivo siempre y cuando el conductor esté apto en i) las pruebas de reglas de tránsito y de manejo; ii) la capacitación en materia de educación y seguridad vial; **iii) la evaluación médica.** La licencia tendrá validez a nivel nacional”*; con lo cual, se excluye la evaluación psicológica para la obtención de dicha licencia de conducir, resultando exigible únicamente la evaluación médica para tales efectos.

- **Única Disposición Complementaria Derogatoria del proyecto de Decreto Supremo**

Al respecto, se prevé derogar el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, puesto que el Reglamento del Servicio de Mototaxi que se busca aprobar a través del presente proyecto de Decreto Supremo, contempla disposiciones que reemplazarán a aquellas previstas en el reglamento objeto de derogación.

Asimismo, es preciso indicar que, a través de la Primera Disposición Complementaria de la Ley, se deroga la Ley 27189, Ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, con lo cual se vacía de contenido a las disposiciones contempladas en el reglamento objeto de derogación, sin perjuicio de lo previsto en la Única Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de Decreto Supremo.

6.2. Con relación al proyecto de Reglamento del Servicio de Mototaxi

A) Objeto, finalidad y definiciones

De acuerdo con el **artículo 1** del proyecto de reglamento, éste 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 establece:

1. 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.
2. Los requisitos para obtener y renovar el Permiso de Operación y el Certificado de Operación.
3. La organización, conformación y funciones de la Comisión Técnica Mixta.
4. Los instrumentos de planificación y capacitación en el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5.
5. La actividad de fiscalización y el régimen sancionador aplicables al Transportador, al Prestador del Servicio, y a la actividad informal en el transporte de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5.

Ello, resulta compatible con lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley, la cual dispone que su finalidad viene a ser establecer los derechos, las obligaciones, los requisitos y las condiciones de la prestación del servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5).

Bajo dicho contexto, el **artículo 2** del proyecto de reglamento, establece que tiene por finalidad que el servicio de transporte público de personas 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, en el marco de lo establecido por la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5.

Al respecto, dichas condiciones resultan necesarias para permitir que la acción de transporte pueda garantizar un adecuado ejercicio de la libertad de tránsito o de transporte. En ese sentido, tomando en cuenta que el transporte constituye un bien intermedio, resulta necesario que la acción de traslado se realice en el menor tiempo posible, en tanto que el valor tiempo es un elemento que modula la demanda de transporte e incentiva el uso de dicho bien, es decir, resulta necesario que el servicio se desarrolle de manera eficiente.

De la misma forma, la accesibilidad resulta un factor nuevo que caracteriza el sistema de transporte, por lo que garantizar condiciones de accesibilidad, permitirá garantizar una adecuada demanda de transporte y, por ende, garantizar que más ciudadanos puedan acceder a los beneficios de la libertad de tránsito o de transporte.

Asimismo, debemos considerar que la sostenibilidad también viene a ser una característica del sistema de transporte, por lo que garantizar condiciones de sostenibilidad resulta compatible con un medio ambiente sano y equilibrado.

Por último, la generación de acciones de transporte, implica la existencia de operadores de transporte que usan determinados vehículos sobre ciertas redes o vías, en ese sentido, si bien ello representa el ejercicio de la libertad de tránsito o transporte, dicho ejercicio debe realizarse en condiciones de seguridad, es decir, los vehículos que se usen, las vías por donde se dé el transporte, así como, las

operaciones de transporte que se vayan a ejecutar, deben cumplir condiciones de seguridad o, lo que es lo mismo: condiciones que eviten la comisión de accidentes de tránsito o que eviten la generación de cualquier evento que impida lograr los objetivos que se quieren lograr en el sistema.

Por otro lado, el **artículo 3** del proyecto de reglamento, dispone las definiciones a considerar en su aplicación.

Respecto a la definición de **Acta de Control**, se define como el documento levantado por el inspector municipal de transporte, en el que consta los resultados de la acción de fiscalización al servicio de mototaxi, al respecto el artículo 228-F de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, **la LPAG**), dispone que “*el Acta de Fiscalización o documento que haga sus veces, es el documento que registra las verificaciones de los hechos constatados objetivamente (...)*” En ese sentido, la definición del Acta de Control en el proyecto de reglamento, es esencial para garantizar la transparencia y la legalidad de la fiscalización. Dicha acta no solo registra las infracciones constatadas durante la fiscalización, sino que también proporciona una base sólida para cualquier acción administrativa subsecuente, como, por ejemplo, la imposición de sanciones.

Con relación a la **Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi**, la Ley en su artículo 8, señala que el prestador del servicio está obligado a, entre otros, pintar la placa en la parte superior de la unidad, en la parte trasera y en ambos lados del vehículo, así como adherir una calcomanía holográfica en su interior. Por tanto, se entiende que la calcomanía holográfica de seguridad referida en la Ley, difiere de la calcomanía holográfica de seguridad (tercera placa) regulada en el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, en tanto que la tercera placa se adhiere en la zona superior central del parabrisas delantero, a la altura del espejo retrovisor del vehículo.

En ese sentido, a efectos de darle sentido a lo establecido en la Ley, se define a la Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi como el 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. Ello a efectos de que los usuarios del mototaxi puedan verificar que la unidad que los transporta cuenta con certificado de operación vigente y que el transportador cuenta con permiso de operación.

Con relación al **Certificado de Operación**, la Ley en su artículo 4, numeral 4.2, señala que es el título que habilita al vehículo que es parte de la flota vehicular de la persona jurídica autorizada.

En ese sentido, el proyecto de reglamento, define al Certificado de Operación, como el título habilitante emitido de forma física o electrónica por la municipalidad distrital competente, que autoriza al vehículo automotor menor de la categoría vehicular L5 para la prestación del servicio de mototaxi, como parte de la flota vehicular del Transportador.

Es importante destacar que, establecer que el Certificado de Operación sea emitido de forma electrónica, es esencial para mejorar la accesibilidad, eficiencia, seguridad y verificación. Los documentos electrónicos permiten acceder desde cualquier lugar y en cualquier momento, facilitando cualquier gestión y reduciendo

la dependencia de desplazamientos físicos. Esta facilidad de acceso se traduce en una experiencia más cómoda y rápida. Además, la digitalización de documentos agiliza los procesos administrativos, disminuyendo el tiempo requerido para la emisión y recepción de los títulos habilitantes. La gestión electrónica permite una organización más efectiva de la información, optimizando los recursos tanto para la administración como para los administrados. En cuanto a la seguridad, los documentos electrónicos pueden incorporar medidas avanzadas que consideren las municipalidades distritales, lo que ayudaría a reducir la falsificación de este título habilitante. Por último, en términos de verificación, los documentos electrónicos facilitan la autenticación de su validez a través de sistemas de validación en línea, permitiendo una comprobación rápida y fiable de la autenticidad. Esto reduce, como bien se dijo con anterioridad, el riesgo de fraude y asegura que solo los documentos legítimos sean reconocidos. En conjunto, establecer la opción de emitir títulos habilitantes en formato electrónico representa un avance significativo hacia una administración más accesible, eficiente, segura y transparente.

Ahora bien, de acuerdo con el artículo 13 de la Ley, la **Comisión Técnica Mixta** existente en cada municipalidad distrital donde opere el Servicio de Mototaxi, se conforma respetando la proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes. En función a ello, se define a dicha Comisión como la 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.

Por otro lado, de cara a brindar las condiciones adecuadas de seguridad y confiabilidad en la prestación del servicio de mototaxi, se estima que también resulta importante que los conductores de dicho servicio cuenten con la debida acreditación física y/o electrónica que les permita identificarse como tales frente a la autoridad administrativa y los usuarios del transporte del servicio de mototaxi.

Por consiguiente, se dispone incluir la definición de **Credencial del Prestador del Servicio**, como aquel documento emitido de forma física o electrónica por la municipalidad distrital competente, que acredita que el conductor del vehículo destinado a la prestación del servicio de mototaxi, se encuentra habilitado mediante su inscripción como Prestador del Servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, afiliado a un Transportador.

Sobre este documento, se ha considerado que ayudará a facilitar la supervisión y control por parte de los fiscalizadores, permitiéndoles una rápida identificación de los prestadores del servicio. Esta identificación no solo agilizará las inspecciones en campo, sino que también disuade prácticas informales o ilegales por parte de conductores no habilitados por la municipalidad distrital, promoviendo un entorno de transporte más seguro y confiable para los pasajeros.

Continuando con las definiciones, con relación al **Inspector Municipal de Transporte**, se le define como el servidor civil acreditado por la municipalidad distrital, responsable de supervisar el cumplimiento de las normas que regulan el Servicio de Mototaxi, a través de la acción de fiscalización. Al respecto, debemos mencionar que el inspector, debe ser una persona que realice servicios por cuenta de la Municipalidad y que su régimen jurídico de contratación, sea compatible con ello, máxime si de acuerdo con la normatividad vigente, dicho personal también puede emitir actas de fiscalización que inicien el procedimiento administrativo sancionador y/o apliquen medidas administrativas, es decir, actos administrativos.

En ese sentido, corresponde que los inspectores de las municipalidades sean servidores civiles bajo un régimen laboral. Ello permitirá, a su vez, que los documentos suscritos por los inspectores sean documentos públicos imputables a la Municipalidad Distrital.

Con relación a la **Organización de Transportadores**, se la define como la asociación debidamente inscrita en los Registros Públicos, conformada como mínimo por el 30% de la totalidad de Transportadores autorizados dentro del ámbito de jurisdicción de la municipalidad distrital competente. Es decir, del total de Transportadores en el distrito, al menos el 30% del total pueden formar una Organización. Si bien, la Organización de Transportadores tiene reconocimiento en la Ley, resulta necesario regular dicha organización al estar conformada por los operadores del servicio, quienes pueden influir en la variación de la cantidad y calidad de la oferta del servicio dentro del distrito.

Sobre este punto en particular, es necesario mencionar que, al establecer una cuota porcentual para la creación de una organización representativa, es esencial encontrar un equilibrio adecuado. La teoría del voto y la participación ciudadana expuesta por Cooter y Gilbert (2022)²⁵ muestra que en grandes elecciones, la probabilidad de que un voto individual sea decisivo es extremadamente baja, lo que puede desmotivar a los votantes.

Exponen también el caso de Reynolds V. Sims, destacando la importancia de una distribución equitativa para garantizar la igualdad del voto. Establecer una cuota demasiado alta, como el 50% del total de transportistas, establecería solo dos asociaciones representativas. Esto podría causar una polarización significativa y dificultar la formación de consensos, ya que cada asociación representaría a la mitad de los miembros, lo que puede resultar en un estancamiento en la toma de decisiones y una falta de diversidad en las perspectivas representadas. La representación estaría muy concentrada y podría no reflejar adecuadamente la variedad de intereses y opiniones dentro de la organización.

Por otro lado, establecer una cuota demasiado baja, como el 10%, implicaría la existencia de 10 organizaciones diferentes para cubrir al 100% de los miembros. Esto fragmentaría la representatividad, haciendo difícil coordinar y alcanzar decisiones que reflejen los intereses colectivos. Cada una de estas pequeñas organizaciones de 10% podría tener agendas y prioridades muy distintas, llevando a una falta de cohesión y dirección en la toma de decisiones. La dispersión de intereses puede resultar en decisiones menos representativas y una gobernanza menos eficaz.

El análisis de "Why Vote?" explica cómo las probabilidades bajas de ser el votante decisivo pueden afectar la motivación para votar. De manera similar, establecer una cuota del 10% diluiría la representatividad, ya que cada pequeña organización no tendría suficiente peso para influir decisivamente en la toma de decisiones globales.

Asimismo, desde la teoría de juegos aplicada a procesos de decisión colectiva, un sistema óptimo debe evitar tanto los extremos de concentración de poder como los de fragmentación del mismo. Un umbral del 50% tendería a generar solo dos organizaciones grandes, como en un juego de suma cero, con incentivos a la polarización. Por otro lado, un umbral del 10% generaría múltiples grupos con una mínima capacidad de influencia, fragmentando la voz del sector. En tanto, el

²⁵ <https://publiclawandeconomics.org/wp-content/uploads/2022/09/Public-Law-and-Economics.pdf>

umbral del 30% introduce una condición de equilibrio intermedio, que permite una pluralidad razonable de organizaciones, sin caer en extremos. Este equilibrio es coherente con los principios de representación deliberativa²⁶, en el cual se requiere diversidad, pero también capacidad de concertación efectiva.

En la misma línea, establecer una cuota porcentual adecuada, como el 30% propuesto, 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.

Así, establecer una cuota porcentual adecuada, como el 30% propuesto, 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.

Además, este criterio es consistente con otros marcos normativos, tal como la Ordenanza N° 009-2023/MPC²⁷ 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; el cual establece el mismo porcentaje para la representación zonal. Según el R.U.O.S, 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.

Entonces, si bien se ha señalado que la Ley N° 27912 sobre sindicatos establece un número absoluto (20 o 50 afiliados de acuerdo a la naturaleza de la organización) sin porcentaje, ello obedece a la naturaleza del vínculo laboral, donde existe una relación contractual definida y una unidad económica clara (empresa o sector productivo). Por el contrario, en el sector transporte, el vínculo entre transportadores se puede definir como típicamente autónomo y territorial, lo cual hace poco viable fijar una cifra absoluta homogénea para todos los distritos del país.

En tanto, un enfoque porcentual es más proporcional y adaptativo a la escala poblacional y operativa de cada jurisdicción. Esta técnica ya ha sido adoptada por otros marcos subnacionales, como la Ordenanza N° 009-2023/MPC del Callao, que establece el mismo porcentaje del 30% para el reconocimiento de organizaciones sociales zonales. De esta forma, el estándar propuesto se alinea con prácticas administrativas ya validadas y funcionales a nivel local.

²⁶ Elster, J. (Ed.) (1998). *Deliberative Democracy*. Cambridge University Press.
²⁷ <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2180344-1>

Con relación al **Permiso de Operación**, el artículo 4, numeral 4.1, de la Ley, señala que es el título que habilita a la persona jurídica a prestar el servicio con el cual se autoriza la flota vehicular, paraderos y zona de trabajo. En función a ello, se define al Permiso de Operación como el título habilitante emitido de forma física o electrónica por la municipalidad distrital competente que autoriza a la persona jurídica a prestar el servicio de mototaxi; así como, su flota vehicular, paraderos y zona de trabajo.

Al igual que el Certificado de Operación, permisibilidad de establecer que la emisión del Permiso de Operación pueda ser electrónica ofrece ventajas significativas para los transportadores y la municipalidad distrital. Para los transportadores, contar con un Permiso de Operación en formato electrónico significaría una mayor comodidad y rapidez en caso requieran utilizarlo, ahorrando tiempo y recursos. Asimismo, la seguridad de los documentos electrónicos, garantiza la integridad y validez del permiso.

Asimismo, la digitalización de este documento permite a las autoridades competentes acceder de manera más eficiente a la información necesaria para la supervisión y control del servicio del servicio de mototaxi. Además, facilita la verificación de la autenticidad del permiso, reduciendo la posibilidad de fraudes o falsificaciones.

Con relación al **Paradero**, corresponde mencionar que es definido como la infraestructura complementaria de transporte, localizada en la vía pública técnicamente calificada y prevista en el Plan Regulador, la cual, considera a:

1. El paradero de embarque, que tiene como fin que los Prestadores del Servicio operen el vehículo del servicio de mototaxi, estacionándolo de manera ordenada a la espera de pasajeros.
2. El paradero de retén, que tiene como fin que los Prestadores del Servicio operen el vehículo del servicio de mototaxi, estacionándolo de manera ordenada para posteriormente ingresar al paradero de embarque, una vez que este último cuente con el espacio para ello, para cuyos efectos, ambos paraderos se ubican a una distancia que permita dicho fin.

Al respecto, debemos mencionar que los paraderos, sean de embarque o de retén, deben ser previstos en el Plan Regulador aprobado por la Municipalidad Distrital, en tanto que dicho instrumento debe regular la oferta y demanda del Servicio de Mototaxi, estableciendo medidas para que no se generen externalidades negativas como congestión o contaminación ambiental (auditiva, lumínica o emisiones).

Asimismo, en el caso de los paraderos de embarque, se dispone que dicha infraestructura se destina para la espera de usuarios, en tanto que el destino final no necesariamente es el paradero.

Cabe señalar que, la inclusión del paradero de retén resulta necesario para atender los casos en que el espacio territorial destinado para el paradero de embarque, no sea suficiente para el estacionamiento ordenado de los vehículos, exigiendo inevitablemente contar con un espacio adicional para preservar el orden y respetando las condiciones de seguridad de los usuarios y sociedad en general.

Con relación al **Prestador del Servicio**, se le define como la Persona natural acreditada para conducir un vehículo del servicio de mototaxi, afiliado al

Transportador Autorizado.

Con relación al **Plan Regulador**, debemos advertir que el artículo 11 de la Ley, ya establece que viene a ser una herramienta técnica y de gestión aprobada por la municipalidad distrital competente, que tiene por objeto: i) determinar los parámetros técnicos normativos para la prestación del servicio de mototaxi vinculados a los términos de operación; ii) identificar las zonas de trabajo, paraderos, las vías de libre tránsito, así como la oferta y demanda para la prestación del servicio de mototaxi; e iii) incluir acciones de prevención relacionadas a la salud y seguridad de los pasajeros y del Prestador del Servicio. En esa línea, la definición establecida en el proyecto de reglamento, replica dicho concepto. Asimismo, resulta necesario mencionar que el Plan Regulador resulta un instrumento necesario para planificar el sistema de transporte que se necesita en el distrito, tomando en cuenta que el Estado a través de las municipalidades distritales son actores dentro del sistema de transporte.

Con relación al **Régimen de Gestión Común**, se le define como el acuerdo de dos (2) municipalidades distritales contiguas donde se presta el servicio de mototaxi, para gestionar y fiscalizar conjuntamente dicho servicio en el área continua determinada. En caso no se establezca dicho régimen, corresponde a la municipalidad provincial fijar las condiciones del Régimen de Gestión Común. Al respecto, debemos precisar que el medio legal idóneo para viabilizar el Régimen de Gestión Común viene a ser un acuerdo, ya que el mismo debe ser suscrito por entidades autónomas (municipalidades distritales).

Con relación al **Registro Nacional de Conductores de Mototaxis**, el mismo viene a ser definido como el registro informático implementado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones que contiene información sobre los Prestadores del Servicio, actualizado permanentemente por las municipalidades distritales dentro del ámbito de su jurisdicción y se encuentra contenido en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi.

Este registro es fundamental para mantener un control efectivo sobre los prestadores del servicio. Este registro, administrado por el MTC y actualizado por las municipalidades distritales, permitirá centralizar información vital sobre los conductores, como capacitaciones, sanciones impuestas en materia de transporte y tránsito, entre otras. Esta centralización facilitará además a una supervisión eficiente.

Dicha definición viene asociada con la definición del **Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi** como el registro informático implementado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones que contiene información sobre los Transportadores, actualizado permanentemente por las municipalidades distritales dentro del ámbito de su jurisdicción, 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 Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Este registro abarca no solo a los conductores, sino también a las personas jurídicas autorizadas para prestar este servicio. Integrar en el Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), permitirá un seguimiento continuo de las operaciones de mototaxis a nivel nacional. Al consolidar información sobre los transportadores, se facilita la planificación, regulación y fiscalización del servicio, asegurando el cumplimiento de las normativas vigentes

y contribuyendo a un transporte más eficiente.

Con relación al **Servicio de Mototaxi**, el mismo engloba al servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, prestado por el Transportador. Es decir, debe ser prestado por un Transportador a efectos de que se le pueda calificar como Servicio de Mototaxi; en caso no sea prestado por un Transportador, no debe tener tal calificación, considerándosele una actividad informal. En ese sentido se define como servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5, prestado por el Transportador.

Con relación al **Transportador**, se la define como la persona jurídica, debidamente inscrita en los Registros Públicos, que cuenta con Permiso de Operación dentro de la jurisdicción de la municipalidad distrital que emitió dicho permiso. Al respecto, el Permiso de Operación debe estar vigente, es decir, desplegar eficacia.

Con relación al **Vehículo del Servicio de Mototaxi**, dicho concepto se define como el vehículo automotor menor que pertenece a la categoría L5 de la clasificación vehicular establecida en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, que cuenta con el Certificado de Operación correspondiente y está afiliado a un Transportador. Es decir, los vehículos que no cuenten con Certificado de Operación, no pueden ser considerados como Vehículos del Servicio de Mototaxi, asimismo, deben estar afiliados a un Transportador.

Con relación a la **Zona de Trabajo**, se la define como el ámbito territorial dentro de la jurisdicción de la Municipalidad Distrital sobre la cual recaen los efectos del Permiso de Operación y Certificado de Operación, la cual, se encuentra determinada en base al Plan Regulador y de acuerdo con la realidad económica, social y geográfica del distrito. Al respecto, debemos precisar que se incorpora dentro de los alcances de la definición de la Zona de Trabajo, a la realidad económica, social y geográfica del distrito, en tanto que en el territorio nacional existen multiplicidad de realidades. Asimismo, cabe mencionar que dicho elemento se encuentra vinculado con el Plan Regulador, en tanto que, al ostentar las Municipalidades Distritales potestades de planificación, el servicio de transporte puede estar sujeto a dichas potestades, es decir, la oferta de transporte puede ser delimitada por la Municipalidad Distrital en atención a las condiciones de la oferta vial (capacidad de las vías), sistema de actividades sociales (zonas de recreo, colegios, zonas de deporte, etc. que generan una necesidad de transporte), volumen de viajes dentro de distrito (demanda del servicio, sus horarios, frecuencias, etc.), así como, la existencia de otros medios de transporte (transporte terrestre masivo, acuático, etc.).

Por otro lado, en el numeral 3.2 del artículo 3 del proyecto de reglamento, se regulan las abreviaturas que se usan, las mismas que se detallan a continuación:

- 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) SINARETT: Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito.
- f) SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

B) Ámbito de aplicación y autoridades competentes

Con relación al **artículo 4**, se establece que el proyecto de reglamento rige en todo el territorio de la República y se aplica a:

- a) Las personas jurídicas que solicitan el Permiso de Operación y el Certificado de Operación: es decir, a las personas jurídicas que no cuentan con títulos habilitantes, pero se encuentran en proceso para su obtención.
- b) Los Transportadores.
- c) Los Prestadores del Servicio.
- d) Las municipalidades provinciales.
- e) Las municipalidades distritales.
- f) Los gobiernos regionales.
- g) El MTC.
- h) La PNP

En dicho sentido, se puede apreciar que ellos vienen a ser los actores del sistema de transporte en mototaxis, para lo cual se les puede clasificar de la siguiente forma:

Actores operadores

- Las personas jurídicas que solicitan el Permiso de Operación y el Certificado de Operación.
- Los Transportadores.
- Los Prestadores del Servicio.

Actores Gubernamentales

- Las municipalidades provinciales.
- Las municipalidades distritales.
- Los gobiernos regionales.
- El MTC.

Al respecto, debemos mencionar que los actores operadores, determinan la oferta del servicio, el tamaño de la flota vehicular, la calidad del servicio, las tarifas por el servicio, etc. en ese sentido, el papel de los actores gubernamentales, de acuerdo con sus competencias, viene a ser establecer políticas nacionales o planes locales para asegurar que los actores operadores, presten su servicio en condiciones de eficiencia, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad, satisfaciendo las necesidades de transporte de los ciudadanos.

En esa línea, el artículo 4 culmina señalando que el Servicio de Mototaxi se rige por lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y la normativa municipal. Es decir, si bien la Ley establece condiciones transversales para la aplicación del proyecto de reglamento, también se precisa que las Municipalidades pueden emitir normativa complementaria en atención a las condiciones propias de su realidad local, las cuales no pueden contravenir ni desnaturalizar lo dispuesto en la Ley y ni el presente proyecto de reglamento.

Ahora bien, el artículo 10 de la Ley, 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). Por su parte, de acuerdo con la LGTT, el MTC es el ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre.

En ese sentido, el **artículo 5** del proyecto de reglamento, plantea que el MTC tiene las siguientes funciones:

- a) Evaluar, actualizar e interpretar el presente Reglamento y dictar sus normas complementarias.
- b) Administrar, gestionar y monitorear el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi, el cual comprende al Registro Nacional de Conductores de Mototaxis.
- c) Otras establecidas en la Ley; contenidas aquí las demás funciones señaladas en la Ley que regula el servicio objeto de análisis.

Cabe señalar que, de acuerdo con el artículo 11, numeral 11.2, de la Ley, el plan regulador es aprobado por ordenanza municipal y para su ejecución deberá ser ratificado por los gobiernos regionales en las jurisdicciones distintas a las de Lima Metropolitana.

En ese sentido, el **artículo 5** del proyecto de reglamento plantea que los Gobiernos Regionales tienen la función de ratificar dentro de su jurisdicción, los planes reguladores aprobados y/o modificados por ordenanza municipal de las jurisdicciones distritales, a nivel nacional con excepción de los de Lima Metropolitana.

Ahora bien, tomando en cuenta las funciones de las municipalidades establecidas en la Ley, se establece el **artículo 5** del proyecto de reglamento establece que:

- Las municipalidades provinciales tienen las siguientes funciones:
 - 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.

Al respecto, cabe señalar que en caso no exista acuerdo entre dos municipalidades distritales donde se presta el servicio, la municipalidad provincial debe implementar un Régimen de Gestión Común, ello a efectos de que el Servicio de Mototaxi que se preste en dos distritos contiguos, no se torne en ineficiente por el cumplimiento de dos marcos normativos no uniformes.

- b) Brindar asistencia y apoyo para la realización de acciones de fiscalización del Servicio de Mototaxi, a la municipalidad distrital que lo solicite.

Al respecto, debemos precisar que entre municipalidades pueden existir mecanismos de colaboración a efectos de fiscalizar el Servicio de Mototaxi.

- c) Otorgar la licencia de conducir de la clase B categoría II-c, que autoriza a conducir vehículos automotores menores de categoría vehicular L5.

Al respecto, las municipalidades provinciales ostentan dicha titularidad

de acuerdo con el marco normativo establecido en el Reglamento de Licencias.

- Las municipalidades distritales tienen las siguientes funciones:
 - a) Otorgar, renovar o concluir, cuando corresponda, los Permisos de Operación y Certificados de Operación, dentro del ámbito de su competencia.

Al respecto, las municipalidades distritales deben adecuar sus procedimientos de obtención de los títulos habilitantes a lo establecido en el proyecto de reglamento.

- 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 Mototaxi, así como las acciones de prevención relacionadas a la salud y seguridad de los pasajeros y del Prestador del Servicio.

Al respecto, resulta importante la difusión del Plan Regulador a efectos de que los usuarios del Servicio de Mototaxi puedan planificar los viajes, las rutas, las vías a usar, etc.; así como, los Transportadores, puedan planificar el tamaño de su flota vehicular, la calidad del servicio, las tarifas a cobrar, etc.

- c) Implementar y establecer un Régimen de Gestión Común con las municipalidades distritales contiguas, en donde se presta el Servicio de Mototaxi.

Ello resulta compatible con lo establecido en el numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley, el cual establece que en el caso de dos distritos contiguos en donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), se implementa y establece un régimen de gestión común entre las municipalidades correspondientes.

- d) Dictar en forma anual las capacitaciones al Prestador del Servicio, sobre sensibilización y educación vial; asimismo, dictar capacitaciones sobre las normas y los procedimientos que se aprueben para su jurisdicción.

Ello se realiza de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 de la Ley, la cual señala que las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores brindan en forma anual capacitaciones al conductor sobre sensibilización y educación vial, así como sobre las normas y los procedimientos que se aprueben para su jurisdicción

- e) Tipificar, calificar y establecer las sanciones por las infracciones al Servicio de Mototaxi; así como, fiscalizar e imponer las sanciones correspondientes, dentro del ámbito de su competencia en el marco de lo dispuesto en la Ley.

Al respecto, de acuerdo con el numeral 14.1 del artículo 14 de la Ley, las municipalidades distritales donde se presta el Servicio de Mototaxi tipifican, califican y sancionan las infracciones en que puedan haber

incurrido los operadores (Transportadores) y conductores autorizados (Prestadores de Servicio). En ese sentido, al ser las municipalidades distritales entes autónomos constitucionalmente, corresponde que mediante ordenanza puedan tipificar y calificar las conductas que constituyan infracción sancionable y vincular la sanciones que resulten aplicables, conforme a lo establecido en dicho numeral, las cuales viene a ser las siguientes:

- a) Amonestación.
 - b) Multa no mayor del 5 % de la unidad impositiva tributaria.
 - c) Suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del servicio.
 - d) Cancelación del permiso de operación, según la escala que determine dicha autoridad administrativa.
- f) Registrar la información actualizada de los Transportadores y de los Prestadores del Servicio, respectivamente, dentro del ámbito de su competencia en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis.

Al respecto, conforme a las competencias de gestión de las municipalidades distritales, corresponde que registren a los Transportadores autorizados, así como, a los Prestadores de Servicio que se encuentren afiliados.

- g) Aprobar mediante Ordenanza las normas complementarias, sin contravenir, desconocer, exceder, transgredir ni desnaturalizar la Ley ni el presente Reglamento.

Al respecto, debemos precisar que como entes autónomos que son, las municipalidades distritales pueden emitir normativa complementaria a la establecida en la Ley y el presente proyecto de reglamento en tanto que no la contravenga, desconozca, excede, transgreda ni desnaturalice.

- h) Acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del Servicio de Mototaxi, dentro del ámbito de su jurisdicción.

De acuerdo con el artículo 17 de la Ley, las municipalidades distritales donde se presta el Servicio de Mototaxis son responsables de acondicionar y mantener las vías y paraderos para la prestación del servicio. En ese sentido, se mantiene dicho deber a fin de que pueda ser implementando por las municipalidades distritales. Asimismo, debemos mencionar que el mejoramiento de las vías y paraderos, permitirá mejorar la forma en que se transporta la ciudadanía, incentivando la demanda. Por tanto, corresponde que las municipalidades distritales deban realizar intervenciones a nivel del sistema de transporte, mejorando la capacidad de las vías o mejorando la conectividad de las zonas habilitando nuevas vías o estableciendo paraderos de mototaxi, respetando condiciones de seguridad.

- 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.

De acuerdo con el artículo 16, numeral 16.1, de la Ley, es responsabilidad de cada municipalidad donde se presta el Servicio de Mototaxis, promover la participación activa de los operadores y prestadores de este servicio en la seguridad ciudadana de su jurisdicción, colaborando con la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos, así como en la prevención de la comisión de delitos y faltas.

Ese ese sentido, a efectos de que ello se aplique, el numeral 16.2 del artículo 16 de la Ley, señala que se debe incorporar a un representante de las organizaciones de transportistas autorizados al comité distrital de seguridad ciudadana y a los representantes legales de las personas autorizadas en la oficina de participación ciudadana de las comisarías de la Policía Nacional del Perú, para contribuir a la seguridad ciudadana de la jurisdicción.

Siendo así, es responsabilidad de las municipalidades distritales realizar las acciones necesarias para promover la seguridad ciudadana en su distrito en tanto que dicha función deriva de un mandato constitucional recaído en el artículo 197 de la Constitución Política del Perú, el cual dispone que las municipalidades promueven, apoyan y reglamentan la participación vecinal en el desarrollo local y brindan servicios de seguridad ciudadana, con la cooperación de la Policía Nacional del Perú, conforme a ley.

Cabe señalar que, de conformidad con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 16° de la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, la facultad para incorporar nuevos integrantes al comité distrital corresponde a los miembros de dicho comité, el cual está compuesto por autoridades de la Municipalidad Distrital, Policía Nacional del Perú, Poder Judicial, entre otras; por lo tanto, al no ser una facultad exclusiva de la Municipalidad Distrital, resulta acertado disponer que dicha autoridad promueve o impulsa la incorporación del representante de las organizaciones de transportistas al comité distrital.

- j) Implementar medios informáticos y/o canales digitales para recibir 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.

Ello con el fin de promover la seguridad ciudadana en el distrito con relación a la prestación del Servicio de Mototaxi, es decir, se especifica como una función de las municipalidades distritales derivadas del deber de promover la seguridad ciudadana.

- k) Publicar en su página web y/u otro mecanismo electrónico de libre y fácil acceso, el listado actualizado de los Transportadores y los Prestadores del Servicio autorizados en el ámbito de su jurisdicción. La publicación no debe contener información que contravenga lo dispuesto en la Ley N° 29733, Ley de protección de datos personales.

- La PNP tiene las siguientes funciones:

- a) Prestar colaboración y auxilio de la fuerza pública en las acciones de fiscalización que se realice al Servicio de Mototaxi y a la actividad informal de transporte en vehículos menores, categoría vehicular L5, de acuerdo con el artículo 19 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y las normativas sectoriales.

Al respecto, el artículo 19 de la LGTT, señala que la Policía Nacional del Perú, a través de sus unidades especializadas, es la autoridad responsable del control y fiscalización el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial; y, de los prestadores de transporte, a nivel nacional, para cuyo efecto tiene competencias en materia de tránsito, de accidentes de tránsito, de acopio de medios de prueba y de custodia vehicular, interviniendo de manera subsidiaria en materia de transporte terrestre; para lo cual brinda el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes y a los concesionarios a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido.

- b) Realizar estrategias y acciones de coordinación con las municipalidades distritales y provinciales, para la erradicación de la actividad informal del servicio de transporte en vehículos menores de la categoría vehicular L5.
- c) Realizar estrategias y acciones de coordinación para la prevención y eliminación de la comisión de delitos en el servicio de transporte de personas en vehículos menores de la categoría vehicular L5.
- d) Incorporar representantes legales de los Transportadores en la oficina de participación ciudadana de las comisarías de la PNP.

C) Condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi

Ahora con relación al **artículo 6** del proyecto de reglamento, se regulan las condiciones de acceso para prestar el Servicio de Mototaxi, las cuales deben cumplirse para que la persona jurídica interesada en obtener el Permiso de Operación, se constituya como Transportador, sin perjuicio de las establecidas en la normativa complementaria municipal. En ese sentido, se establece que dichas condiciones vienen a ser las siguientes:

- 1) Ser persona jurídica de derecho privado inscrita en los Registros Públicos y en cuyo estatuto se establezca como actividad la prestación del servicio de transporte terrestre de personas.
- 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 con una o más personas naturales que cumplan las siguientes condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio:
 - a. Ser mayor de edad.

- b. Contar con licencia de conducir vigente de la clase B categoría II-c establecida en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, 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, 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 tener las siguientes condiciones:
 - i. Contar con Certificado de Inspección Técnica Vehicular.
 - ii. Encontrarse acondicionado solo para transportar tres (3) pasajeros.
 - iii. Contar con SOAT o CAT, según corresponda.
 - iv. Tener el color autorizado por la municipalidad distrital correspondiente para su identificación.
 - v. Tener pintada 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 para el Servicio de Mototaxi, 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.
 - 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 que corresponda.

Al respecto, cabe señalar que la Ley establece en su artículo 3 que el Servicio de Mototaxi, es prestado por la persona jurídica que cuente con el respectivo título habilitante (permiso de operación) otorgado por la municipalidad distrital donde presta el servicio. Es decir, la forma jurídica de los operadores del Servicio de Mototaxi, viene predeterminado por Ley.

De la misma forma, se están considerando las incompatibilidades contempladas en el artículo 4-A de la LGTT, las mismas que son las siguientes:

“Artículo 4-A. Impedimentos e incompatibilidades

4-A.1 Se encuentran impedidas para obtener título habilitante para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios:

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.

b) Los socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales de la persona jurídica sancionada con la 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.

c) La persona jurídica cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales hayan formado parte de otra persona jurídica sancionada 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.

d) La persona natural o jurídica que se le hubiere anulado, revocado, caducado o resuelto su autorización, concesión, habilitación, adjudicación, licencia u otro título habilitante para prestar servicios de transporte y/o servicios complementarios, otorgado por la autoridad competente.

e) Las personas jurídicas cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, sean o hayan sido funcionarios o servidores en las entidades públicas relacionadas a la actividad y/o servicio de transporte y servicios complementarios, en cualquier modalidad de contratación, en el último año.

f) La persona jurídica cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, hayan sido condenados por los delitos de tráfico ilícito de drogas, lavado de activos, pérdida de dominio, así como por los delitos contra la administración pública y contra la fe pública.

g) La persona jurídica cuyos socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales, que hayan sido declarados en quiebra, en insolvencia o se encuentren sometidos a procedimiento concursal en tanto dure esta situación.

h) Las personas jurídicas cuyos socios o asociados, así como los cónyuges o parientes de éstos dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, presten servicios o hayan prestado servicios dentro del último año bajo relación laboral o cualquier otro vínculo contractual con empresas cuyas autorizaciones, hubieran sido sancionadas con cancelación o se le hubiere anulado, revocado o resuelto sus autorizaciones o concesiones otorgadas por el MTC, como consecuencia de incumplimientos en sus obligaciones legales o contractuales, aun cuando los actos administrativos de sanción, anulación, revocación o resolución hubieren sido impugnados en la vía judicial o arbitral.

4-A.2 Además de los impedimentos e incompatibilidades señaladas en el numeral anterior, presentan impedimento e incompatibilidad para obtener una autorización como Centro de Inspección Técnica Vehicular:

a) Las personas naturales o jurídicas dedicadas a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades.

b) Los socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo directivo, gerentes, apoderados o representantes legales de la persona jurídica dedicada a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades.

c) Las personas naturales o jurídicas autorizadas como talleres de conversión a GNV y GLP.

d) Los socios, accionistas o asociados, miembros del directorio o consejo

directivo, gerentes, apoderados o representantes legales de la persona jurídica autorizada como taller de conversión a GNV y GLP.

e) Las personas naturales o jurídicas dedicadas a la reparación y mantenimiento de vehículos automotores, a la importación o comercialización de vehículos, carrocerías, motores, partes, piezas o repuestos de uso automotriz, así como aquellas que desarrollan la actividad de fabricación, montaje o modificación de los mismos.”

Por su parte, de acuerdo con el artículo 7 de la Ley, los siguientes requisitos deben ser cumplidos a efectos de ser Prestador de Servicio:

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

El prestador del servicio debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.

2. Contar con certificados médicos expedidos por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.

3. Ser propietario o contar con un contrato de alquiler del vehículo automotor menor (categoría vehicular L5), donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso del vehículo menor.

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

Es preciso tener en cuenta que, con relación a la exigibilidad del certificado médico, corresponde señalar que la licencia de conducir no guarda relación con este tipo de certificado médico. Téngase en cuenta que el certificado que se exige para obtener la licencia de conducir mototaxis (BIIC) se denomina “Certificado de salud para licencias de conducir”, así como, es expedido en su mayoría por personas jurídicas de derecho privado (denominadas ECSAL) y en menor cantidad por establecimientos del Estado que también cuenten con habilitación para funcionar como ECSAL, y finalmente, dichos certificados no versan sobre salud física y mental, sino sobre la aptitud médica y psicológica.

A fin de resumir lo expuesto, se ilustra el siguiente cuadro:

N°	Nombre del certificado	Entidad que lo emite	¿Qué acredita?
1	Certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental	Establecimiento de salud del Estado	Aptitud médica y psicológica
2	Certificado de Salud para Licencias de Conducir	Entidad Habilitada para Expedir Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir (ECSAL) ²⁸	Buena salud física y mental

²⁸ Cabe agregar que, a la fecha, las ECSAL en su mayoría son personas jurídicas de derecho privado, según el listado de centros médicos autorizados, que se encuentra en el portal web del Ministerio de Transportes y

Cabe mencionar que, de acuerdo con los antecedentes adjuntos al proyecto normativo, el Ministerio de Salud ha opinado que la evaluación mental está vinculada con aspectos psiquiátricos, por lo que, resulta distinta a la evaluación psicológica exigida para la obtención de la licencia de conducir.

Por lo tanto, el numeral 2 del artículo 7 **de la Ley** exige un certificado médico distinto al certificado de salud para obtener licencias de conducir. Cabe precisar que, mediante la Tercera Disposición Complementaria Transitoria del proyecto de reglamento, se suspende hasta el 31 de diciembre de 2027 la exigencia del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, de acuerdo con los sustentos expuestos en el presente documento en lo referente a la mencionada disposición complementaria.

Por estos motivos, también se estima que el “certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado”, no podría ser suplido por el “Certificado de salud para licencias de conducir”, por las diferencias expuestas, máxime estando a que es la propia Ley la que exige el cumplimiento de dicho requisito a todo conductor (Prestador del Servicio) según lo dispuesto en el numeral 2 de su artículo 7; sin perjuicio de que su exigibilidad está siendo suspendida a través del presente proyecto normativo, según lo expuesto en el párrafo precedente.

Por otro lado, con relación al **contrato de alquiler del vehículo debidamente legalizado**, corresponde traer a colación lo dispuesto en el sub numeral 41.1.1 del numeral 41.1 del artículo 41° de la LPAG, la documentación legalizada tiene un tratamiento particular en la tramitación de los procedimientos administrativos:

“Artículo 41.- Presentación de documentos sucedáneos de los originales

41.1 Para el cumplimiento de los requisitos correspondientes a todos los procedimientos administrativos, comunes o especiales, las entidades están obligadas a recibir los siguientes documentos e informaciones en vez de la documentación oficial, a la cual reemplazan con el mismo mérito probatorio:

41.1.1 Copias simples en reemplazo de documentos originales o copias legalizadas notarialmente de tales documentos, acompañadas de declaración jurada del administrado acerca de su autenticidad. Las copias simples serán aceptadas, estén o no certificadas por notarios, funcionarios o servidores públicos en el ejercicio de sus funciones y tendrán el mismo valor que los documentos originales para el cumplimiento de los requisitos correspondientes a la tramitación de procedimientos administrativos seguidos ante cualquier entidad.”

Asimismo, el numeral 7.1 del artículo 7 del Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310 - Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, aprobado por Decreto Supremo N° 061-2019-PCM, que resulta aplicable al presente caso en virtud a lo dispuesto por la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-

PCM²⁹, establece:

“Artículo 7.- De las facultades de las entidades en el marco del Análisis de Calidad de Regulatoria de procedimientos administrativos vigentes Las Entidades del Poder Ejecutivo, en el marco del Análisis de Calidad Regulatoria realizado conforme a lo dispuesto en el numeral 5.1 del artículo 5 del presente reglamento, están facultadas para:

*7.1 Aprobar, durante el proceso de aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria, disposiciones normativas con la finalidad de eliminar procedimientos administrativos **o simplificar** y/o eliminar requisitos (el resaltado y subrayado es nuestro)”.*

En esa línea, el inciso 2 del numeral 4.1 del artículo 4 del reglamento antes mencionado, contempla lo siguiente:

“Artículo 4.- De los principios que se evalúan en el Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos

4.1 Las Entidades del Poder Ejecutivo que realizan el Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos, evalúan el cumplimiento de los siguientes principios:

(...)

2.Principio de Necesidad.- Consiste en asegurar que el procedimiento administrativo contribuya al objetivo de la regulación de resolver un problema relevante, así como analizar si existen o no otras mejores alternativas al procedimiento administrativo”.

En el presente caso, de acuerdo con la información recopilada para el estudio de la presente propuesta normativa, no se ha identificado que la legalización de los contratos de alquiler de mototaxis contribuya a la solución de combatir la informalidad o siniestralidad; por el contrario, podría contribuir con efectos adversos a causa del incumplimiento de formalidades onerosas no exigidas actualmente a los prestadores del servicio de mototaxi.

En efecto, el reglamento de mototaxi actualmente vigente (Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC), no contempla la exigencia de presentar contratos legalizados para acreditar la titularidad del vehículo menor:

“Artículo 14.- Requisitos para obtener el Permiso de Operación Las personas jurídicas que soliciten permiso de operación deberán presentar ante la Municipalidad Distrital Competente una solicitud bajo la forma de Declaración Jurada, indicando la Razón Social, Registro Único de Contribuyente (RUC), domicilio, nombre y firma del representante legal, a la cual se adjuntará obligatoriamente lo siguiente:

²⁹

SEGUNDA.- Reglas aplicables a los expedientes en trámite

Los expedientes, que a la fecha de la entrada en vigencia del presente Reglamento, se encuentren en trámite, se rigen por lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 061-2019-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativos; y el, Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el 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, hasta su culminación.

- a) *Copia simple de la escritura pública de constitución de la persona jurídica inscrita en Registros Públicos.*
- b) *Copia literal vigente de la partida registral expedida por la oficina registral correspondiente, con una antigüedad no mayor de treinta (30) días calendario.*
- c) *Certificado de Vigencia de Poder de la persona natural que representa a la persona jurídica solicitante expedido por la Oficina Registral correspondiente con una antigüedad no mayor de quince (15) días a la fecha de la presentación de la solicitud.*
- d) *Copia simple del Documento Nacional de Identidad del representante legal.*
- e) Copia simple de la Tarjeta de Identificación Vehicular por cada vehículo ofertado, expedida por SUNARP.**
- f) *Copia simple de certificado del SOAT o CAT vigente por cada vehículo ofertado.*
- g) *Copia simple del CITV por cada vehículo ofertado, cuando corresponda (el resaltado es nuestro)”.*

Al respecto, el marco normativo actual únicamente exige a los interesados en acceder al servicio de mototaxi, que presenten la tarjeta del propietario del vehículo, por lo que, incorporar la formalidad de legalización implicaría agregar un alto costo (barrera) para el acceso al servicio de mototaxi que, considerando además las particulares condiciones económicas en que se desarrolla dicha actividad, no demuestra una efectiva vinculación entre la necesidad de dicho requisito y la reducción de la informalidad; máxime estando a que de todos modos, de no exigirse la legalización, se encontrará identificado al titular de la mototaxi (a través del contrato de alquiler y sistemas de consulta de propiedad vehicular), quien responderá solidariamente con el conductor en el caso de infracciones, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 7 de la Ley N° 31917.

Por lo expuesto, estando al análisis de calidad regulatoria efectuado en el trámite de la presente propuesta normativa, el requisito referido al contrato de alquiler debidamente legalizado, ha sido reformulado y simplificado, disponiéndose que el administrado únicamente presente la copia simple del contrato de alquiler del vehículo a ser empleado para el servicio de mototaxi.

D) Condiciones de operación

Con relación al **artículo 7** del proyecto de reglamento, se establece que 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.

Al exigir que el transportador mantenga las condiciones bajo las cuales obtuvo el Permiso de Operación, se asegura que el servicio se preste siempre bajo estándares establecidos en el Reglamento, evitando cambios que puedan comprometer la seguridad de los pasajeros. Además, el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en el reglamento por parte del transportador y el prestador del servicio promueve una operación ordenada y eficiente, alineada con las normativas vigentes.

El mantenimiento de estas condiciones también facilita la labor de supervisión y control por parte de las autoridades competentes. Al contar con transportadores que operan conforme a los parámetros establecidos, se reduce la incidencia de infracciones y se mejora la confianza de la ciudadanía en el servicio de mototaxi.

Por lo tanto, este artículo es esencial para fomentar un transporte público seguro, eficiente y confiable.

E) Obligaciones del Transportador

En ese sentido, el **artículo 8**, se establecen las obligaciones del Transportador, el cual tiene las siguientes obligaciones:

1. Mantener las condiciones y requisitos que permitieron la obtención del Permiso de Operación, del Certificado de Operación correspondiente, así como el registro del Prestador del Servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis.
2. Cumplir lo establecido en el presente Reglamento, la normativa municipal y los términos del Permiso de Operación y del Certificado de Operación.
3. Que los Prestadores del Servicio:
 - a. Sean capacitados anualmente en materia de sensibilización y educación vial, de acuerdo a lo dispuesto por la municipalidad distrital.
 - b. Utilicen chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del Vehículo del Servicio de Mototaxi, durante la prestación de dicho servicio.
4. Que los Vehículos del Servicio de Mototaxi: i) sean estacionados de manera ordenada en el paradero de retén a la espera del ingreso al paradero de embarque; previstos en el Plan Regulador, y ii) sean estacionados de manera ordenada a la espera de pasajeros en el paradero de embarque, previsto en el Plan Regulador.
5. Permitir y facilitar la labor de fiscalización que realice la autoridad competente.
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.
7. Cumplir con los lineamientos sectoriales y restricciones establecidos en caso de desastre natural, emergencia sanitaria, entre otros, de corresponder.

Entre estas obligaciones, se destaca la necesidad de mantener las condiciones y requisitos que permitieron la obtención del Permiso y Certificado de Operación, asegurando que los vehículos y conductores continúen cumpliendo con los estándares legales y técnicos establecidos.

Con relación a la capacitación anual de sensibilización y educación vial, es preciso indicar que tales capacitaciones al conductor resultan distintas a los programas de formación de conductores establecidos en la normativa de licencias de conducir, puesto que estos tratan sobre el proceso de formación e instrucción de la persona que postula a obtener la licencia de conducir, mientras que, las capacitaciones, consisten en los reforzamientos o actualizaciones de los conocimientos de los conductores, en el presente caso, sobre las materias de sensibilización y educación vial en el servicio de mototaxi, con la finalidad de promover una conducción segura en salvaguarda de la seguridad vial.

En esa misma línea, es oportuno mencionar que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19-A.2 del RSELIC, los conductores de mototaxis, una vez obtenida la licencia de conducir BIIC, no requieren pasar nuevamente programas de formación o capacitaciones para la revalidación de sus licencias, sino únicamente el cumplimiento de los requisitos previstos en la citada disposición. Por lo tanto, la capacitación anual no puede ser suplida ni asemejada a los programas de formación de las Escuelas, puesto que, además, tales programas no brindan otra medida que pueda lograr dicha finalidad.

Asimismo, es preciso indicar que dichas capacitaciones no se encuentran reguladas en la normativa aplicable al tránsito terrestre, en la normativa aplicable a las licencias de conducir, ni en el Código de Protección y Defensa del Consumidor (que contempla capacitaciones únicamente para los consumidores, mas no para los prestadores de servicio); por lo que, resulta una medida oportuna a ser planteada a través de la presente propuesta normativa, con el fin de contrarrestar los niveles de siniestralidad en el servicio de mototaxis.

Por otro lado, es preciso tener en cuenta que la exigencia de que las Municipalidades Distritales dicten anualmente las capacitaciones mencionadas, se correlaciona con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley, lo cual, desde un punto de vista teleológico, se entiende que busca, con una frecuencia anual, reforzar los conocimientos de los conductores para lograr una mejora en la seguridad vial, constituyéndose como una medida para contrarrestar los niveles de siniestralidad existentes³⁰. Por lo que, se entiende que resulta una medida adecuada para el reforzamiento educativo de los conductores a efectos de coadyuvar con el resguardo de la seguridad vial.

En efecto, según la Exposición de Motivos de la Ley, el legislador consideró que **“otras variables necesarias son la capacitación al conductor, donde las municipalidades brindan anualmente capacitaciones al conductor sobre sensibilización y educación vial (...)”**; de lo cual se desprende que dicha exigencia se funda en la necesidad de que el conductor de mototaxis reciba capacitaciones anuales para resguardar la seguridad vial, lo cual no es posible efectivizarla eficazmente sin un presupuesto obligatorio que establezca la regla a cumplir; tal como sucede con el actual reglamento nacional de mototaxis aún vigente (Reglamento Nacional de Mototaxis vigente (aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC), en cuyo literal d) del artículo 19 se establece la obligación del transportista de contar con conductores que haya recibido la capacitación anual sobre seguridad vial, lo cual constituye una obligación ya existente y de cumplimiento por parte de las Municipalidades Distritales y por los administrados³¹; por lo que, se hace necesario mantener su vigencia y exigibilidad.

Asimismo, se estima que dicha exigencia no entraña impacto negativo hacia los

³⁰ Esto se condice con la Exposición de Motivos del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, en la que se menciona que la obligación de que los conductores sean capacitados anualmente en materia de seguridad vial, se justifica en garantizar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del Servicio Especial.

³¹ En los portales web de las Municipalidades Distritales de Huarmaca, Chancay, La Victoria, Pichari, Comas, Los Olivos, Ancón, entre otras; se puede apreciar que estas dictan el curso de capacitación en materia de seguridad vial a los conductores del servicio de mototaxi, en virtud a la obligación establecida en el reglamento nacional de mototaxis vigente.

Fuente:

https://www.google.com/search?q=municipalidad+distrital+dicta+capacitaciones+a+los+conductores+de+mototaxis&rlz=1C1CHZN_esPE970PE970&oq=municipalidad+distrital+dicta+capacitaciones+a+los+conductores+de+mototaxis&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOdIBCTeXMTgwajBqN6gCALACAA&sourceid=chrome&ie=UTF-8

intereses de los Transportadores, en la medida que, conforme a lo expuesto en el párrafo precedente, no constituye una obligación nueva incorporada a través del presente reglamento, sino, se trata de una obligación ya existente y exigible actualmente por las Municipalidades Distritales hacia tales administrados e incluso con la misma periodicidad anual para su cumplimiento, de conformidad con lo dispuesto en el literal d) del artículo 19 del Reglamento Nacional de Mototaxis vigente (aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC; siendo que, en el escenario hipotético de prescindirse de tal instrumento, sí se estimaría la producción de impactos negativos en la esfera de exigencias a los administrados, toda vez que ya forma parte de las reglas a cumplir en el servicio de mototaxi de cara a contrarrestar los niveles de siniestralidad y de deficiencia en el servicio.

Con relación a la periodicidad anual de la capacitación, sin perjuicio de que dicha medida ostenta soporte legal según lo previsto en el artículo 15 de la Ley y goza de continuidad reglamentaria al estar contemplado en el reglamento nacional de mototaxis vigente; es preciso puntualizar que la exigencia de este instrumento educativo y su periodicidad se ampara en el ejercicio de las competencias rectoras del MTC para definir la política nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que señala como competencia rectora del MTC: ***“Formular planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno”***.

En base a dichas prerrogativas legales, el MTC aprueba reglamentariamente tales instrumentos educativos y sus periodicidades, tal como sucede en el transporte terrestre en general, en el que se exige a los conductores un curso de actualización de la normativa de transporte y tránsito cada cinco (05) años, según lo previsto en el numeral 31.10 del artículo 31 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; o también, en el servicio de mototaxi en la actualidad, en el cual se exige a los Transportadores contar con conductores que hayan cursado la capacitación anual en materia de seguridad vial, según lo dispuesto en el literal d) del artículo 19 del Reglamento Nacional de Mototaxis vigente, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC.

Por otro lado, analizando la **razonabilidad de la periodicidad anual** de tales capacitaciones, en primer lugar, dicho parámetro resulta idóneo para garantizar la efectividad sostenida de estas intervenciones. Al respecto, según el World Report on Road Traffic Injury Prevention de la Organización Mundial de la Salud (Peden et al., 2004), la formación periódica es esencial, ya que los efectos positivos de la educación vial tienden a disminuir con el tiempo si no se refuerzan. En esa línea, se destaca que los programas deben ser continuos, adaptados al contexto local y actualizados regularmente.

Esta recomendación se respalda en experiencias internacionales en cuanto a tránsito terrestre, como la de Tailandia, donde estudios evidenciaron que los programas de educación vial reforzados anualmente contribuyeron significativamente al aumento del uso del casco y la reducción de infracciones entre motociclistas (Ichikawa, Nakahara & Wakai, 2003). Así, la capacitación anual no solo responde a criterios de eficacia educativa, sino que también se alinea con buenas prácticas internacionales en la prevención de siniestros viales.

Adicionalmente, un estudio de caso en Eslovenia demostró que los conductores

que participaron en programas educativos mostraron una relación más débil entre las infracciones y los accidentes, lo que indica que la educación continua puede mitigar comportamientos de riesgo (Pogačnik et al., 2019).

Con relación a la necesidad de establecer la periodicidad anual de estas capacitaciones, de acuerdo a las evidencias expuestas, se encuentra sustentada la necesidad de implementar capacitaciones periódicas en seguridad vial para mototaxistas, especialmente en contextos donde la informalidad y la alta rotación de conductores son comunes. En ese sentido, las capacitaciones anuales no solo refuerzan el conocimiento adquirido, sino que también adaptan las prácticas de seguridad a las realidades cambiantes del entorno vial.

Asimismo, tal como se expuso líneas arriba, el artículo 15 de la Ley y su Exposición de Motivos, reflejan a nivel legislativo la necesidad de capacitar a los prestadores del servicio de mototaxi anualmente en materias de seguridad vial; esto es, el criterio de necesidad para implementar las capacitaciones se encuentra amparado en la ley, por lo que, el ejercicio de la competencia rectora del MTC para implementar tales capacitaciones mediante el reglamento, guarda correlación con el mandato de que el Estado debe capacitar anualmente a tales administrados.

Del mismo modo, estando a las evidencias expuestas sobre la efectividad e idoneidad de establecer la periodicidad anual de la medida, se estima que la satisfacción del bien jurídico “seguridad vial” resulta mayor al impacto que pueda generar sobre los intereses económicos de los Transportadores, máxime si dicha periodicidad ya viene siendo aplicada y exigida en la actualidad, así como, no encontrarse previsto legalmente, a priori, mayores costos económicos para obtener la capacitación materia de análisis.

El artículo también obliga a que los vehículos sean estacionados de manera ordenada en los paraderos previstos, facilitando la organización del servicio y minimizando el impacto en el espacio público.

Asimismo, se requiere la colaboración con las autoridades en labores de fiscalización y el cumplimiento de lineamientos en casos de desastres naturales o emergencias sanitarias, asegurando una respuesta adecuada ante situaciones excepcionales.

Cabe señalar que, se ha tenido a bien no contemplar obligaciones referidas a la conducción en estado de ebriedad o con presencia de alcohol en la sangre, en la medida que las mismas y sus correspondientes infracciones, ya se encuentran previstas en la normativa aplicable al tránsito terrestre.

En conjunto, estas disposiciones son fundamentales para regular prestación del servicio de los transportadores, promoviendo un servicio de mototaxi que cumpla con los estándares de seguridad, legalidad y eficiencia establecidos por la normativa vigente.

F) Obligaciones del Prestador del Servicio

Con relación al **artículo 9**, siguiendo la línea, se establecen las obligaciones del Prestador del Servicio, las cuales son las siguientes:

1. Mantener las condiciones y requisitos que permitieron su inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis.

2. Cumplir los requisitos establecidos en las leyes, los reglamentos nacionales y la normativa municipal.
3. Conducir el Vehículo del Servicio de Mototaxi 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; el SOAT o CAT; el Certificado de Inspección Técnica Vehicular; y, la credencial que acredite su registro en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, como Prestador del Servicio. 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. Utilizar chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del Vehículo del Servicio de Mototaxi, durante la prestación de dicho servicio.
6. Permitir y facilitar la labor de fiscalización que realice la autoridad competente.
7. No realizar maniobras evasivas con el vehículo del Servicio de Mototaxi antes o durante la fiscalización.
8. No atentar contra la integridad física del Inspector Municipal de Transporte, del pasajero del Servicio de Mototaxi, conductores de vehículos de movilidad personal, ciclos, peatones y demás pasajeros de la vía pública.
9. Cumplir con los lineamientos sectoriales y restricciones establecidos en caso de desastre natural, emergencia sanitaria, entre otros, de corresponder.
10. Transportar hasta tres pasajeros, los cuales deben encontrarse sentados.
11. Usar solo paraderos de retén previstos en el Plan Regulador, estacionando el Vehículo del Servicio de Mototaxi de manera ordenada a la espera del ingreso al paradero de embarque; así como, usar los paraderos de embarque previstos en el Plan Regulador, estacionando el Vehículo del Servicio de Mototaxi de manera ordenada a la espera de pasajeros.
12. Conducir el Vehículo del Servicio de Mototaxi, que mantenga las condiciones y requisitos que permitieron la emisión del Certificado de Operación correspondiente.

Al respecto, entre las obligaciones destacadas se encuentran:

- **Mantenimiento de condiciones y requisitos:** El prestador debe conservar las condiciones y requisitos que permitieron su inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, asegurando que posee la capacitación y documentación necesarias para operar legalmente.

Cabe precisar que tales requisitos están señalados en el artículo 7 de la Ley y en el inciso 3 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 del proyecto de

reglamento, así como, las condiciones se encuentran indicadas en el numeral 4 del artículo 6 del mismo proyecto normativo.

Asimismo, es oportuno mencionar que, en el literal b) del numeral 11.2 del artículo 11 del proyecto de reglamento, se precisa que previo cumplimiento de los requisitos y condiciones para acceder al servicio de mototaxi (incluye aquellos aplicables a los prestadores del servicio) se procede, entre otros, a la inscripción de los prestadores del servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, como acción necesaria para su habilitación en la conducción del servicio.

- **Cumplimiento normativo:** Es imperativo que el prestador observe las leyes, reglamentos nacionales y normativas municipales aplicables, garantizando una operación alineada con las disposiciones legales vigentes.
- **Documentación obligatoria:** Durante la prestación del servicio, el prestador debe portar la licencia de conducir, el SOAT o CAT, el Certificado de Inspección Técnica Vehicular y la credencial que acredita su registro, facilitando la verificación por parte de las autoridades competentes.
- **Uso de chalecos distintivos:** La utilización de chalecos con el número de placa del vehículo incrementa la transparencia y seguridad del servicio, permitiendo una fácil identificación del prestador.
- **Colaboración con la fiscalización:** El prestador está obligado a facilitar las labores de inspección realizadas por las autoridades, contribuyendo a un control efectivo del servicio.
- **Transporte de hasta tres (3) pasajeros sentados:** Dicha exigencia proviene del artículo 9 de la Ley, que señala:

“Artículo 9. Del vehículo automotor menor

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

(...)

3. Estar acondicionado para transportar hasta tres pasajeros”.

Sobre el particular, es preciso indicar que el artículo 1 de la Ley señala textualmente:

“Artículo 1. Objeto de la Ley

*La presente ley tiene por objeto expedir la nueva ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), conocidos como mototaxis **como un medio de transporte complementario del sistema integrado de transporte urbano y/o rural** que permita satisfacer las necesidades de traslado de los ciudadanos en distancias cortas de manera eficiente, sostenible, accesible, segura y ambientalmente limpia (el resaltado y subrayado es nuestro)”.*

Asimismo, el literal j del artículo 4 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), señala:

*“j. Sistema Integrado de Transporte: **Sistema de transporte público de***

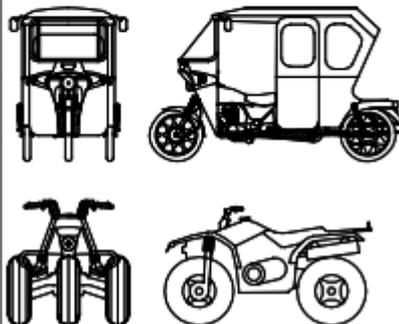
personas compuesto por las distintas clases o modalidades del servicio de transporte reconocidas en la normatividad vigente, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago (el resaltado y subrayado es nuestro)”.

Aunado a ello, de acuerdo con la Resolución Directoral N° 10476-2008-MTC/15 que modifica la Directiva N° 002-2006-MTC/15 “Clasificación vehicular y estandarización de características registrables vehiculares”, aprobada por Resolución Directoral N° 4848-2006-MTC/15, se establece lo siguiente:

“TABLA II: TIPOS DE CARROCERÍAS

Código	Carrocería	Categoría	Definición	Gráficos Referenciales (4)
--------	------------	-----------	------------	----------------------------

(...)

TRI	TRIMOTO PASAJEROS	L2 L5	Vehículo de tres (3) ruedas y de variadas configuraciones, cuya parte delantera puede ser similar a la de una motocicleta y la parte posterior está conformada por una extensión del chasis con dos (2) ruedas posteriores; pueden ser abiertos o cerrados, siendo destinados al transporte de pasajeros.	
-----	-------------------	----------	---	---

A nivel normativo municipal, se puede citar lo dispuesto por la Ordenanza N° 261, que aprueba el Reglamento que regula el Servicio de Transporte Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores Motorizados en el Distrito de San Juan de Lurigancho, emitida por la Municipalidad Distrital de San Juan de Lurigancho, en cuyo numeral 31) del artículo 6 se dispone:

“31) **VEHICULO MENOR.**- Vehículo de tres ruedas motorizado especialmente acondicionado para el transporte de personas y/o carga cuya estructura y carrocería cuenta con elementos de protección al usuario. De acuerdo con lo establecido en la tarjeta de propiedad.

a) **MOTOCAR o MOTOTAXI.**- Vehículo motorizado que no exceda los 250 cc. de cilindrada provisto de una cabina con asientos **para el uso de pasajeros (personas)** en la parte posterior y de una montura en la parte delantera para uso del conductor.

(...) (El resaltado y subrayado es nuestro)”

Por lo expuesto, el vehículo de categoría L5 considerado como mototaxi, constituye un medio de transporte complementario del Sistema Integrado de Transporte, diseñado para la prestación del servicio de transporte público; por lo que, su utilización para fines no autorizados, conllevaría a la transgresión de la normatividad vigente.

Sin perjuicio de que la presente propuesta normativa no regule acciones o estrategias de fiscalización del servicio de mototaxi, lo cual corresponde a las competencias de las autoridades fiscalizadoras (Municipalidades Distritales), es preciso mencionar que, estando a la problemática de informalidad existente en la actualidad del servicio de mototaxi, la fiscalización debe encontrarse orientada a verificar que el transporte en mototaxis se realice en los términos autorizados por la autoridad competente, con la finalidad de no posibilitar presuntos escenarios de informalidad disfrazados del uso del vehículo para fines ajenos a la prestación del servicio transporte de personas (uso particular o transporte de mercancías). Por ejemplo, a modo ilustrativo, se puede traer a colación lo previsto en la Directiva de Fiscalización del Servicio de Transporte Terrestre aplicada por la Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), aprobada por Resolución de Superintendencia N° D000015-2021-SUTRAN-SP:

“7.2.3 Fiscalización de vehículos que prestan servicio de transporte informal

El inspector verifica la prestación del servicio de transporte de personas o mercancías.

Una vez verificada la prestación, ingresa la placa en el FISCAMOVIL y constata si el prestador cuenta con la autorización correspondiente o si contando con una, esta corresponde al ámbito y modalidad del servicio que se encuentra realizando.

De no constatar este hecho, procede a levantar el Acta de Control No Conforme por la presunta comisión de la infracción F.1 del Anexo 2: Tabla de Infracciones y Sanciones y aplica las medidas preventivas, de conformidad con la Directiva N° D005-2020-SUTRAN/06.1.2-001 V02 “Directiva que regula la aplicación y levantamiento de las medidas preventivas de internamiento de vehículos y retención de licencias de conducir”, aprobada con la Resolución de Superintendencia N° D000070-2020-SUTRAN-SP, o norma que la modifique o sustituya”.

Estas obligaciones son fundamentales para mantener un adecuado servicio de mototaxi, protegiendo tanto a los pasajeros como al público en general, y promoviendo un entorno de transporte más seguro y ordenado.

G) Permiso de operación

Con relación al **artículo 10**, numeral 10.1, del proyecto de reglamento, se establece que para prestar el Servicio de Mototaxi es necesario contar con el Permiso de Operación y con el Certificado de Operación correspondiente, otorgados por la Municipalidad Distrital competente.

Asimismo, el artículo 4, numeral 4.1, de la Ley, señala que el Permiso de Operación autoriza la flota vehicular, paraderos y zona de trabajo. Siendo así, dicha situación se plasma en el numeral 10.2 del artículo 10 del proyecto de reglamento, el cual señala que el Permiso de Operación autoriza la flota vehicular, el uso de paraderos y la Zona de Trabajo del Transportador de acuerdo con el Plan Regulador.

Por su parte, el artículo 4 de la Ley señala que los títulos habilitantes son tienen una vigencia de 10 años, por lo que el numeral 10.3 del artículo 10 del proyecto

de reglamento, recoge dicha disposición, señalando que la vigencia del Permiso de Operación y su renovación, 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.

Asimismo, tomando en cuenta el interés público que subyace a la prestación del Servicio de Mototaxi, el numeral 10.4 del artículo 10 del proyecto de reglamento, establece que el procedimiento administrativo para el otorgamiento del Permiso de Operación es de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo positivo y con un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para su tramitación.

Sobre el particular, la doctrina sobre el silencio administrativo positivo afirma que se trata de un modo imperativo de conclusión de los procedimientos administrativos promovidos por los ciudadanos que opera, en subsidio, cuando la autoridad ha incurrido en inactividad formal resolutive sustituyendo la esperada decisión expresa por una ficción legal de haberse producido una decisión declarativa estimativa, afirmativa o favorable a lo pedido, en los propios términos, obteniéndose de ello un acto administrativo tácito, con idénticas garantías y efectos que si se hubiese dictado expresamente el acto favorable.

En ese sentido, la LPAG establece, con relación a la aplicación del silencio administrativo positivo, lo siguiente:

“Artículo 33. Procedimiento de evaluación previa con silencio positivo

33.1 Los procedimientos de evaluación previa están sujetos a silencio positivo, cuando se trate de algunos de los siguientes supuestos:

- 1.- Todos los procedimientos a instancia de parte no sujetos al silencio administrativo negativo taxativo contemplado en el artículo 34.**
- 2.- Recursos destinados a cuestionar la desestimación de una solicitud cuando el particular haya optado por la aplicación del silencio administrativo negativo.
(...)”*

Como bien dispone el artículo 33 de la LPAG, el silencio positivo es la regla para todos los procedimientos, salvo que se encuentre dentro de las causales expresas y taxativas de silencio administrativo negativo que establece el artículo 34 de la LPAG. En ese sentido, en primer lugar, se dispone que el silencio positivo es aplicable para aquellas solicitudes cuya estimación habilite el desarrollo de actividades económicas que requieren autorización previa del Estado, y siempre que no se encuentren sujetas al silencio negativo taxativo como bien se ha precisado anteriormente. El segundo supuesto, se relaciona con el ejercicio de la facultad de contradicción según el cual frente a un acto administrativo que supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos contemplados por la LPAG.

A diferencia del silencio administrativo negativo, estipulado en el artículo 34³² de

³²

Artículo 34. Procedimientos de evaluación previa con silencio negativo.

34.1 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

la LPAG, la cual habilita a las entidades a calificar un procedimiento administrativo de evaluación previa como de silencio negativo cuando concurren dos circunstancias copulativas: i) la materia: es decir que versen sobre temas o bienes jurídicos de 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, el patrimonio histórico cultural de la nación, procedimientos trilaterales, en los que generen obligación de dar o hacer del Estado, y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas; y, adicionalmente ii) que la actividad habilitada al administrado, de calificarse como silencio positivo, pudiera afectar significativamente el interés público.

No basta, por tanto, para ser calificable de silencio negativo que el procedimiento *per se* verse sobre alguna de las materias enumeradas, si la actividad habilitada no implica una afectación directa al interés público comprometido. Al revés, tampoco cabe el silencio negativo si la entidad pudiera entender que la actividad habilitada al particular expone el interés público, pero no está entre las materias calificadas por la norma.

En virtud a lo expuesto, de acuerdo a lo establecido en los artículos 33 y 34 del LPAG, corresponde que el procedimiento para la obtención del Permiso de Operación, sea de evaluación previa sujeto a silencio positivo.

Ahora bien, por otro lado, de acuerdo con el artículo 113 de la LPAG, todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:

1. Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.
2. La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.
3. Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.
4. La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.
5. La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio. Asimismo, el correo electrónico o, de ser el caso, la casilla electrónica, conforme al artículo 20 de la presente ley.
6. La relación de los documentos y anexos que acompaña, indicados en el TUPA.
7. La identificación del expediente de la materia, tratándose de

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. (...)

procedimientos ya iniciados.

Finalmente se establece el numeral 10.4 por el cual se precisa que el procedimiento administrativo para la renovación del Permiso de Operación es de aprobación automática, siempre que se cumplan los requisitos que establece el presente Reglamento, el cual guarda concordancia a lo establecido por el numeral 13 del artículo 55 de la LPAG.

En ese contexto, con relación al **artículo 11** del proyecto de reglamento, se establece la lista de requisitos para obtener el Permiso de Operación, la misma que está compuesta de acuerdo con lo siguiente:

a) Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando lo siguiente:

1. La denominación o razón social, el número de la partida registral, el número de Registro Único de Contribuyente (RUC) y domicilio de la persona jurídica solicitante; el nombre completo, número del documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal de la persona jurídica solicitante; así como, el número de partida y asiento registral en el cual conste la vigencia de poder otorgado al representante legal de la persona jurídica solicitante.
2. Indicación de no encontrarse incurso en ninguno de los impedimentos e incompatibilidades establecidos en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
3. La lista de las personas naturales que forman parte de la persona jurídica indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando los nombres y apellidos, 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.
4. 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, según corresponda.
5. Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.

b) En caso que el vehículo no sea propio, copia simple del contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio, donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso de dicho vehículo en el Servicio de Mototaxi.

c) Propuesta de ubicación de paraderos de embarque y de paraderos de retén, estos últimos de corresponder, elaborada de acuerdo con el Plan Regulador del Servicio de Mototaxi, aprobado por la municipalidad distrital competente.

La exigencia de los requisitos antes descritos para la obtención del Permiso de Operación en el servicio de mototaxi es fundamental para garantizar un servicio seguro y eficiente. La presentación de una solicitud con carácter de declaración jurada que incluya información detallada sobre la persona jurídica solicitante y su representante legal permite a las autoridades verificar la legitimidad y capacidad legal para obrar. Además, asegurar que los solicitantes no estén incurso en impedimentos legales establecidos en la LGTT, promueve la transparencia y evita conflictos de interés en la prestación del servicio.

La obligación de estar registrado como contribuyente activo en el Registro Único de Contribuyentes (RUC) 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. Proporcionar una lista de las personas naturales que forman parte de la organización, 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, según corresponda, asegura que el servicio cumple con los estándares de seguridad necesarios para operar.

Un punto importante a destacar, para la obtención del Permiso de Operación, es la exigencia de consignar el número del SOAT o CAT del vehículo, en particular sobre el CAT (Certificado contra Accidentes de Tránsito), mediante la Ley N° 28839, Ley que modifica los Artículos 30 y 31 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, referido al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) e incorpora el Artículo 431-A al Código Penal, se creó un seguro alternativo al brindado por las empresas aseguradoras, también destinado a cubrir daños personales pero esta vez a través de Asociaciones Regionales o Provinciales de Fondos contra Accidentes de Tránsito (en adelante, AFOCAT), las cuales están conformadas por transportistas que se agrupan para administrar el riesgo devenido de su actividad.

Al respecto, las AFOCAT ofrecen un Certificado contra Accidentes de Tránsito (en adelante CAT) únicamente para vehículos que brindan el servicio de transporte urbano (ómnibus, combi y taxi), y el servicio de transporte especial en vehículos menores (mototaxis). Estos certificados sólo tienen validez dentro de la respectiva circunscripción de operación del vehículo de transporte urbano del servicio del que se trate.

Asimismo, en el mismo dispositivo, se estableció como características del SOAT y del CAT, las de incondicionalidad, inmediatez, cobertura ilimitada en razón del número de siniestros, efectividad durante toda su vigencia, cobertura a nivel nacional, regional o provincial, según corresponda, periodicidad anual y carácter insustituible. De igual forma, de la Central de Riesgos de Accidentes de Tránsito.

Esta medida tuvo el propósito fundamental de generar competencia en el mercado del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito, permitiendo que, a través de los CAT, los operadores del servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de personas, incluyendo el servicio de transporte en taxi y mototaxi, pudieran dar cumplimiento a la obligatoriedad de contar con este seguro. Un segundo propósito fue promover una reducción de los costos de las primas del SOAT, toda vez que la siniestralidad de los operadores del transporte de servicio público, y el riesgo inherente de cada uno de ellos, determinaba que en algunos casos la prima fuera incrementada.

Tomando como base de conocimiento lo antes mencionado, si bien es cierto el CAT es accesible únicamente para vehículos que ya cuenten con habilitación y ya se encuentran prestando el servicio de transporte urbano (ómnibus, combi y taxi), y el servicio de transporte especial en vehículos menores (mototaxis), bajo el contexto del procedimiento administrativo para la obtención del Permiso de Operación en el servicio de mototaxi que en teoría es para empresas que por primera vez obtendrían el Permiso de Operación y como consecuencia los vehículos obtendrían por primera vez el Certificado de Operación, no necesariamente se aplicaría siempre esta regla, y esto así, se evidencia en los siguientes casos:

Caso 1. Perdida de la Renovación, Una empresa que ha contado con el Permiso de Operación y sus vehículos por ende ya poseen un CAT vigente, puede solicitar una nueva autorización, y en este caso, los vehículos ya cuentan con la cobertura del CAT, por lo que, no sería un imposible jurídico, que los referidos vehículos cuenten con un CAT.

Caso 2. Por transferencia del Vehículo, Puede darse el caso que un vehículo que cuente con el Certificado de Operación ya cuente con el CAT, y este sea vendido y tenga un nuevo propietario, quien esté último a su vez, decida formar parte de una nueva empresa quien solicitaría por primera vez el Permiso de Operación, en ese sentido, dicho vehículo ya contaría con CAT.

Como se puede apreciar, el proyecto de Decreto Supremo aprueba el Reglamento de la Ley N° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5, ha tenido a bien establecer el SOAT y CAT para la obtención del Permiso de Operación, lo que se concluye que es jurídicamente válido y razonable; ya que, dicha exigencia se adapta a diversas situaciones prácticas en las cuales los vehículos ya cuentan con una cobertura de seguro vigente a través del CAT. Por lo tanto, mantener este requisito es fundamental para garantizar la seguridad de los usuarios y promover la formalización del servicio de mototaxi.

Por otro lado, detallar los vehículos que se utilizarán, incluyendo información sobre sus inspecciones técnicas y seguros obligatorios, garantiza que la flota cumple con las normativas vigentes, minimizando riesgos para los pasajeros y terceros. En caso de que el vehículo no sea de propiedad del prestador, la exigencia de un contrato de alquiler establece responsabilidades claras entre las partes, asegurando la rendición de cuentas en caso de incidentes.

Por último, **la presentación de una propuesta de ubicación de paraderos** conforme al Plan Regulador del Servicio de Mototaxi facilita la planificación urbana y asegura que el servicio se integre de manera ordenada en la infraestructura existente, mejorando la eficiencia y seguridad del transporte público.

Asimismo, se precisa que la propuesta también incluye a los paraderos de retén, de corresponder, esto es, en la medida que resulte necesario para el Transportador, atendiendo a razones de orden y seguridad. De no resultar necesario y cumplir con el espacio adecuado para el orden de los vehículos dentro del paradero de embarque, no será obligatorio presentar la propuesta de paradero de retén.

Aunado a ello, cabe agregar que dicho requisito encuentra sustento en el derecho a la libertad de empresa, reconocido en el artículo 59 de la Constitución Política

del Perú, el cual comprende, entre otros, al derecho de auto-organización, que garantiza a la empresa la facultad de establecer los objetivos propios de la empresa, con el fin de dirigir y planificar su actividad (libertad de dirección de la empresa) en atención a sus recursos y a las condiciones del mercado (STC 3116-2009-PA/TC).

En el presente caso, el Plan Regulador constituye un instrumento de gestión aprobado por las Municipalidades Distritales que, entre otros, identifica los paraderos y zonas de trabajo para el servicio de mototaxi.

Sin embargo, dicha identificación **es genérica**, esto es, solo contempla el listado de paraderos susceptibles de ser utilizados para el servicio de mototaxis, mas no precisa ni identifica a los transportistas que los emplearán; motivo por el cual, resulta necesario que el administrado interesado en acceder al servicio, pueda tener la facultad de seleccionar los paraderos que utilizará para la eventual prestación del servicio; caso contrario, se limitaría la libertad de dirección que ostenta sobre su actividad económica, conforme a los preceptos constitucionales citados previamente.

A modo ilustrativo, se muestra el Plan Regulador del Servicio de Mototaxi para el año 2024 aprobado por la Municipalidad Distrital de San Juan de Miraflores mediante Ordenanza N° 522/MDSJM, que muestra los paraderos identificados:

ZONA DE TRABAJO N° 1

N°	ZONA DE TRABAJO	CODIGO DE PARADERO	DESCRIPCIÓN DE PARADEROS DEL ESTUDIO TÉCNICO 2013	CONDICIÓN	DESCRIPCIÓN DE PARADEROS DEL ESTUDIO 2016
1	PC-ZOTRA1	PC-P1	Av. 3 de Julio Mz D Lote 1, sentido Este - Oeste a 6 m. de la intersección con la Av. Centenario. Para estacionar 04 unidades.	SE MANTIENE	Av. 3 de Julio Mz D Lote 1, sentido Este - Oeste a 6 m. de la intersección con la Av. Centenario. Para estacionar 04 unidades.
2	PC-ZOTRA1	PC-P2	Av. Nepomuceno Vargas frente de la Mz. 1 Lote 19 a 5 m. de la Av. Gabriel Torres. Para estacionar 05 unidades	SE MANTIENE	Av. Nepomuceno Vargas frente de la Mz. 1 Lote 19 a 5 m. de la Av. Gabriel Torres. Para estacionar 05 unidades
3	PC-ZOTRA1	PC-P3	Ca. A3 Mz. S3 Lote 32, sentido Oeste - Este, a 10 metros de la intersección con la Av. Gabriel Torres, referencia "Posta Médica Ollantay". Para estacionar 05 unidades vehiculares.	REUBICADO	Pasaje R3 sentido Oeste - Este lado Sur, a 2 m. del Puerta N° 02 del Mercado Sector Ollantay. Para estacionar 04 Unidades vehiculares.

Fuente: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6727367/5837336-5837336-ordenanza-n-522%282%29.pdf?v=1723134640>

ZONA DE TRABAJO N° 2

N°	ZONA DE TRABAJO	CODIGO DE PARADERO	DESCRIPCIÓN DE PARADEROS DEL ESTUDIO TÉCNICO 2013	CONDICIÓN	DESCRIPCIÓN DE PARADEROS DEL ESTUDIO 2016
1	SJ-ZOTRA 2	SJ-P1	Av. Pedro Silva Mz. O2 lote 21 sentido Este - Oeste lado Norte a 6m. De la intersección con el Jr. Baltazar Grados. Para estacionar 04 unidades vehiculares.	SE MANTIENE	Av. Pedro Silva Mz. O2 lote 21 sentido Este - Oeste lado Norte a 6m. De la intersección con el Jr. Baltazar Grados. Para estacionar 04 unidades vehiculares.
2	SJ-ZOTRA 2	SJ-P2	Ca. 5 (Ca. Chepen) Mz. C. Lote 1, sentido Este – Oeste Lado Norte a 6 m. de la intersección con la Av. Mariano Pastor Sevilla en el P.V. República Federal Alemana. Para estacionar 03 unidades vehiculares.	SE MANTIENE	Ca. 5 (Ca. Chepen) Mz. C. Lote 1, sentido Este – Oeste Lado Norte a 6 m. de la intersección con la Av. Mariano Pastor Sevilla en el P.V. República Federal Alemana. Para estacionar 03 unidades vehiculares.
3	SJ-ZOTRA 2	SJ-P3	Jr. Felipe Arancibia Mz. C2 Lote 46, sentido Sur - Norte lado Este a 8 m. De la intersección con la Auxiliar de la Av. De Los Héroes. Para estacionar 04 unidades vehiculares.	SE MANTIENE	Jr. Felipe Arancibia Mz. C2 Lote 46, sentido Sur - Norte lado Este a 8 m. De la intersección con la Auxiliar de la Av. De Los Héroes. Para estacionar 04 unidades vehiculares.
4	SJ-ZOTRA 2	SJ-P4	Jr. José Morales costado del "Parque La Bandera", sentido Sur - Norte lado Este a 6 metros de la intersección con el Jr. Arturo Suarez. Para estacionar 03 unidades vehiculares.	SE MANTIENE	Jr. José Morales costado del "Parque La Bandera", sentido Sur - Norte lado Este a 6 metros de la intersección con el Jr. Arturo Suarez. Para estacionar 03 unidades vehiculares.

Fuente: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6727367/5837336-5837336-ordenanza-n-522%282%29.pdf?v=1723134640>

Conforme a ello, un escenario en el cual el administrado no pueda seleccionar o proponer los paraderos específicos donde desea prestar el servicio de mototaxi, conllevaría a que la municipalidad sea quien seleccione tales aspectos, lo cual enervaría el derecho del administrado de determinar los puntos bajo los cuales desea ejercer su actividad económica, afectando su derecho constitucional a la libertad de empresa, desarrollado precedentemente.

Cabe mencionar que, en el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional y regional, también se exige a los transportistas la precisión de los términos bajos los cuales van a operar, tal como se contempla en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC:

“Artículo 55.- Requisitos para obtener la autorización para prestar servicio de transporte público

55.1 La persona natural o jurídica que desee obtener una autorización para la prestación del servicio de transporte de personas, mercancía o mixto, deberá presentar una solicitud, bajo la forma de Declaración Jurada, dirigida a la autoridad competente, en la que conste, según corresponda:

(...)

55.1.12 En el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional y regional, se debe precisar además:

(...)

55.1.12.2 El destino al que se pretende prestar servicio, el itinerario, las vías a emplear, las escalas comerciales y las estaciones de ruta a emplear, la clase de servicio, la modalidad, y las frecuencias y los horarios, cuando corresponda”.

El ejemplo citado previamente, resulta similar al presente caso, puesto que las vías a emplear, las escalas comerciales, las estaciones de ruta, la clase de servicio, entre otros, se encuentran previamente identificados por la autoridad competente de manera general para todos los interesados en acceder al

transporte nacional o regional, no obstante, no se exime al administrado de poder seleccionar cuáles empleará específicamente en la prestación del servicio.

Por estos motivos, la propuesta de ubicación de paraderos se contempla como requisito que permite que los administrados interesados en prestar el servicio de mototaxi, puedan especificar los espacios o áreas que emplearán como paraderos, sea de embarque o de retén, en ejercicio de su derecho de auto organización de la actividad económica que pretenden realizar.

Finalmente, la exigencia de la constancia y fecha de pago por derecho de trámite, asegura la realización del pago de la tasa por derecho de tramitación correspondiente.

Ahora bien, con relación al numeral 11.2 del artículo 11 del proyecto de reglamento, debemos precisar que una vez emitido el Permiso de Operación la municipalidad distrital de oficio realiza lo siguiente: (i) la emisión del Certificado de Operación y Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi, por cada vehículo habilitado. La vigencia del Certificado de Operación es la misma que la del Permiso de Operación, encontrándose condicionado a este último y/o la vigencia de la propiedad o contrato de alquiler del vehículo a favor del Prestador de Servicio, y (ii) la inscripción de la respectiva persona natural como Prestador del Servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, afiliado a un Transportador, y la correspondiente emisión de la Credencial, por cada Prestador del Servicio. La vigencia de la inscripción y la Credencial es por la misma que la del Permiso de Operación, encontrándose condicionado a este último y/o a la afiliación del Prestador del Servicio al Transportador.

Al respecto, debemos recordar que el Permiso de Operación y el Certificado de Operación vienen a ser los títulos habitantes con los cuales el Transportador va a estar en condiciones de poder brindar el Servicio de Mototaxi. Siendo así, el Certificado de Operación y la Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi, son documentos que, durante la prestación del servicio, permitirán acreditar que el vehículo y el Transportador cuentan con los títulos habitantes respectivos, salvo prueba en contrario.

Lo anterior se justifica con mayor sustento en lo dispuesto en el numeral 4.1. del artículo 4 de la ley que señala *“Certificado de operación: Título que habilita al vehículo que es parte de la flota vehicular de la persona jurídica autorizada”*; así como, en el artículo 6 de la ley, que establece *“El prestador del servicio es la persona natural mayor de edad que pertenece a una persona jurídica autorizada y que ofrece el servicio público del transporte de pasajeros conduciendo un vehículo automotor menor afiliado a un transportador autorizado”*; puesto que, el título habilitante base de los demás documentos mencionados, es el Permiso de Operación con el cual la persona jurídica accede al servicio y lo puede prestar, condición o presupuesto para que se le otorgue la documentación de la flota vehicular (Certificado de Operación y calcomanía) y del conductor (credencial y la inscripción en los registros administrativos), estando a que el vehículo y el conductor no subsisten solos en la prestación del servicio, sino únicamente afiliados a la persona jurídica autorizada.

En base a ello, se justifica que el Certificado de Operación, la Calcomanía Holográfica de Seguridad, la credencial y la inscripción en los registros administrativos, se sujetan a la vigencia del Permiso de Operación y si éste fenece, también se producirá el mismo efecto respecto de aquellos.

Con relación al **artículo 12** del proyecto de reglamento, se establece que la renovación del Permiso de Operación debe ser solicitada por el Transportador y dentro de los sesenta (60) días calendarios anteriores a la fecha prevista de su vencimiento; además, debe cumplir con los siguientes requisitos:

a) Solicitud con carácter de declaración jurada, consignando:

1. La denominación o razón social, el número de la partida registral el número de Registro Único de Contribuyente (RUC) 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. Indicación de no encontrarse incurso en ninguno de los impedimentos e incompatibilidades establecidos en el numeral 4-A.1 del artículo 4-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
3. Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.
4. En el caso que el Transportador desee modificar los términos de su autorización con relación a los Prestadores del Servicio y/o vehículos habilitados, la declaración jurada consigna, según corresponda, lo siguiente:

(i) La lista de los Prestadores del Servicio que son objeto de renovación, indicando los nombres y apellidos, el número de documento de identidad o carnet de extranjería, según corresponda; y de los vehículos habilitados que son objeto de la renovación, indicando el número de la placa de rodaje; señalando en ambos casos, que cumplen las condiciones establecidas en el numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento. Este punto es exigible en el supuesto de no continuar con algún Prestador del Servicio y/o vehículo habilitado.

(ii) La lista de vehículos, indicando que cumplen con las condiciones para operar como Vehículos del Servicio de Mototaxi, señaladas en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento, consignando además el número de sus placas de rodaje, el número de sus Certificados de Inspección Técnica Vehicular, y el número de sus SOAT o CAT, según corresponda; y, la lista de las personas naturales que forman parte de la persona jurídica indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando los nombres y apellidos, el número de documento nacional de identidad o carnet de extranjería, según corresponda, el número de la licencia de conducir clase b categoría II-c, número del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental, exigible para las personas naturales que deseen constituirse como nuevos Prestadores del Servicio. Este punto es exigible en el supuesto de incremento o sustitución de flota vehicular.

b) Copia simple del contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio, donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso de dicho vehículo en el Servicio de Mototaxi; exigible en el supuesto que la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio no sea propietaria del vehículo. Este requisito se aplica para el caso de incremento o sustitución de flota que prevé el

inciso ii) del numeral anterior.

Como bien se sabe, la renovación del Permiso de Operación, es esencial para asegurar la continuidad y legalidad en la prestación del servicio de mototaxi. Al requerir que el transportador presente la solicitud dentro de los sesenta (60) días calendario anteriores a la fecha de vencimiento, se promueve una planificación adecuada y se evita la interrupción del servicio.

La presentación de una solicitud con carácter de declaración jurada que incluya información sobre la partida registral, domicilio del transportador y su representante legal, ayudaran a actualizar la información proporcionada al momento que solicitaron el Permiso de Operación. Lo exigido en la renovación, garantiza que se mantienen los estándares de seguridad y calidad en la prestación del servicio de mototaxi. Estos requisitos permiten a las autoridades supervisar eficazmente el sector y asegurar que los Transportadores continúan cumpliendo con las normativas vigentes, protegiendo así tanto a los pasajeros como al público en general.

Asimismo, se prevé en el numeral 12.2 del artículo 12 del proyecto de reglamento, que con la renovación del Permiso de Operación, el Transportador continúa prestando el Servicio de Mototaxi, y se produce de forma automática:

- a) La renovación del Certificado de Operación del vehículo que haya sido consignado en la solicitud de renovación del Permiso de Operación. El plazo de renovación del Certificado de Operación es por el mismo plazo de renovación del Permiso de Operación, encontrándose condicionado a este último y/o la vigencia de la propiedad o contrato de alquiler del vehículo a favor del Prestador de Servicio.
- b) La renovación de la inscripción del Prestador del Servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, afiliado al Transportador, y de la correspondiente Credencial, por cada Prestador del Servicio, que haya sido consignado en la solicitud de renovación del Permiso de Operación. El plazo de renovación de la inscripción y la Credencial es por el mismo plazo de renovación del Permiso de Operación, encontrándose condicionado a este último y/o a la afiliación del Prestador del Servicio al Transportador.

Aunado a ello, en concordancia con lo dispuesto en el numeral 12.1, se dispone en los numerales 12.3 y 12.4 lo siguiente:

12.2 Para el supuesto previsto en el inciso i) del numeral 4 del presente artículo, con la renovación del Permiso de Operación, la municipalidad distrital realiza lo siguiente: la baja del Prestador del Servicio y/o vehículo autorizado del Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y del Registro Nacional de Conductores de Mototaxi.

12.3 Para el supuesto previsto en el inciso ii) del numeral 4 del presente artículo, con la renovación del Permiso de Operación, la municipalidad distrital realiza lo siguiente: emite el Certificado de Operación y Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi, e inscribe a la respectiva persona natural como Prestador del Servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, afiliado a un Transportador, y la correspondiente Credencial, en caso de corresponder.

Es oportuno aclarar la vigencia del Certificado de Operación, por ello, para mayor entendimiento, se grafica de la siguiente manera:

Caso 1: Cuando el vehículo es propio:



Caso 2: Cuando el vehículo cuenta con contrato de alquiler:



Nota: Los casos antes mencionados, son de aplicación homogénea al momento de la obtención del Permiso de Operación.

Un punto a resaltar, es que se debe de tener en claro que, la renovación de un acto administrativo implica la extensión de su vigencia (permiso primigenio) manteniendo las condiciones originales bajo las cuales fue otorgado. Este proceso confirma que el titular (Transportador para el presente caso) continúa cumpliendo con los requisitos establecidos inicialmente, asegurando la continuidad del servicio autorizado sin introducir modificaciones que impliquen nuevos actos.

Es fundamental distinguir entre la renovación y la emisión de nuevos títulos habilitantes (permiso o certificado de operación). Mientras que la renovación se limita a prolongar la validez del acto en sus términos originales, la emisión de un nuevo título habilitante puede incluir condiciones o elementos no contemplados en la autorización inicial. Por lo tanto, la inclusión de nuevos elementos no forma parte del proceso de renovación y requiere un procedimiento administrativo independiente para evaluar y autorizar dichos cambios.

Esta distinción garantiza que cualquier alteración en las condiciones de la autorización sea debidamente evaluada por la autoridad competente, preservando la legalidad y eficacia de los actos administrativos y protegiendo el interés público.

Asimismo, el artículo 31, numeral 31.1, de la LPAG, señala que, en el procedimiento de aprobación automática, la solicitud es considerada aprobada desde el mismo momento de su presentación ante la entidad competente para conocerla, siempre que cumpla con los requisitos y entregue la documentación completa, exigidos en el TUPA de la entidad. Es decir, en caso no se cumpla con todos los requisitos establecidos, no se considera automáticamente aprobada la solicitud de renovación.

- **Causas de conclusión del Permiso de Operación**

Con relación al **artículo 13** del proyecto de reglamento, se establece las causas de conclusión del Permiso de Operación de la siguiente manera:

- 13.1 Vencimiento del Permiso de Operación sin que el Transportador haya presentado la solicitud de renovación dentro del plazo correspondiente. En este supuesto, se produce la conclusión automática de la vigencia del Permiso de Operación.
- 13.2 La renuncia del Transportador, presentando una solicitud bajo la forma de declaración jurada dirigida a la municipalidad distrital competente, 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.

Dicha solicitud se enmarca dentro del ejercicio de derecho de petición administrativa contemplado en el artículo 106° de la LPAG, para lo cual, una vez presentada la solicitud de renuncia, la Municipalidad Distrital procede a dar de baja al Permiso de Operación en el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y a comunicarlo al administrado, en un plazo máximo de dos (2) días hábiles contados a partir del día siguiente de la presentación de la solicitud.

Lo expuesto se sustenta en lo siguiente:

- El artículo 59° de la Constitución Política del Perú de 1993, que consagra el Rol Económico del Estado, señala, entre otros, que el Estado garantiza la libertad de empresa, lo cual, de acuerdo con el Tribunal Constitucional (en la STC 3116-2009-PA/TC³³), implica tres posiciones ius-fundamentales básicas: acceso, auto-organización y **cesación**, precisando que con relación a este último, se reconoce la potestad de decidir la salida del mercado de la empresa. En tal sentido, **el derecho constitucional a la libertad de empresa implica también la facultad de decidir la salida del mercado.**
- Asimismo, el inciso 2 del numeral 4.1 del artículo 4° del Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310 - Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación, aprobado por Decreto Supremo N° 061-2019-PCM, que contempla el principio de necesidad en el Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos, según el cual, se debe asegurar que el procedimiento administrativo contribuya al objetivo de la regulación de **resolver un problema relevante**, así como analizar si

33

“(…) el Tribunal recordó que el contenido constitucionalmente protegido de la libertad de empresa está compuesto por tres posiciones ius-fundamentales básicas:

- *Acceso. A través de la llamada libertad de fundación de una empresa, mediante la cual se garantiza la potestad de decidir no solo crear empresas, sino también actuar en el mercado, según la denominada libertad de acceso al mercado.*

- *Auto-organización. A través del reconocimiento a la libertad de organización de la empresa, que garantiza al empresario la facultad de establecer los objetivos propios de la empresa, con el fin de dirigir y planificar su actividad (libertad de dirección de la empresa) en atención a sus recursos y a las condiciones del mercado.*

- *Cesación. A través del cual se reconoce la potestad de decidir la salida del mercado de la empresa. [Cf. STC 0032-2010-PI/TC; STC 1405-2010-PA/TC y STC 3075-2011-PA/TC.]”*

existen o no otras mejores alternativas al procedimiento administrativo. En base a este principio de la calidad regulatoria, para establecer un procedimiento administrativo debe observarse que se cumpla con parámetros de necesidad, a fin de que el procedimiento obedezca a un problema relevante y además no exista otras alternativas de solución distintas.

- En el presente caso, la renuncia del administrado a su Permiso de Operación implica que éste se desiste de su propio derecho adquirido, por otorgamiento de la Administración Pública, por lo que, en principio, no debería de revestir mayor complejidad para la procedencia o atención de tal pretensión.
- Ahora bien, con relación a la posible afectación de derechos de terceros o del interés público, téngase en cuenta que con la renuncia no se afecta a los usuarios del servicio, en tanto no se presenta, por ejemplo, el supuesto de usuarios pendientes de trasladar (contenido en el numeral 61.4 del artículo 61° del Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, e incluso, este supuesto no se contempla expresamente como impedimento para la renuncia), así como, los supuestos de ingreso y salida del Servicio de Mototaxis se encuentran previstos en el respectivo Plan Regulador de cada Municipalidad Distrital, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11° de la Ley.
- Asimismo, del análisis de la documentación e información que sustenta la presente exposición de motivos, no se ha advertido que la renuncia pueda significar riesgos o perjuicios al interés público, siendo que en el supuesto de que ello pueda interferir con la tramitación de procedimientos sancionadores y/o poner en riesgo el interés general, la autoridad administrativa puede disponer las medidas administrativas que estime conveniente, previstas en la normatividad vigente, para tutelar dichos riesgos y/o, en atención al ejercicio del derecho de petición administrativa, otorgar al administrado la respuesta que estime conveniente.
- En base a lo expuesto, la renuncia del Permiso de Operación no entraña un problema relevante que requiera de complejidad para su tramitación, por lo que, se dispone que para plantearla, el administrado debe comunicarla a la autoridad competente bajo la forma de declaración jurada, tal como se indicó líneas arriba, con lo cual, la Administración da de baja al título habilitante en el sistema correspondiente y procede a comunicarlo al administrado. Dicha comunicación únicamente tiene fines informativos, no constituyendo acto administrativo según lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Cabe señalar que, lo expuesto es concordante con el Texto Único de Procedimientos Administrativos del MTC, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2022-MTC, en el cual no se contempla procedimientos administrativos de renuncia, sujetándose en consecuencia al ejercicio del derecho de petición administrativa, regulado en el artículo 106° de la LPAG.

13.3 La nulidad del acto que otorgó el Permiso de Operación para prestar el

Servicio de Mototaxi.

- 13.4 La sanción administrativa firme o que haya agotado la vía administrativa y/o sobre la cual haya recaído sentencia judicial consentida o ejecutoriada, que determine la cancelación del título habilitante.
- 13.5 La existencia de causal sobreviniente que haga imposible la continuación de la vigencia del Permisos de Operación, determinada por acto debidamente motivado por la municipalidad distrital.

Como es de verse, el artículo 13 del Proyecto de Reglamento establece las causas por las cuales un Permiso de Operación, detallando situaciones específicas que llevan al cese de su vigencia.

En primer lugar, se menciona el vencimiento del plazo de vigencia del permiso sin que el transportador haya presentado la solicitud de renovación dentro del período establecido. Esta disposición enfatiza la responsabilidad del transportador de gestionar oportunamente la renovación para evitar la conclusión automática del permiso.

Otra causa es la renuncia voluntaria del transportador, formalizada mediante una declaración jurada dirigida a la municipalidad distrital competente. Este mecanismo permite al transportador cesar legalmente sus operaciones cuando así lo decida, siempre que cumpla con los requisitos formales establecidos.

Además, el artículo contempla la nulidad del acto administrativo que otorgó el permiso, lo que puede ocurrir si se detectan vicios legales en el proceso de otorgamiento del Permiso de Operación. También se incluye la imposición de una sanción administrativa firme que determine la cancelación del título habilitante, asegurando que incumplimientos graves de la normativa tengan consecuencias directas sobre la autorización para operar.

Por último, se considera la existencia de una causal sobreviniente que haga imposible la continuación de la vigencia del permiso de operación, abarcando situaciones imprevistas que afecten la capacidad del transportador para prestar el servicio conforme a las condiciones establecidas.

H) Certificado de operación

Con relación al **artículo 14** del proyecto de reglamento, debemos mencionar que se establecen las siguientes consideraciones generales:

- 14.1 El Certificado de Operación habilita al vehículo que se encuentra autorizado como parte de la flota vehicular del Transportador mediante el Permiso de Operación, a prestar el Servicio de Mototaxi, constituyéndose en Vehículo del Servicio de Mototaxi, conforme al Plan Regulador y, de corresponder, a las condiciones del Régimen de Gestión Común.
- 14.2 El Certificado de Operación se emite:
 - i. Conjuntamente con la expedición del Permiso de Operación, por cada vehículo habilitado. El plazo de vigencia del Certificado de Operación se rige por lo dispuesto en el literal a) del numeral 11.2 del artículo 11 del presente Reglamento.

- ii. Por incremento o sustitución de la flota vehicular. El plazo de vigencia del Certificado de Operación se extiende hasta el término del plazo de vigencia del Permiso de Operación, encontrándose condicionado a este último y/o la vigencia de la propiedad o contrato de alquiler del vehículo a favor del Prestador de Servicio.

14.3 El procedimiento administrativo para el otorgamiento del Certificado de Operación, obtenido por incremento o sustitución de flota vehicular, es de aprobación automática.

El artículo 14 como es visto brinda consideraciones generales necesarias para entender mejor el reglamento respecto del Certificado de Operación, lo que facilita la comprensión por parte de la ciudadanía en general.

Ahora bien, con relación al **artículo 15** se ha considerado los requisitos para obtener el Certificado de Operación por incremento o sustitución de flota vehicular y solicitudes de renuncia:

15.1 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:
 - 1. La denominación o razón social, el número de la partida registral, el número de Registro Único de Contribuyente (RUC) 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.
 - 2. La lista de vehículos que se incrementan o sustituyen, indicando que cumplen con las condiciones para operar como Vehículos del Servicio de Mototaxi, señaladas en el literal d) del numeral 4 del artículo 6 del presente Reglamento, consignando además el número de sus placas de rodaje, el número de sus Certificados de Inspección Técnica Vehicular, y el número de sus SOAT o CAT, según corresponda.
 - 3. La lista de las personas naturales que forman parte de la persona jurídica indicando que cumplen con las condiciones para constituirse como Prestadores del Servicio, consignando los nombres y apellidos, el número de documento nacional de identidad o carnet de extranjería, según corresponda, el número de la licencia de conducir clase b categoría II-c, número del certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental. Este punto es exigible para las personas naturales que se deseen constituirse como nuevos Prestadores del Servicio.
 - 4. Número de constancia y fecha de pago por derecho de trámite.
- b) Copia simple del contrato de alquiler del vehículo automotor menor de la categoría L5, objeto de incremento o sustitución, a favor de la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio,

donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso de dicho vehículo en el Servicio de Mototaxi. Este requisito es exigible en el supuesto que la persona natural que desea constituirse como Prestador del Servicio no sea propietaria del vehículo.

15.2 Emitido el Certificado de Operación, se procede con:

- a) La emisión de la Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi, por cada vehículo habilitado.
- b) La inscripción de la respectiva persona natural como Prestador del Servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, afiliado a un Transportador, y la correspondiente Credencial, por cada Prestador del Servicio, en caso de corresponder.

15.3 Las solicitudes de renuncia del Certificado de Operación y/o baja de la inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, son planteadas ante la municipalidad distrital competente y se ejercen conforme al derecho de petición administrativa, previsto en el artículo 106 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Cabe mencionar que, con relación al requisito consistente en indicar la lista de las personas que operarán como prestadores del servicio, en el numeral 3 del literal a) del numeral 15.1 del artículo 15 se está precisando que dicho requisito es exigible solo cuando se trata de incorporar a nuevos operadores.

Ahora, con relación al **artículo 16** del proyecto de reglamento, este refiere a las causas de conclusión del Certificado de Operación, estableciendo para ellos cuatro (4) supuestos, los mismos que se detallan a continuación:

16.1 Conclusión 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.

16.2 La nulidad del acto que otorgó el Certificado de Operación para prestar el servicio de mototaxi.

16.3 La sanción administrativa firme o que haya agotado la vía administrativa y/o sobre la cual haya recaído sentencia judicial consentida o ejecutoriada, que determine la cancelación del título habilitante.

16.4 La existencia de causal sobreviniente que haga imposible la continuación de la vigencia del Certificado de Operación, determinada por acto debidamente motivado por la municipalidad distrital.

Sobre cada punto en particular se expone lo siguiente:

Respecto del numeral 16.1, refiere a que el Certificado de Operación está intrínsecamente ligado al Permiso de Operación del transportador. Si este último pierde vigencia, ya sea por vencimiento o por decisión del transportador, el certificado asociado también concluye automáticamente. Esta disposición garantiza que solo los transportadores con permisos vigentes puedan operar.

Lo anterior se justifica en lo dispuesto en el numeral 4.2 del artículo 4 de la Ley, que establece “*Certificado de operación: Título que habilita al vehículo que es parte de la flota vehicular de la persona jurídica autorizada*”, es decir, el Certificado de Operación no subsiste por sí solo, puesto que se genera y obtiene teniendo como base al Permiso de Operación o título habilitante de la persona jurídica autorizada; por lo que, ante la conclusión de éste último, también concluirá el Certificado de Operación.

Del mismo modo, en el caso de que concluya el contrato de alquiler que sustente el Certificado de Operación, dicho evento también conllevaría a su conclusión, en la medida que el numeral 3 del artículo 7 de la Ley establece como requisito para todo prestador del servicio, entre otros, “*ser propietario o contar con un contrato de alquiler del vehículo automotor menor (...), donde se establece la responsabilidad solidaria contra cualquier afectación a los pasajeros o terceros como parte del uso del vehículo menor*”. Por lo tanto, dicho requisito, conjuntamente con los otros, constituye condición sine qua non para mantener la legalidad del otorgamiento del Certificado de Operación, de lo contrario, se sustraería dicha condición y ello conlleva a la causal prevista en el numeral 16.4 del artículo 16 del proyecto de reglamento.

Respecto del numeral 16.2, protege la integridad del sistema administrativo y asegura que todas las autorizaciones se otorguen conforme a la ley, caso contrario todos aquellos actos administrativos obtenidos a raíz de la declaratoria de nulidad, son también nulos.

Respecto del numeral 16.3, refiere a cuando un transportador incurre en infracciones graves y recibe una sanción administrativa definitiva o una sentencia judicial que ordena la cancelación del certificado, se procede a su conclusión. Básicamente la conclusión del Certificado de Operación se pierde por mandato legal que así lo determine.

Finalmente, respecto del numeral 16.4, se encuentra destinada a cubrir todo tipo de supuestos que puedan surgir posteriormente al otorgamiento del Certificado de Operación y que impidan la continuación del Certificado de Operación, como, por ejemplo, la transferencia de propiedad del vehículo, pérdida total del vehículo por accidente o robo, vencimiento del contrato de alquiler, la revocación, entre otros; todos estos supuestos resultan distintos a las otras causales de conclusión de la autorización y, en la medida que se produzcan mediante acto administrativo, se entiende que deben ser emitidos conforme al ordenamiento jurídico y/o el procedimiento regular establecido de corresponder.

I) Organización y conformación de la Comisión Técnica Mixta

Por su parte, el **artículo 17** del proyecto de reglamento regula la organización de la Comisión Técnica Mixta de la siguiente manera:

- a) La Presidencia.
- b) La Secretaría Técnica.
- c) Integrantes.

Al respecto, resulta necesario que las políticas y planes emitidos por las municipalidades distritales, recojan información emitida por los propios operadores del Servicio de Mototaxi, así como, por los actores gubernamentales vinculados con la fiscalización del servicio.

En esa línea, el **artículo 18** del proyecto de reglamento establece que los integrantes de la Comisión Técnica Mixta son los siguientes:

- Dos (2) regidores miembros de la Comisión de Transporte, o la que haga sus veces, de la municipalidad distrital, uno de los cuales asume la presidencia.
- Un (1) representante de la administración municipal de la municipalidad distrital, quien asume la Secretaría Técnica.
- Tres (3) representantes acreditados de todo el conjunto de comisarías de la PNP existentes en el ámbito territorial de la municipalidad distrital.
- Tres (3) representantes de todo el conjunto de Organizaciones de Transportadores existentes en el ámbito territorial de la municipalidad distrital.

En dicha organización se puede apreciar un respeto por la proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes, tal y como lo requiere el artículo 13 de la Ley: “La Comisión Técnica Mixta existente en cada municipalidad distrital donde opere el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores (categoría vehicular L5), se conforma respetando la proporcionalidad e igualdad en el número de sus integrantes”.

Es así que, 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 proyecto del reglamento define Organización de Transportadores como la “*Asociación debidamente inscrita en los Registros Públicos, conformada como mínimo por el 30% de la totalidad de Transportadores autorizados dentro del ámbito de jurisdicción de la municipalidad distrital competente*”. Es decir, por cada territorio distrital se contará con un máximo de tres (3) organizaciones³⁴ 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.

Siguiendo con lo dispuesto en la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, que establece que los miembros del Comité Distrital de Seguridad Ciudadana deberán incorporar, en función de la realidad particular de

³⁴ Como máximo son 3 Organización de Transportadores
Organización de Transportadores N° 1: 30%+A%
Organización de Transportadores N° 2: 30%+B%
Organización de Transportadores N° 3: 30%+C%
A%+B%+C%=10%

cada distrito, a otras autoridades del Estado o representantes de instituciones civiles que consideren pertinentes, se considera importante la adopción de la misma medida para la conformación de la Comisión Técnica Mixta. Este enfoque asegura que, en cada distrito, se contemple y ajuste la representación de acuerdo con las necesidades y circunstancias específicas, reconociendo que cada realidad territorial es única y debe ser tomada en cuenta para garantizar la efectividad y pertinencia de las decisiones adoptadas.

Ahora bien, tomando en cuenta que en algunos distritos cabe la posibilidad de que, pese a que se preste el Servicio de Mototaxi, no se hayan formado organización de transportadores, se especifica que mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital se debe establecer un régimen especial para la conformación de los integrantes de la Comisión Técnica Mixta.

Por su parte, el **artículo 19** del proyecto de reglamento permite que las disposiciones de la Comisión Técnica Mixta sea regulado mediante Ordenanza de la municipalidad distrital se regula la forma, plazo, y extinción 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. Ello a fin de que cada Municipalidad pueda conformar un régimen compatible con su realidad social y orgánica.

J) Con relación a las funciones de la comisión

Con relación al **artículo 20** del proyecto de reglamento, debemos precisar que se regulan a las funciones de la Comisión Técnica Mixta. Dichas funciones vienen a ser las siguientes:

1. Formular proyectos y planes de desarrollo vinculados con la prestación del Servicio de Mototaxi, a efectos de ser sometidos a consideración de la autoridad competente.
2. Formular propuestas y/o participar en el análisis de las iniciativas sobre la capacitación anual sobre sensibilización y educación vial a los Prestadores del Servicio.
3. Formular propuestas y/o participar en los proyectos de modificación de las normas municipales vinculadas con el Servicio de Mototaxi.
4. Debatir, opinar y proponer mejoras al Régimen de Gestión Común, cuando corresponda.
5. Debatir, opinar y proponer mejoras al Plan Regulador.
6. Debatir, opinar y proponer mejoras de las acciones de 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 vehicular L5; así como, planear estrategias para la erradicación de los mismos.
8. Otras funciones establecidas mediante Ordenanza de la municipalidad distrital, sin desnaturalizar la Ley ni el presente Reglamento.

Al respecto, debemos mencionar que si bien, las consideraciones emitidas por la Comisión Técnico Mixta, no son vinculantes para la autoridad competente, resulta necesario que se permitan conocer las particularidades del sistema de actividades que se desarrolla en el distrito, es decir, cuáles son los puntos con mayor demanda del servicio, los horarios y frecuencias de viajes en el distrito, los puntos con menor capacidad vial y de más deterioro vial en el distrito; asimismo, permitirá a la autoridad competente, conocer cuáles son los factores nuevos que condicionan la demanda u oferta de transporte vinculados con informalidad o comisión de delitos a efectos de que las autoridades competentes puedan realizar estrategias para la erradicación de tales condiciones.

K) Con relación al Plan Regulador

Por su parte, con relación al **artículo 21** del proyecto de reglamento, debemos precisar que se regula el Plan Regulador, a efectos de que se apruebe mediante Ordenanza de la Municipalidad Distrital y que sea de cumplimiento obligatorio durante su plazo de vigencia. Esta formalización asegura la legitimidad y obligatoriedad del plan, garantizando que todos se adhieran a las disposiciones que se establezcan.

En ese sentido, dicho artículo establece que las municipalidades distritales tienen la obligación de planificar la emisión de los Permisos de Operación y de los Certificados de Operación correspondientes, así como de las autorizaciones de los paraderos de embarque y de los paraderos de retén, en atención a la razonabilidad de la prestación del Servicio de Mototaxi, sin que ello ocasione la saturación de las vías y congestión vehicular de acuerdo con el Plan Regulador. Esta medida es crucial para mantener un equilibrio entre la oferta del servicio y la capacidad de la infraestructura vial, promoviendo una movilidad urbana ordenada y eficiente.

Asimismo, el artículo 21 del proyecto de reglamento establece que, una vez aprobado el Plan Regulador, para su ejecución debe ser ratificado por la DGPRTM del MTC, o la que haga sus veces, en el caso de los distritos de Lima Metropolitana; y, por la respectiva dependencia regional con competencia en transporte de los gobiernos regionales en las restantes jurisdicciones. La ratificación es atendida en el plazo máximo de cuarenta (40) días hábiles contados desde el día siguiente de su presentación, mediante acto expreso que así lo disponga, bajo responsabilidad.

Aunado a ello, se prevé que la elaboración del Plan Regulador se realiza conforme al Manual para la Elaboración del Plan Regulador, aprobado por Resolución Directoral de la DGPRTM, asimismo, en la ratificación del Plan Regulador se verifica que el mismo ha sido elaborado conforme al mencionado Manual.

En esa misma línea, se dispone que en el caso de los distritos de Lima Metropolitana, la DGPRTM del MTC, o la que haga sus veces, realiza la evaluación técnica del Plan Regulador aprobado por Ordenanza Municipal y de corresponder emite la Resolución Directoral que dispone su ratificación.

Ahora bien, con relación al **artículo 22** del proyecto de reglamento, debemos precisar que la finalidad del Plan Regulador se enmarca en lo siguiente:

1. Establecer estrategias de acción para la erradicación de los paraderos y del transporte informal de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5.

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 vehicular L5.
3. Establecer una herramienta de gestión que brinde un equilibrio adecuado entre la oferta y la demanda del Servicio de Mototaxi en ámbito territorial de la municipalidad distrital.
4. Optimizar la disponibilidad y operación del Servicio de Mototaxi.
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 pasajeros 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 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.

Al respecto, se describen las finalidades del Plan Regulador, sin que sea una lista taxativa, a efectos de evidenciar que la cantidad de demanda del Servicio de Mototaxi puede verse influenciada por causas relacionadas con el aumento de las ciudades, por el crecimiento de la población o la variación del sistema de actividades de los ciudadanos dentro del distrito.

En ese sentido, el Servicio de Mototaxi, como bien se expuso en la presente Exposición de Motivos, surge como resultado de la necesidad de transporte en zonas de expansión urbana informal o rural o en aquellas zonas que no cuentan con sistema de transporte masivo ya sea por el diseño de la ciudad o por ausencia de operadores de transporte masivo; por lo que tomando en cuenta dicha realidad, el Plan Regulador debe tener como fin establecer estrategias que transformen las infraestructuras y actividades informales en formales a efectos de que mejore la forma de transportarse de los ciudadanos ante la mejora en la calidad de los servicios (generado por la mejora en cuanto a la seguridad de las vías e infraestructura y de los vehículos).

Asimismo, debemos advertir que resulta necesario identificar el volumen de viajes dentro del distrito y sus características, así como, los patrones de comportamiento de los usuarios del Servicio de Mototaxi, a efectos de establecer medidas para garantizar un adecuado sistema de redes viales o paraderos y que éste se correlacione con un adecuado marco técnico jurídico de operación del Servicio de Mototaxi (mejores incentivos, cantidad óptima de vehículos, mejor calidad del servicio, etc.), lo cual representa la implementación de un adecuado equilibrio entre la oferta y la demanda del Servicio de Mototaxi en ámbito territorial de la Municipalidad Distrital.

Ello, además de ordenar y racionalizar la oferta de Servicio de Mototaxi y de los

Paraderos, permitirá posibilitar el uso racional y adecuado de la infraestructura urbana y 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. Asimismo, se posibilitará el diseño, mantenimiento y optimización de las zonas de trabajo garantizando su sostenibilidad operativa, económica, financiera y socio ambiental.

Sin perjuicio de ello, corresponde que toda información con relación al sistema de transporte de mototaxi, al sistema de actividades sociales dentro del distrito, así como, el volumen de viajes en mototaxi, sea actualizada.

Finalmente, se precisa que con relación al numeral 9 del artículo 22, dicho aspecto permite a las Municipalidades Distritales regular otros supuestos de acuerdo a sus necesidades particulares en sus jurisdicciones, lo cual no relaciona aspectos técnicos vehiculares distintos a los establecidos en la normatividad vigente.

L) Con relación al régimen de gestión común

Con relación al **artículo 23** del proyecto de reglamento, debemos mencionar que se regula al Régimen de Gestión Común, el cual se aplica 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.

En ese sentido, 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.

Con relación al **artículo 24** del proyecto de reglamento, cabe señalar que se sigue la línea, y se establece las consecuencias de la ausencia de Régimen de Gestión Común:

- Si no se logra establecer el Régimen de Gestión Común, la municipalidad provincial fija los términos de dicho Régimen. Esta disposición asegura que exista una autoridad superior encargada de coordinar y asegurar que el servicio de mototaxi entre distritos vecinos se pueda realizar, garantizando una gestión eficiente y uniforme del transporte público en la provincia.
- 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 pasajeros 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. Esta medida previene posibles abusos de autoridad y promueve la cooperación intermunicipal, asegurando que las sanciones se apliquen de manera justa y conforme a acuerdos previamente establecidos.

M) Con relación al Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y Registro Nacional de Conductores de Mototaxis

Con relación al **artículo 25** del proyecto de reglamento, debemos señalar que se regula el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi. En ese sentido, se le define como el sistema informático que forma parte del SINARETT, y contiene información del Transportador, registrando los siguientes datos:

1. Razón o denominación social.
2. Número del Registro Único del Contribuyente y de la partida registral.
3. Nombre, documento nacional de identidad y/o carnet de extranjería y domicilio del representante legal.
4. Número de Prestadores del Servicio afiliados, indicando sus datos (nombre y documento nacional de identidad o carnet de extranjería).

Como es de verse, el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi es una herramienta fundamental para la gestión eficiente y segura del transporte público en vehículos menores. Al centralizar información detallada sobre los transportadores, como la razón social, datos de registro, representantes legales y conductores afiliados, este registro permite a las autoridades competentes llevar un control riguroso de las operaciones del servicio. Esta centralización coadyuva a una fiscalización efectiva.

Asimismo, la existencia de un registro unificado contribuye a la transparencia en la prestación del servicio de mototaxi. Permite a los pasajeros y a las autoridades acceder a información confiable sobre los Transportadores, fomentando la confianza en el sistema de transporte.

Con relación al **artículo 26** del proyecto de reglamento, debemos mencionar que 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:

1. Nombre y documento nacional de identidad o carnet de extranjería, según corresponda.
2. Número de la licencia de conducir de clase B categoría II-c.
3. Número de certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental.
4. Número de placa, chasis y VIN del vehículo del servicio de mototaxi.

Por otro lado, el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis es una herramienta esencial para la gestión y supervisión del servicio de mototaxi. De la misma manera que el anterior registro, al centralizar información detallada sobre cada prestador del servicio, como su identidad, licencia de conducir, certificado médico y datos del vehículo, este registro permite a las autoridades competentes verificar el cumplimiento de los requisitos legales y normativos establecidos para la operación de mototaxis. Esta centralización de datos facilita la fiscalización efectiva, asegurando que solo conductores debidamente acreditados y en condiciones óptimas operen, lo que redundará en una mayor seguridad para los usuarios y la ciudadanía en general.

Además, la integración de este registro permite una gestión más eficiente y transparente de la información. Las municipalidades provinciales, encargadas de emitir las licencias de conducir de clase B, registran en una plataforma virtual única los resultados de los exámenes médicos, de conocimientos y de conducción, así como la emisión del título habilitante. Esta unificación facilita el control y la fiscalización por parte de las autoridades, asimismo, permite verificar en tiempo real la validez y autenticidad de las licencias de conducir de mototaxis, considerando que el sistema es implementado por el MTC, promoviendo así la formalización y ordenamiento del uso de estos vehículos en el país.

Con relación al **artículo 27** del proyecto de reglamento, corresponde señalar que el Registro Nacional de Transportadores del Servicio de Mototaxi y el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, son públicos y de carácter informativo; y, su administración, implementación, custodia y difusión se encuentran a cargo del MTC y que las municipalidades distritales competentes se encuentran en la obligación de ingresar la información en los mencionados registros. Las acciones de generación de información y su actualización se realizan por cada emisión y renovación de los títulos habilitantes.

Sobre este artículo en particular, se busca transparencia que permita a los pasajeros, ciudadanos, autoridades y entidades interesadas accedan a información actualizada sobre los transportadores y prestadores del servicio, fomentando la confianza en el sistema de transporte y a la vez facilitando la fiscalización y supervisión del servicio.

Asimismo, se mantiene actualizado los registros con cada emisión y renovación de los títulos habilitantes, asegurando que la base de datos refleje fielmente la realidad operativa del servicio de mototaxis. La participación activa de las municipalidades garantiza que el MTC disponga de datos precisos para la planificación y regulación del sector, contribuyendo a un transporte público más eficiente y seguro.

N) Con relación a la capacitación de Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio

Con relación al **artículo 28** del proyecto de reglamento, cabe señalar que la Capacitación de 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.

Asimismo, Las áreas temáticas de enseñanza a los Prestadores del Servicio, su contenido; así como, la modalidad de evaluación, duración, metodología y cualquier otro aspecto de la Capacitación de 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 resulta de cumplimiento obligatorio para los Transportadores y exigible por las municipalidades distritales, bajo responsabilidad.

Al respecto, debemos mencionar que la finalidad del presente Reglamento es que el Servicio de Mototaxi se desarrolle en condiciones de eficiencia, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad, satisfaciendo las necesidades de transporte de los

ciudadanos. En ese sentido, resulta necesario desarrollar las condiciones bajo las cuales los conductores del Servicio de Mototaxi, serán capacitados en sensibilización y educación vial.

La importancia de esta capacitación radica en que proporciona a los prestadores del servicio, las herramientas necesarias para reconocer y mitigar riesgos asociados a la conducción de mototaxis, al ser una formación anual, se asegura que los conductores estén actualizados respecto a cualquier cambio normativo o nuevas prácticas de seguridad vial.

Ahora bien, al ser reguladas las temáticas por el MTC, se asegura una estandarización que garantiza la formación a impartir, cumpliendo con criterios de calidad y pertinencia, lo cual es de cumplimiento obligatorio para los Prestadores del Servicio y exigible por las municipalidades distritales. De esta manera, se promueve una formación homogénea y efectiva en todo el territorio nacional, contribuyendo a un transporte público más seguro y eficiente.

Con relación al **artículo 29** del proyecto de reglamento, cabe señalar que el dictado de la Capacitación de Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio es dictada anualmente por cada municipalidad distrital, donde se presta el Servicio de Mototaxi. Cabe precisar que el plazo de capacitación deviene del artículo 15 de la Ley 31917 y se realiza conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y la Directiva de Capacitación de Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio, es aprobada por Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.

Con relación al **artículo 30** del proyecto de reglamento, cabe señalar que el instructor(es) de la municipalidad distrital encargado del dictado de la Capacitación de Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. Contar como mínimo con educación superior técnica culminada.
2. Contar con licencia de conducir de la Clase B - Categoría II-C vigente.
3. Contar con experiencia no menor a un (1) año como capacitador en materia de tránsito y/o transporte terrestre.
4. Haber aprobado el Curso de Formación de Instructores orientado a la Sensibilización y Educación Vial, dictado por el MTC.
5. No haber sido sancionado en los dos (2) últimos años, mediante acto firme o que haya agotado la vía administrativa, por infracciones al transporte y/o tránsito terrestre.

Al respecto, se sustenta cada uno de los puntos referidos:

- **Contar como mínimo con educación superior técnica culminada.**

Exigir como mínimo la culminación de la educación superior técnica garantiza que los instructores posean una formación académica sólida y orientada a la práctica, indispensable para la enseñanza de temas relacionados con el tránsito y transporte. Este nivel educativo les permite desarrollar competencias clave, como el análisis crítico, la comunicación efectiva y la resolución de problemas, necesarias para abordar de manera integral los desafíos de la educación vial.

Además, este requisito se ajusta a las realidades de muchas municipalidades distritales, ampliando la base de capacitadores disponibles y promoviendo una mayor inclusión sin comprometer la calidad, a partir de perfiles multidisciplinarios. Al establecer la educación técnica como estándar, se asegura la participación de instructores calificados capaces de transmitir conocimientos de forma efectiva y sensibilizar sobre la importancia de la seguridad vial, fortaleciendo así el impacto de las capacitaciones.

- **Contar con licencia de conducir de la Clase B - Categoría II-C vigente**

Exigir que los instructores cuenten con una licencia de conducir de la Clase B - Categoría II-C garantiza que posean experiencia práctica en la operación de vehículos menores, como mototaxis. Este requisito no solo asegura que comprendan las dinámicas de manejo y los riesgos asociados a este tipo de transporte, sino también que cuenten con la credibilidad necesaria para instruir a otros. Al haber obtenido la licencia, los capacitadores demuestran un dominio tanto técnico como práctico de las normativas y habilidades requeridas para la operación de estos vehículos.

Por otra parte, como señala Ayodele (2023)³⁵, con talleres y capacitaciones para docentes basados en el aprendizaje experiencial, ellos pueden adquirir experiencias prácticas que pueden transferirse a sus aulas, involucrar a sus alumnos en actividades colaborativas, diseñar planes de lecciones que puedan lograr objetivos de aprendizaje y garantizar la participación de todos los alumnos. De esta manera, se hace posible una enseñanza y un aprendizaje efectivos.

- **Contar con experiencia no menor a un (1) año como capacitador en materia de tránsito y/o transporte terrestre.**

La exigencia de un (1) año de experiencia como capacitador se fundamenta en la necesidad de garantizar un perfil profesional idóneo y alineado con las realidades locales de las municipalidades distritales, donde la oferta de especialistas en tránsito y transporte puede ser limitada. Este período de experiencia asegura que el capacitador haya adquirido conocimientos prácticos y habilidades pedagógicas suficientes para abordar eficazmente los desafíos que presenta la educación vial.

Además, este requisito se encuentra respaldado por la Resolución Directoral General N° 000088-2024-MTPE-3-19³⁶, que aprueba el Protocolo de Evaluación y Certificación de Competencias Laborales, donde se establece que un año de experiencia laboral es suficiente para alcanzar un estándar de competencia laboral nivel 2. Esto refuerza la pertinencia del requisito, ya que valida que un período de un año es adecuado para garantizar la formación de un perfil profesional sólido y competente.

- **Haber aprobado el Curso de Formación de Instructores orientado a la Sensibilización y Educación Vial, dictado por el MTC.**

La aprobación de este curso asegura que los capacitadores cuenten con una formación especializada y estandarizada en los temas fundamentales de

³⁵

https://www.researchgate.net/publication/373559117_The_Role_of_Experiential_Learning_in_Teachers'_Professional_Development_for_Enhanced_Classroom_Practices

³⁶

<https://www.gob.pe/institucion/mtpe/normas-legales/6077902-000088-2024-mtpe-3-19>

sensibilización y educación vial. Este programa, diseñado y avalado por el MTC, garantiza que los instructores estén actualizados en normativas, metodologías pedagógicas y estrategias para promover comportamientos responsables en los usuarios de la vía.

Además, la formación impartida por el MTC asegura que los capacitadores posean las competencias necesarias para abordar los principales desafíos en el tránsito y transporte, con un enfoque integral que combina conocimiento técnico y habilidades pedagógicas. Este requisito no solo fomenta la uniformidad en la calidad de la enseñanza, sino también refuerza la capacidad de los instructores para transmitir conocimientos de manera efectiva y persuasiva, alineados con los objetivos de seguridad vial establecidos por el Estado.

- **No haber sido sancionado en los dos (2) últimos años, mediante acto firme o que haya agotado la vía administrativa, por infracciones al transporte y/o tránsito terrestre**

Finalmente, se establece que el instructor no debe haber sido sancionado en los dos últimos años por infracciones relacionadas con el transporte y/o tránsito terrestre, con calidad de firme o que hayan agotado la vía administrativa. Este requisito es crucial para asegurar la integridad y credibilidad del instructor, ya que su conducta ejemplar refuerza los valores y comportamientos que se buscan inculcar en los Prestadores del Servicio.

En conjunto, estos criterios buscan asegurar que la capacitación de Sensibilización y Educación Vial sea impartida por profesionales altamente calificados, con experiencia y compromiso ético, lo que redundará en una mejora sustancial de la calidad del servicio de mototaxi y en una mayor seguridad vial para la comunidad.

O) Con relación a la actividad de fiscalización

El artículo 231 de la LPAG, dispone que, *“el ejercicio de la potestad sancionadora corresponde a las autoridades administrativas a quienes le hayan sido expresamente atribuidas por disposición legal o reglamentaria, sin que pueda asumirla o delegarse en órgano distinto”*.

Con relación al **artículo 31** del proyecto de reglamento, la Ley otorga a las municipalidades distritales la competencia para fiscalizar el servicio de transporte público en mototaxis dentro de su jurisdicción. Para cumplir con esta función, es fundamental que las municipalidades implementen modalidades de fiscalización que abarquen tanto la verificación directa en el campo como en gabinete. En ese sentido, se establece que la fiscalización del servicio de mototaxi debe realizarse mediante dos modalidades: fiscalización de campo, que implica la fiscalización presencial *in situ* donde se presta el servicio, permitiendo a los inspectores constatar en tiempo real el cumplimiento de las normativas; y fiscalización de gabinete, que se enfoca en la revisión y análisis de documentación, registros administrativos y mediante medios tecnológicos, proporcionando una evaluación detallada y meticulosa de la información obtenida. Estas modalidades como mínimo, son esenciales para una fiscalización integral del servicio, orientadas al cumplimiento de las condiciones establecidas por la normativa.

Cabe señalar que, en la referida disposición también se precisa que si bien el presente reglamento establece ambas modalidades para el ejercicio de la actividad de fiscalización del servicio de mototaxi, estas se realizarán conforme a

la normativa complementaria que emita cada municipalidad distrital en el ámbito de su jurisdicción, en la medida que las formas y/o procedimientos específicos para el ejercicio de dicha actividad les corresponde a tales autoridades, en el marco de sus competencias y funciones.

Con relación al **artículo 32** del proyecto de reglamento, se determina que la fiscalización debe abarcar en primer lugar la **supervisión**, que es la acción de observar y verificar el cumplimiento de la normativa; en segundo lugar es la **detección de infracciones**, que consiste en identificar cualquier trasgresión a la normativa.

Cabe señalar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 228-A de la LPAG, la actividad de fiscalización constituye el conjunto de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección sobre el cumplimiento de las obligaciones, prohibiciones y otras limitaciones exigibles a los administrados, por lo tanto, la actividad de fiscalización resulta distinta del ejercicio de la potestad sancionadora (por ello se encuentran separadas en títulos distintos), no implicando necesariamente la imposición de sanciones y/o ejecución de sanciones, y pudiendo culminar, incluso, con resultados que no requieran de la iniciación del procedimiento administrativo sancionador, según lo previsto en el artículo 228-G (la recomendación de mejoras o correcciones de la actividad desarrollada por el administrado, la adopción de medidas correctivas, entre otros).

Sin perjuicio de ello, téngase en cuenta que las Municipalidades Distritales también cuenta con competencia para entablar procedimientos administrativos sancionadores, imponer sanciones y ejecutarlas, de conformidad con la normativa de la materia y, en el presente caso, previa tipificación de infracciones y sanciones aplicables al servicio de mototaxi.

Respecto al **artículo 33** del proyecto de reglamento, se establece que en la fiscalización del servicio de mototaxi debe verificarse lo siguiente: (i) Las condiciones de acceso y de operación del Transportador: Esto implica verificar que la persona jurídica que cuenta con el Permiso de Operación para prestar el Servicio de Mototaxi, cumpla con los requisitos que permitieron obtener dicho permiso, (ii) Las condiciones de acceso y operación del Prestador del Servicio: bajo la misma línea que la señalada en el punto anterior, se debe de velar que la persona que conduce el vehículo automotor menor de la categoría vehicular L5, afiliado al Transportador Autorizado, cumpla con las condiciones para realizar tal actividad, (iii) Las condiciones y requisitos que permitieron la emisión del Certificado de Operación: la fiscalización también debe verificar que el vehículo habilitado para la prestación del Servicio de Mototaxi como parte de la flota vehicular del Transportador, cumpla con las condiciones que le permitieron tal habilitación, (iv) La Capacitación de Sensibilización y Educación Vial del Prestador del Servicio: es importante verificar que el prestador del servicio ha recibido la capacitación adecuada en sensibilización y educación vial, ya que esto es fundamental para la seguridad de los usuarios y la comunidad; siendo una exigencia comprendida en el artículo 15 de la Ley, (v) El cumplimiento del Régimen de Gestión Común: es fundamental que se fiscalice el régimen de gestión común, de acuerdo a lo dispuesto en el literal d) del numeral 14.2 del artículo 14 de la Ley, y (vi) Otras que determine la municipalidad distrital, mediante Ordenanza Municipal: esto permite a cada municipalidad adaptar la fiscalización a las necesidades específicas de su jurisdicción, incluyendo otros aspectos que consideren relevantes para asegurar la calidad y seguridad del servicio.

Ahora bien, el artículo 105 de la LPAG, señala que todo administrado está facultado para comunicar a la autoridad competente aquellos hechos que conociera contrarios al ordenamiento, sin necesidad de sustentar la afectación inmediata de algún derecho o interés legítimo, ni que por esta actuación sea considerado sujeto del procedimiento y que la comunicación debe exponer claramente la relación de los hechos, las circunstancias de tiempo, lugar y modo que permitan su constatación, la indicación de sus presuntos autores, partícipes y damnificados, el aporte de la evidencia o su descripción para que la administración proceda a su ubicación, así como cualquier otro elemento que permita su comprobación.

Bajo dicho contexto, con relación al **artículo 34** del proyecto de reglamento, se aplica la fórmula de remisión normativa y se dispone que la tramitación de las denuncias sobre presuntas infracciones al servicio de mototaxi, se rigen por lo dispuesto en la LPAG.

Ahora bien, el subnumeral 2, del numeral 228-C.2 del artículo 228-C de la LPAG, señala que las autoridades competentes tienen, entre otras, en el ejercicio de la actividad de fiscalización el deber de identificarse a requerimiento de los administrados, presentando la credencial otorgada por su entidad, así como su documento nacional de identidad.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley, las municipalidades donde se presta el servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores brindan en forma anual capacitaciones al conductor sobre sensibilización y educación vial, así como sobre las normas y los procedimientos que se aprueben para su jurisdicción.

En función a ello, con relación al **artículo 35** del proyecto de reglamento, cabe señalar que el Inspector Municipal de Transporte, para el ejercicio de sus funciones, debe encontrarse acreditado como tal mediante el respectivo certificado emitido de forma física o electrónica por la municipalidad distrital competente. Las dimensiones y características del referido certificado son establecidas mediante Ordenanza de la Municipalidad distrital correspondiente. 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 distrital, a efectos de continuar realizando dicha labor.

En relación con el **artículo 36** del proyecto de reglamento, cabe señalar que las 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.

Con relación al **artículo 37** del proyecto de reglamento, debemos mencionar que, si durante la acción de fiscalización no se ha podido identificar al conductor del vehículo automotor menor de la categoría vehicular L5, 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) Con relación al régimen sancionador

Por su parte, el artículo 230, numeral 1, de la LPAG, establece que, en virtud del Principio de Legalidad, sólo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de sanción son posibles de aplicar a un administrado, las que en ningún caso habilitarán a disponer la privación de libertad.

En dicho sentido, el artículo 14 de la Ley, señala lo siguiente:

Artículo 14. Del control, fiscalización y sanción

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

a) Amonestación.

b) Multa no mayor del 5 % de la unidad impositiva tributaria.

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

d) Cancelación del permiso de operación, según la escala que determine dicha autoridad administrativa.

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

a) Infracciones del operador del servicio.

b) Infracciones del conductor y propietario del vehículo autorizado.

c) Infracciones para los operadores y conductores no autorizados.

d) Infracciones por incumplimiento del régimen de gestión común.

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

En tal sentido, con relación al **artículo 38** del Reglamento, se establece que 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 categoría vehicular L5, estando a que las sanciones a imponerse se imponen de acuerdo con el artículo 14 de la Ley.

Asimismo, dispone que, 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; así como también que, las infracciones administrativas deben ser tipificadas por las municipalidades distritales de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 14.2 del artículo 14 de la Ley.

Q) Con relación al procedimiento sancionador

Con relación al **artículo 39** del Reglamento, cabe señalar que 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, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC.

Respecto al **artículo 40** del Reglamento, cabe señalar que, vez verificado el hecho constitutivo de la infracción, el administrado puede eximir o atenuar su

responsabilidad si logra acreditar alguna causal establecida en el artículo 236-A de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

R) Con relación a las Disposiciones Complementarias del proyecto de Reglamento del Servicio de Mototaxi

- **Con relación a la Primera Disposición Complementaria Final (Regulación complementaria), se establece que:**

Las normativa aprobada por las municipalidades distritales y provinciales emiten las normas complementarias sin, no pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo dispuesto en la Ley y el presente Reglamento, lo cual a su vez deviene de lo dispuesto en el numeral 11.2 del artículo 11° de la LGTT.

Al respecto, cabe señalar que los Gobiernos Locales, en atención a su autonomía constitucional, pueden emitir normas con rango de ley y de inferior rango, que complementen o desarrollen lo establecido en la Ley y el presente Reglamento, sin embargo, tomando en cuenta que la Ley encomendó su reglamentación al Poder Ejecutivo, corresponde que en atención al principio de competencia, los Gobiernos Locales no pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo establecido en la Ley ni el presente Reglamento.

- **Con relación a la Segunda Disposición Complementaria Final (aprobación de la Directiva que regula la Capacitación de Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio), se establece que:**

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 de Capacitación de Sensibilización y Educación Vial para Prestadores del Servicio, que regula la modalidad, contenido, duración, y otros aspectos técnicos para su implementación y dictado.

Al respecto, tomando en cuenta que el MTC debe establecer las políticas nacionales de aplicación a todo nivel de gobierno, corresponde que, en materia de sensibilización y educación vial, que es una materia íntimamente vinculada con la seguridad vial, se emita una normativa que establezca un programa uniforme de formación en dicha materia que sea vinculante en todas las municipalidades distritales.

- **Con relación a la Tercera Disposición Complementaria Final (chaleco y Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi), se establece que:**

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 las especificaciones técnicas del chaleco y las dimensiones de la Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi.

Al respecto, debemos precisar que dicha disposición deriva de un mandato establecido en la Ley en su artículo 8.

- **Con relación a la Cuarta Disposición Complementaria Final (obtención**

de licencias de conducir), se establece que:

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, o la norma que lo sustituya. La mencionada licencia de conducir tiene validez a nivel nacional.

Al respecto, debemos mencionar que no corresponde que se realice una regulación disgregada con relación a las licencias de conducir, en tanto que ello implicaría una regulación heterogénea y poco predecible, con lo cual lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley, debe ser regulado en el Reglamento de Licencias.

- **Con relación a la Quinta Disposición Complementaria Final (sobre materia de seguridad ciudadana), se establece que:**

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.

Al respecto, la PNP opinó mediante Oficio 215-2024-COMOPPOL-DIRNOS-PNP-DIRTTSV-SEC-UNIPLEDU-INSUTRA que la regulación en materia de seguridad ciudadana cuenta con un orden normativo que no requiere modificación. Sin perjuicio de ello, debemos precisar que la seguridad ciudadana es una materia que es de titularidad de las Municipalidades en coordinación con la PNP.

- **Con relación a la Sexta Disposición Complementaria Final (sobre exigibilidad del Certificado de Inspección Técnica Vehicular), se establece 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.

Al respecto, debemos precisar que el artículo 1 de la Resolución Directoral N° 2917-2013-MTC/15, señala que el certificado de inspección técnica vehicular 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, se mantiene el régimen aplicable a la exigencia de certificados de inspección técnica vehicular para vehículos de la categoría L5.

- **Con relación a la Séptima Disposición Complementaria Final (Periodo de adecuación), se establece que:**

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 de personas en vehículos

automotores menores, categoría vehicular L5, y en el presente Reglamento.

Al respecto, ello deriva de un mandato establecido en la Tercera Disposición Complementaria de la Ley.

- **Con relación a la Octava Disposición Complementaria Final (Implementación del cuerpo de inspectores del cuerpo de transporte y depósito municipal), se establece que:**

De acuerdo al numeral 14.3 del artículo 14.3 de la Ley, las municipalidades distritales son responsables de implementar el cuerpo de inspectores de transporte y de contar con un depósito municipal para el internamiento de vehículos. En ese sentido, el proyecto de reglamento establece que, 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.

- **Con relación a la Novena Disposición Complementaria Final (Manual del Plan regulador), se establece que:**

En un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles contados desde la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal aprueba el Manual para la elaboración de Planes Reguladores de Rutas para el ámbito Distrital.

Cabe señalar que, en dicho documento se dispone los parámetros para disponer la ratificación del Plan regulador por parte de las autoridades competentes, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 11.2 del artículo 11° de la Ley.

- **Con relación a la Décima Disposición Complementaria Final (Curso de Formación de Instructores orientado a la Sensibilización y Educación Vial), se establece que:**

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 del Curso de Formación de Instructores sobre Sensibilización y Educación Vial", la cual regula el contenido, duración, periodicidad y otros aspectos técnicos para su implementación y dictado.

Lo anteriormente expuesto se sustenta en lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 30° del proyecto de Reglamento, en el cual se exige como requisito, entre otros, que el mencionado instructor haya aprobado el Curso de Formación de Instructores sobre Sensibilización y Educación Vial, dictado por el MTC, lo cual exige la aprobación de los parámetros técnicos bajo los cuales se dictará el referido curso.

- **Con relación a la Primera Disposición Complementaria Transitoria (cobro por derecho de tramitación), se establece que:**

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, y del Certificado de Operación, son gratuitos, bajo responsabilidad.

De acuerdo con el artículo 44, numeral 44.2, de la LPAG, son condiciones para la procedencia de este cobro que los derechos de tramitación hayan sido determinados conforme a la metodología vigente, y que estén consignados en su vigente Texto Único de Procedimientos Administrativos. En ese sentido, en tanto no se encuentren compendiados los procedimientos administrativos dentro del TUPA, no procede el cobro de derechos de tramitación.

- **Con relación a la Segunda Disposición Complementaria Transitoria (Tarjetas Únicas de Circulación), se establece que:**

Las tarjetas únicas de circulación, o el título habilitante que haga sus veces, otorgadas por las municipalidades distritales en base a normativa municipal aprobada antes de la vigencia del presente Reglamento, se mantienen como constancia de la habilitación del vehículo del servicio de mototaxi, durante la vigencia del título habilitante.

Al respecto, los documentos que acrediten la habilitación vehicular de los mototaxis otorgados con el régimen anterior al establecido en el presente Reglamento, deben mantenerse vigentes y servir para acreditar la habilitación del vehículo para el Servicio de Mototaxi.

- **Con relación a la Tercera Disposición Complementaria Transitoria (suspensión examen médico y mental), se establece que:**

Suspéndase hasta el 31 de diciembre de 2027, la vigencia del literal c) del numeral 4 del artículo 6, el inciso 3 del literal a) del numeral 11.1 del artículo 11 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.

Esta medida se fundamenta en la información remitida por el Ministerio de Salud (MINSA) a través del Oficio N° D002326-2024-SG-MINSA, el Informe N° D000123-2024-DGIESP-DSAME-MINSA y el Informe N° D000033-2024-DGIESP-DPROM-JCC-MINSA, donde se evidencia que en el país existe un déficit significativo de profesionales en psiquiatría, únicos facultados para emitir el certificado de salud mental. Actualmente, el Colegio Médico del Perú reporta que solo hay 1,395 psiquiatras en todo el territorio nacional, lo que significa que no todos los establecimientos de salud pueden ofrecer este servicio.

En consecuencia, a la fecha, la exigencia de este certificado implicaría largos tiempos de espera y dificultades para los solicitantes. Por tanto, la suspensión de esta exigencia es una medida razonable y necesaria, destinada a evitar la imposición de requisitos que, en la actualidad, resultarían ser inaccesibles para una parte significativa de la población.

- **Con relación a la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria (capacitación y acreditación del Inspector Municipal de Transporte), se establece que:**

Las Municipalidades Distritales tendrán un plazo máximo de sesenta (60) días hábiles, contado desde la publicación del presente Reglamento, para capacitar y acreditar a los Inspectores Municipales de Transporte para la supervisión del

servicio de mototaxi. Las fiscalizaciones efectuadas en dicho periodo no resultan inválidas por la falta de acreditación y capacitación del Inspector Municipal de Transporte.

Lo expuesto anteriormente se justifica en la necesidad de establecer un periodo de adecuación para la acreditación y capacitación de los inspectores a las nuevas disposiciones del Reglamento, de esta forma, estimándose que resulta razonable disponer para ello el plazo de sesenta (60) días hábiles como máximo, plazo durante el cual, las fiscalizaciones realizadas al mencionado servicio no resultarán inválidas por el hecho de no haberse realizado las citadas capacitaciones, siempre y cuando se realicen conforme al marco normativo vigente.

- **Con relación a la Quinta Disposición Complementaria Transitoria (autorizaciones vigentes y en trámite), se establece 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 del presente Reglamento, continúan vigentes hasta su conclusión.

Al respecto, la presente disposición se sustenta en lo dispuesto por el artículo 103 de la Constitución Política del Perú de 1993, el cual dispone, entre otros, que la ley desde su entrada en vigencia, se aplica a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes y no tiene fuerza ni efectos retroactivos, aspecto que resulta relevante precisar respecto del impacto de la presente propuesta normativa sobre las autorizaciones que se encuentren vigentes y en trámite al momento de su entrada en vigencia.

- **Con relación a la Sexta Disposición Complementaria Transitoria (suspensión de la exigencia del Curso de Formación de Instructores sobre Sensibilización y Educación Vial), se establece que:**

Suspéndase por seis (6) meses contados desde la emisión de la Resolución Directoral a la que se refiere la Décima Disposición Complementaria Final del presente Reglamento, el cumplimiento de la obligación contenida en el literal a) del numeral 3 del artículo 8 y la exigencia contenida en el numeral 4 del artículo 30 del presente Reglamento, referida a la aprobación del Curso de Formación de Instructores sobre Sensibilización y Educación Vial.

Lo expuesto se sustenta en la necesidad de establecer un plazo de adecuación para que los Transportadores, Prestadores del Servicio e instructores, se capaciten respecto del curso antes mencionado y cumplan con sus respectivas obligaciones, máxime estando a que a la fecha de entrada en vigencia de la presente propuesta normativa, es posible que existan conductores que cuenten con la capacitación anual a que se refiere el literal d) del artículo 19° del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, por lo que, resulta pertinente establecer que la nueva capacitación sobre Sensibilización y Educación Vial considere un plazo adecuado para su exigencia.

- **Con relación a la Séptima Disposición Complementaria Transitoria (plazo para la elaboración, aprobación y obtención de la ratificación del Plan Regulador)**

Al respecto, se dispone que en el plazo máximo de un (1) año contado desde la aprobación del Manual para la elaboración del Plan Regulador, que establece la Novena Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo, las municipalidades distritales elaboran, aprueban y obtienen la ratificación de sus Planes Reguladores conforme a las disposiciones establecidas en el presente Reglamento.

Asimismo, se prevé que durante dicho plazo, las municipalidades distritales continúan ejecutando sus Planes Reguladores hasta el término de su vigencia y/o establecen regímenes temporales aplicables en caso no exista un Plan Regulador vigente en el ámbito distrital.

Lo expuesto se dispone en atención a la necesidad de establecer un plazo razonable de transitoriedad entre la entrada en vigencia del Reglamento y la aprobación y ejecución del Plan Regulador exigible a las municipalidades, a fin de que cuenten con las condiciones necesarias para la debida aplicación del Manual para la elaboración del Plan Regulador establecido a través de la presente propuesta normativa.

Del mismo modo, se establece que mediante Ordenanza se establecen regímenes temporales aplicables en caso no exista un Plan Regulador vigente en el ámbito distrital. Esta disposición garantiza que, incluso en ausencia de un plan formal, exista un marco provisional que ordene la prestación del servicio, evitando vacíos que puedan derivar en desorden o inseguridad en el servicio de mototaxi.

VII. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

El Proyecto de Decreto Supremo busca regular de manera uniforme el Servicio de Mototaxis para que actualmente se garantice su desarrollo de manera eficiente y segura, a la vez de atender las necesidades locales; en el marco de lo dispuesto por la Ley.

En tal sentido, se identifican los principales actores involucrados:

Conductores y Transportadores de Mototaxis: Son aquellos que prestan el Servicio de Mototaxis.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Conductores y Transportadores de Mototaxi	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> • Ser persona jurídica de derecho privado inscrita en los Registros Públicos y en cuyo estatuto se establezca como actividad la prestación del servicio de transporte terrestre de personas. • Contar con licencia de conducir vigente de la clase B categoría II-c establecida en el RSELIC, o el que haga sus veces. 	<ul style="list-style-type: none"> • “Promueve la formalización y trazabilidad del servicio, facilitando la supervisión estatal y garantizando que la actividad se realice conforme a estándares legales, contribuyendo a un transporte complementario eficiente, seguro y sostenible.” • Asegura que los conductores posean las competencias y habilidades necesarias para operar mototaxis de manera segura, reduciendo riesgos

Conductores y Transportadores de Mototaxi	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> • Contar con certificado médico expedido por un establecimiento de salud del Estado que acredite buena salud física y mental. • Contar con Certificado de Inspección Técnica Vehicular • Tener el color autorizado por la Municipalidad Distrital correspondiente para su identificación • Tener adherida una Calcomanía Holográfica de Seguridad para el Servicio de Mototaxi, en su interior. • 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. • 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. • Mantener las condiciones y requisitos que permitieron la obtención del Permiso de Operación, del Certificado de Operación correspondiente, así como el registro del Prestador del Servicio en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis. • Que los Prestadores del Servicio: <ul style="list-style-type: none"> a) Sean capacitados anualmente en materia de sensibilización y educación vial, de acuerdo a lo dispuesto por la municipalidad distrital. b) Utilicen chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del Vehículo del 	<p>de siniestros y protegiendo la integridad de los usuarios, en línea con el objetivo de brindar un servicio seguro y confiable.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantiza que los conductores estén en condiciones óptimas para operar vehículos menores, minimizando riesgos asociados a problemas de salud que puedan comprometer la seguridad vial, contribuyendo a un servicio de transporte seguro y eficiente. • Asegura que el vehículo cumpla con los estándares técnicos necesarios para operar de manera segura, reduciendo riesgos de fallas mecánicas y accidentes, y contribuyendo a un servicio confiable y eficiente. Cabe resaltar que del 2022 al 2023, el número de accidentes fatales en vehículos L5 por conducir con fallas de frenos, se incrementó en 200% • Proporciona una cobertura integral ante incidentes de tránsito, lo que refuerza la seguridad vial y minimiza los riesgos para los usuarios y terceros. Esta medida contribuye a la sostenibilidad, protegiendo la integridad física de los ciudadanos y respaldando la confianza en el sistema de transporte complementario urbano. • Facilitar la identificación clara y visible de los mototaxis, lo que mejora el control y la fiscalización del servicio. Esto contribuye a la seguridad, transparencia y confianza de los usuarios, asegurando que solo los vehículos autorizados presten el servicio de transporte complementario y evitando la competencia desleal o el uso de vehículos no registrados. • Mejora la visibilidad y facilita su identificación, lo que contribuye a la seguridad y control del servicio. Esta medida asegura que solo los vehículos autorizados operen como mototaxis, promoviendo un transporte ordenado, transparente y confiable • Facilita la identificación del conductor

Conductores y Transportadores de Mototaxi	
Costos	Beneficios
<p>Servicio de Mototaxi, durante la prestación de dicho servicio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 • Portar la licencia de conducir; el SOAT o CAT; el Certificado de Inspección Técnica Vehicular; y, la credencial que acredite su registro en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis, como Prestador del Servicio. 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. • Cumplir con los lineamientos sectoriales y restricciones establecidos en caso de desastre natural, emergencia sanitaria, entre otros, de corresponder. • Usar solo paraderos de retén previstos en el Plan Regulador, estacionando el Vehículo del Servicio de Mototaxi de manera ordenada a la espera del ingreso al paradero de embarque; así como, usar los paraderos de embarque previstos en el Plan Regulador, estacionando el Vehículo del Servicio de Mototaxi de manera ordenada a la espera de pasajeros. • Para prestar el Servicio de Mototaxi es necesario contar con el Permiso de Operación y con el Certificado de Operación correspondientes, otorgados por la municipalidad distrital competente. El Permiso de Operación autoriza la flota 	<p>por parte de autoridades y ciudadanos. Esta medida contribuye a la fiscalización, previene delitos y reduce la evasión de responsabilidades en siniestros, promoviendo un servicio seguro y confiable. Asimismo, refuerza la organización del sistema de transporte, alineándose con el objetivo de la ley de ofrecer un servicio eficiente, accesible y seguro.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asegura la organización del servicio y evita la congestión en las vías públicas. Esta medida mejora el flujo vehicular, promueve un entorno más seguro para peatones y usuarios, y facilita el acceso a los mototaxis. • Fundamental para reducir la incidencia de conductas riesgosas al volante y prevenir accidentes. Entre 2021 y 2023, los accidentes atribuidos a responsabilidad del conductor (imprudencia, impericia, conducción bajo los efectos del alcohol o durante llamadas, entre otros) sumaron 589 casos. Esta medida refuerza las capacidades de los conductores y fomenta una cultura de respeto a las normas de tránsito, disminuyendo riesgos para usuarios y terceros. • Garantiza que los vehículos y conductores cumplen con los requisitos legales y técnicos necesarios para ofrecer el servicio de mototaxi.

Conductores y Transportadores de Mototaxi	
Costos	Beneficios
<p>vehicular, el uso de paraderos y la zona de trabajo del Transportador de acuerdo con el Plan Regulador.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La persona jurídica interesada en obtener el Permiso de Operación, constituyéndose como Transportador, debe presentar, los siguientes requisitos: • Requisitos para renovar el Permiso de Operación para prestar el Servicio de Mototaxi • Requisitos para obtener Renovación del Permiso de Operación para prestar el Servicio de Mototaxi • Requisitos para obtener el certificado de operación por incremento o sustitución de flota vehicular 	

Autoridades locales: Las municipalidades distritales brindan los títulos habilitantes y regulan el Servicio de Mototaxis. En el marco de la Ley cuentan con funciones y responsabilidades en relación a dicho servicio.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Autoridades locales	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar el registro y autorizar el servicio en el ámbito de sus competencias. • Tipificar, calificar y sancionar las infracciones al servicio. • Brindar capacitaciones en el marco de la Ley. • Elaborar y aprobar el plan de regulador determinando los parámetros técnicos normativos para prestación del servicio e identificando las zonas de trabajo y las acciones de prevención de salud y seguridad. • Creación de la comisión técnica mixta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contar con un marco normativo que permite delimitar mejor sus competencias y regulaciones. • Contar con un mejor ordenamiento del servicio de transporte en mototaxi.

Autoridades locales	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> • Prestar las condiciones para brindar la capacitación de Sensibilización y Educación Vial para los prestadores del servicio 	

Usuarios del Servicio de Mototaxis: Como se ha presentado anteriormente, la expansión de la demanda de este servicio se da ante el crecimiento (muchas veces en un marco de informalidad) de las ciudades; siendo un servicio que se presta de manera importante en zonas marginales.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Usuarios del Servicio de Mototaxis	
Costos	Beneficios
<ul style="list-style-type: none"> • Se incurre en costos al exigir que solo puedan tomar mototaxis en paraderos autorizados, puede aumentar tiempos de desplazamiento y limitar la conveniencia del servicio en ciertas áreas, a la par de un mayor precio a raíz de los nuevos requisitos implementados. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la calidad del Servicio de Mototaxis, en especial en las zonas de expansión urbana, al contar con conductores capacitados y una mejor regulación. • Mejora en el ordenamiento del tránsito en mototaxi y en otros modos de transporte.

En tal sentido, si bien puede haber costos asociados a adecuación a las condiciones del reglamento por parte de los transportistas y autoridades locales, los principales beneficios se dan en contar con un marco normativo uniforme, predecible y que considera diversos aspectos en favor de la calidad, ordenamiento y seguridad del servicio y por extensión del resto de modos de transporte.

Sobre la identificación y desarrollo de alternativas de solución

A continuación, se describen las alternativas de solución al problema público planteado:

Nº	Tipo	Alternativa de solución	Evaluación	Plan preliminar de implementación y cumplimiento
1	Opción cero	No tomar acción	<i>La continuidad del escenario actual en el servicio de transporte público en vehículos automotores menores (categoría L5) implica la persistencia de condiciones heterogéneas de acceso y operación a nivel distrital. Esta situación se caracteriza por la ausencia de lineamientos comunes, lo que impide una adecuada planificación, ordenamiento y fiscalización del servicio. Las municipalidades, actuando de manera independiente y sin directrices estandarizadas, aplican criterios dispares que generan</i>	No se acoge

			<p><i>desorganización y fragmentación institucional.</i></p> <p><i>En este contexto, predomina una alta informalidad en la prestación del servicio, lo cual repercute negativamente en la seguridad vial, la calidad del servicio y la protección de los derechos tanto de los usuarios como de los operadores. La falta de control efectivo favorece la operación de unidades sin condiciones técnicas adecuadas, sin capacitación para los conductores y sin mecanismos de supervisión continua. Esto se traduce en elevadas tasas de siniestralidad, afectando especialmente a poblaciones vulnerables en áreas urbanas y periurbanas.</i></p> <p><i>Asimismo, la descoordinación entre los gobiernos locales limita cualquier esfuerzo conjunto para mejorar el servicio, lo que contribuye a una creciente desorganización del sistema de transporte urbano. Esta situación también genera competencia desleal, reduce incentivos para la formalización y deteriora progresivamente el entorno urbano.</i></p> <p><i>Si se mantiene esta configuración sin introducir cambios, es previsible que los problemas actuales no solo persistan, sino que se agraven con el tiempo. El sistema seguirá operando de manera reactiva, sin capacidad de adaptación ni mejora sostenida, lo cual conlleva costos indirectos crecientes en términos de seguridad, movilidad, salud pública y confianza ciudadana en la gestión del transporte.</i></p>	
2	Opción no regulatoria	<i>Sensibilizar a la Municipalidades distritales para que se acojan a la normativa existente.</i>	<i>Realizar un cronograma de asistencia técnicas para sensibilizar y capacitar en relación a la normativa ya existente que regula el transporte de mototaxi, sugiriéndoles parámetros homogéneos para su implementación en las distintas jurisdicciones.</i>	No se acoge
3	Opción Regulatoria	<i>Elaboración del Reglamento de la Ley Nº 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular.</i>	<i>El presente proyecto normativo reglamenta el servicio de mototaxis (Reglamento de la Ley Nº 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5) con la finalidad de satisfacer las necesidades de transporte terrestre de las zonas de expansión urbana y en aquellas zonas en las que por condiciones físicas, no existe oferta de servicio de transporte urbano masivo, reduciendo la falta de oportunidades de gozar de centros de salud, educación y de trabajo, así como, los perjuicios sobre la salud física de las víctimas de siniestros de tránsito y aumentando la confianza de la ciudadanía sobre el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial. En tal sentido, los aspectos más relevantes del proyecto normativo se detallarán a continuación:</i>	La regulación será implementada de forma inmediata, previa adecuación del reglamento, por parte de las autoridades competentes, toda vez que las mismas ya conocen de este procedimiento y actualmente vienen aplicándola para los servicios de mototaxis.

			<p>1. Establecer 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 autorizado y del Prestador del Servicio, con un margen de decisión de acuerdo a la realidad de cada territorio.</p> <p>2. Establecer los requisitos para obtener y renovar el Permiso de Operación y el Certificado de Operación, en el marco del Plan Regulador.</p> <p>3. Precisar la estructura, conformación y funciones de la Comisión Técnica Mixta.</p> <p>4. Establecer los instrumentos de planificación y educación en el Servicio de transporte público de personas en vehículos automotores menores de la categoría vehicular L5.</p> <p>5. Precisar la actividad de fiscalización y el régimen sancionador aplicables al Transportador autorizado, al Prestador del Servicio, y a la actividad informal en el transporte de personas en vehículos automotores menores de la categoría L5.</p>	
--	--	--	--	--

Dicho ello, en los siguientes párrafos se identifican los principales actores involucrados y una aproximación cualitativa de los costos y beneficios en estas alternativas:

Identificación de impactos de alternativas de solución*				
Impactos	Conductores y Transportadores de Mototaxi	Usuarios de Mototaxi	Administración pública	Otros
Alternativa cero				
Económicos	Negativo moderado	Negativo débil	Negativo débil	Ninguno
Sociales	Negativo moderado	Negativo moderado	Negativo moderado	Ninguno
Ambientales	No aplica	No aplica	No aplica	Ninguno
Alternativa No Regulatoria				
Económicos	Positivo débil	Negativo débil	Positivo moderado	Ninguno
Sociales	Positivo débil	Negativo moderado	Positivo moderado	Ninguno
Ambientales	No aplica	No aplica	No aplica	Ninguno
Alternativa Regulatoria				
Económicos	Positivo moderado	Positivo moderado	Negativo débil	Ninguno
Sociales	Positivo moderado	Positivo fuerte	Positivo moderado	Ninguno
Ambientales	No aplica	No aplica	No aplica	Ninguno

Identificación de impactos de alternativas de solución*

CUADRO DE COSTOS Y BENEFICIOS											
Impactos			Opción Cero			Opción No regulatoria			Opción regulatoria		
C/B			Conduc tores y Transp ortador es de Mototax i	Au torid ades L oc ales	Usu arios de Motot axi	Conduc tores y Transp ortador es de Mototax i	Au torid ades L oc ales	Usu arios de Motot axi	Conduc tores y Transp ortador es de Mototax i	Au torid ades L oc ales	Usu ario s de Mot otax i
C.1.Cost os Directos (CD)	C.1. 1. Cost os de cum plim iento	C.1.1.1.Pa gos directos	++						++		
		C.1.1.2. Costos sustantivo s de cumplimie nto	++			+			++		+
		C.1.1.3.Ca rgas administra tivas								+	
C.1.Cost os Indirecto s (CI*)	C.1. 3. Otro s cost os indir ecto s	C.1.2. Costos indirectos de cumplimiento	+	+							
		C.1.3.1. Efectos de sustitución									
		C.1.3.2. Costos de transacción								+	
		C.1.3.3. Competen cia reducida y asignación ineficiente de recursos	++								
		C.1.3.4. Acceso reducido al mercado									
		C.1.3.5. Inversión e innovación reducidas									
		C.1.3.5. Incertidum bre e inversión	+								
C.2.Cost os de observa ncia o de impleme ntación (CO)	C.2.1. Costos únicos de adaptación								++		++
		C.2.2. Costos de información							+		++

CUADRO DE COSTOS Y BENEFICIOS										
Impactos		Opción Cero			Opción No regulatoria			Opción regulatoria		
C/B		Conductores y Transportadores de Mototaxi	Autoridades Locales	Usuarios de Mototaxi	Conductores y Transportadores de Mototaxi	Autoridades Locales	Usuarios de Mototaxi	Conductores y Transportadores de Mototaxi	Autoridades Locales	Usuarios de Mototaxi
	C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones		+++			+			++	
	C.2.4. Costos de adjudicación / litigio								+	
Costos totales (CD + CI + CO)		8	4		1	4		6	7	1
B-1 Beneficios Directos (BD)	B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad				+			+++	+++	+++
	B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos			+				++	++	
	B-1.6 Otros beneficios directos					+	+		+	++
B-1 Beneficios Indirectos (BI*)	B-2.1 Beneficios indirectos de cumplimientos									
	B-2.2 Beneficios macroeconómicos									
	B-2.3 Otros beneficios indirectos					+		++		
B-3 Beneficios no monetizables (BNM)	B-3.1 Otros beneficios no monetizados					+		++	++	
Beneficios totales (BD + BI)				1	1	3	1	9	8	5

Opción Cero:

Conductores y transportadores de mototaxi

C.1.1.1. Pagos Directos: Significancia moderada (++)

Actualmente cada municipalidad tiene su propia regulación respecto al servicio de pasajeros en vehículos menores, en la cual estipulan pagos por la realización de

trámites sobre permisos.

C.1.1.2. Costos Sustantivos de Cumplimiento: Significancia moderada (++)

Costos en revisión técnica de los mototaxis, así como seguros; de acuerdo a la norma vigente.

C.1.2. Costos indirectos de cumplimiento: Significancia débil (+)

Costos operativos por ineficiencia

C.1.3.3. Competencia reducida y asignación ineficiente de recursos: Significancia moderada (++)

Costos generados a partir de la competencia desleal e ineficiencia del mercado.

C.1.3.5. Incertidumbre e información: Significancia débil (+)

Incertidumbre para operadores formales que deseen ingresar al mercado ante la presencia de conductores informales

Autoridades locales

C.1.2. Costos indirectos de cumplimiento: Significancia débil (+)

Costos operativos de fiscalización

C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones: Significancia fuerte (+++)

Actualmente se realizan operativos de intervención y fiscalización enfocados en el servicio de mototaxi.

Usuarios de mototaxi

B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos: Significancia débil (+)

Actualmente, debido a la alta tasa de informalidad, al no incurrir en gastos o costo de oportunidad por el cumplimiento de los requisitos, los transportadores informales ofrecen menores tarifas de transporte disponible para los usuarios.

Opción No Regulatoria:

Conductores y transportadores de mototaxi

C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento: Significancia débil (+)

Costo de transporte para asistir a capacitaciones, así como costos de oportunidad por el tiempo implicado

B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad: Significancia baja (+)

Reducción de accidentes mediante capacitaciones, a la par de mayor conocimiento sobre la actual normativa.

Autoridades locales

C.2.1. Costos únicos de adaptación: Significancia moderada (++)

Costos vinculados a la contratación de personal capacitado para impartir las capacitaciones, así como costos de traslado y material socializable.

C.2.2. Costos de información: Significancia débil (+)

Recopilación de información sobre la situación actual, que será expuesta como punto de partida durante las capacitaciones.

C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones: Significancia débil (+)

Como parte de las capacitación y mayor cohesión entre entidades, se proyecta el fortalecimiento de fiscalización, y por lo mismo; mayores costos.

B-1.6 Otros beneficios directos: Significancia baja (+)

Mejoras en la percepción de la población, respecto a la percepción sobre el desempeño de sus actividades.

B-2.3. Otros beneficios indirectos: Significancia baja (+)

Se busca generar una colaboración entre el Estado y la sociedad.

B-3.1 Otros beneficios no monetizados: Significancia baja (+)

Mayor cohesión social y confianza de la ciudadanía por la presencia del Estado a través de las capacitaciones.

Usuarios de mototaxi

B-1.6 Otros beneficios directos: Significancia baja (+)

Mejor atención y asesoramiento en procedimientos por parte de servidores públicos capacitados

Opción Regulatoria:

Conductores y transportadores de mototaxi

C.1.1.1. Pagos Directos: Significancia moderada (++)

El reglamento genera costos respecto a derecho de trámites para los Procedimientos Administrativos nuevos.

C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento: Significancia moderada (++)

El reglamento genera costos sustantivos por exigir capacitaciones anuales e indumentaria para los transportadores (chalecos) y adecuación del vehículo de transporte a los nuevos requerimientos (adhesivos, etc.).

C.1.1.3. Cargas Administrativas: Significancia débil (+)

Costos incurridos en acopiar los requisitos para los Procedimientos Administrativos, asistencia a capacitaciones, entre otros.

C.1.3.2. Costos de Transacción: Significancia débil (+)

Costos a partir de acudir a centros de inspección, oficinas, etc.

B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad: Significancia fuerte (+++)

Reducción de accidentes y siniestralidad, mayor control y manejo de información sobre la flota vigente.

B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos: Significancia moderada (++)

Mayor equilibrio de mercado para los conductores formalizados que enfrentaban los precios de la flota informal, reducción en el número de multas producto de operar en formalidad y bajo el marco reglamentado, producto de las capacitaciones.

B-2.3 Otros beneficios indirectos: Significancia moderada (++)

Promoción de empleo formal y mejora indirecta de ingresos

B-3.1 Otros beneficios no monetizados: Significancia moderada (++)

Seguridad y respeto de derechos al facilitar el marco de formalización, a la par de una mayor representatividad dentro de las decisiones respecto a mototaxis.

Autoridades locales

C.2.1. Costos únicos de adaptación: Significancia moderada (++)

Contratación y capacitación de personal necesario en cada instancia de intervención gubernamental del reglamento con el que no se cuente actualmente; a la par de especialistas encargados de la capacitación.

C.2.2. Costos de información: Significancia moderada (++)

Se considera la necesidad de recolectar, procesar y actualizar constantemente datos en el Registro Nacional de Conductores de Mototaxis y el Registro Nacional de Transportadores. Esto incluye la generación de información detallada sobre los permisos de operación, vehículos, y conductores, a la par del procesamiento anual de información respecto a los planes reguladores.

C.2.3. Costos de monitoreo, inspecciones y sanciones: Significancia moderada (++)

Costo de monitoreo sobre los objetivos, implementación y desarrollo de los planes reguladores, así como fiscalizaciones estipuladas en el plan mencionado.

C.2.4. Costos de adjudicación / litigio: Significancia débil (*)

Controversias o apelaciones a partir de sanciones nuevas.

B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad: Significancia fuerte (+++)

Reduce la carga en los servicios de emergencia gracias a la disminución de accidentes, fomentar un control más efectivo sobre las emisiones vehiculares mediante inspecciones técnicas y mejorar la seguridad ciudadana al formalizar el transporte y reducir la incidencia de delitos asociados al servicio informal de mototaxis.

B-1.4 Eficiencia de mercado y B-1.5 Reducción de costos: Significancia moderada (++)

La centralización y digitalización de los registros reducen costos administrativos, optimizando recursos y procesos de gestión; así como mayor facilidad en la identificación de conductores a partir de la digitalización de los datos en la nueva red.

B-1.6 Otros beneficios directos: Significancia débil (+)

Fortalecimiento de la percepción pública sobre su capacidad de gestión al garantizar un servicio de transporte formalizado y seguro, así como el valor asociado a la existencia de un sistema de transporte ordenado.

B-3.1 Otros beneficios no monetizados: Significancia moderada (++)

Mayor cohesión social e incremento de la seguridad ciudadana.

Usuarios de mototaxi

C.1.1.2. Costos sustantivos de cumplimiento: Significancia débil (+)

Al exigir que solo puedan tomar mototaxis en paraderos autorizados, puede aumentar tiempos de desplazamiento y limitar la conveniencia del servicio en ciertas áreas, a la par de un mayor precio a raíz de los nuevos requisitos implementados.

B-1.1 Salud, B-1.2 Medioambiente y B-1.3 Seguridad: Significancia fuerte (+++)

Reducción de riesgos de accidentes y siniestralidad gracias a conductores capacitados y vehículos en buen estado, un servicio más confiable y seguro en zonas reguladas.

B-1.6 Otros beneficios directos: Significancia moderada (++)

Facilita la conexión de personas entre distintas zonas de la ciudad.

VIII. SOBRE LA APLICACIÓN DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO EX ANTE

Ahora bien, el 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 por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM (en adelante, **Reglamento de AIR**), señala en el numeral 8 del artículo 3 que las “Disposiciones normativas de carácter general” son las normas de carácter general de cuyo texto se derivan reglas o mandatos genéricos y obligatorios que abarca lo dispuesto en el numeral 10.1 del artículo 10 del presente Reglamento y están dirigidas a una colectividad indeterminada de sujetos, quienes se encuentran dentro del supuesto de hecho descrito en la norma.

Asimismo, de acuerdo con el numeral 10.1 del artículo 10 del Reglamento de AIR la entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Bajo dicho contexto, se tiene que la aprobación del proyecto de reglamento, amerita la realización de un análisis de impacto regulatorio ya que se subsume en lo regulado en el artículo 10.1 del Reglamento de AIR.

Asimismo, dentro del desarrollo del AIR Ex Ante, corresponde realizar la consulta pública del proyecto de reglamento, la cual conforme a lo dispuesto en el numeral 14.2 del artículo 14 del dispositivo citado en el considerando precedente, puede realizarse a través de distintas herramientas, entre las cuales se cita las pre-publicaciones, instrumento que se ha considerado para el Proyecto.

IX. SOBRE LA APLICACIÓN DEL ANÁLISIS DE CALIDAD DE REGULATORIA EX ANTE

De acuerdo con el artículo 5, numeral 5.2, inciso 4, del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, es un instrumento para la mejora de la calidad regulatoria, lo siguiente:

“4. Análisis de calidad regulatoria de procedimientos administrativos Ex Ante, Ex Post y Stock

Tiene como finalidad identificar, eliminar y/o simplificar aquellos procedimientos administrativos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados a la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General o a las normas con rango de ley que les sirven de sustento. Determina y reduce las cargas administrativas que se generan a los administrados como consecuencia del trámite del procedimiento administrativo. El ACR Ex Post considera al stock regulatorio vigente. Este análisis no es de aplicación para los procedimientos administrativos de naturaleza tributaria.”

La Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1565 señala que en tanto se apruebe el Reglamento de dicho decreto, continúa vigente, entre otros, el “Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa”, aprobado mediante Decreto Supremo N° 061-2019-PCM (en adelante, **el Reglamento de ACR**), en todo aquello que no se oponga a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1565.

El artículo 4 del Reglamento de ACR dispone que el “Análisis de Calidad Regulatoria” (en adelante, **el ACR**), evalúa el cumplimiento de los principios de Legalidad, Necesidad, Efectividad y Proporcionalidad. Asimismo, en el numeral 5.2 del artículo 5, establece que el ACR Ex Ante de los procedimientos administrativos a aprobarse es una modalidad que las Entidades del Poder Ejecutivo realizan antes de la aprobación de los dispositivos normativos que los establezcan o desarrollen.

El artículo 6, numeral 6.2, del Reglamento de ACR señala que, para la aplicación del análisis de calidad regulatoria de los procedimientos administrativos antes de su aprobación, las entidades del Poder Ejecutivo deben remitir a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (en adelante, **la CMCR**) el Análisis de Calidad Regulatoria como requisito previo para la aprobación de la propuesta normativa o propuesta modificatoria correspondiente.

Ahora bien, en el marco de lo establecido por el “Manual para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria”, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 197-2017-PCM, el MTC a través de la Resolución Secretarial N° 041-2024-MTC/04., resuelve en su artículo 1, la conformación del “Equipo Técnico de Análisis de Calidad Regulatoria del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - ETACR-MTC”, (en adelante, **el ETACR-MTC**), el cual está integrado por representantes de la Secretaría General; de la Oficina General de Asesoría Jurídica, para la evaluación del principio de legalidad; de la Oficina General de Administración, para la evaluación del principio de proporcionalidad y de la Oficina de Modernización de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, para la evaluación de los principios de necesidad y efectividad. Dichas evaluaciones se realizan como parte de la validación previa que debe realizar el ETACR-MTC al ACR desarrollado por las Unidades de Organización del MTC, antes de su remisión a la CMCR.

En ese sentido, de conformidad con las normativas antes señaladas se procedió a elaborar las fichas ACR sobre los procedimientos administrativos contenidos en el Proyecto de Decreto Supremo, las referidas fichas cumplen con los principios de Legalidad, Necesidad, Efectividad y Proporcionalidad. Dichos procedimientos administrativos se detallan a continuación:

- a) Procedimiento administrativo para obtener el permiso de operación: cabe señalar que, dentro de dicho procedimiento, están incluidos requisitos para la obtención del certificado de operación que se emite conjuntamente con el permiso de operación. Asimismo, indicar que el permiso de operación es una autorización que se otorga a la persona jurídica solicitante.
- b) Procedimiento administrativo para la renovación del permiso de operación: cabe señalar que dicho procedimiento será de aprobación automática.
- c) Procedimiento administrativo para obtener certificado de operación por incremento o sustitución de flota vehicular: cabe precisar que este procedimiento tiene por objeto otorgar certificados de operación con posterioridad al otorgamiento del permiso de operación. Asimismo, debemos precisar que el certificado de operación acredita la habilitación vehicular del mototaxi.

Finalmente, corresponde realizar el Análisis de Calidad Regulatoria y su remisión a la CMCR para la evaluación correspondiente.

X. SOBRE LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO SUPREMO

Conforme lo establecido en el numeral 19.1 del artículo 19 del “Reglamento que Establece Disposiciones sobre Publicación y Difusión de Normas Jurídicas de Carácter General, Resoluciones y Proyectos Normativos”, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2024-JUS, sin perjuicio de la aplicación de los mecanismos de consulta pública previstos en el Reglamento 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 por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, o norma que lo sustituya, los proyectos de normas jurídicas de carácter general deben ser publicados en las sedes digitales de las entidades de la Administración Pública a cargo de su elaboración o en otro medio, asegurando su debida difusión y fácil acceso.

Asimismo, conforme al literal c) del numeral 20.1 del artículo 20 del mismo cuerpo normativo, constituye uno de los elementos que debe de contener la publicación

de los proyectos normativos: “*El plazo para la recepción de los comentarios, aportes u opiniones, que no debe ser menor a quince (15) días calendario contados desde el día siguiente de su publicación, salvo disposición normativa de rango superior que establezca lo contrario*”.

De igual forma, el inciso 3 del artículo 13 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que en el ejercicio de la potestad reglamentaria del presidente de la República (el Poder Ejecutivo), los proyectos normativos deben publicarse en el portal electrónico respectivo y por no menos de cinco (5) días calendario, para recibir aportes de la ciudadanía, cuando así lo requiera la Ley.

Es por ello que el mandato de publicación de proyectos normativos del Poder Ejecutivo es plenamente coherente con el principio de transparencia y la regla de publicidad máxima, en la medida que es acorde con todas las premisas enunciadas y que son rasgos característicos de un Estado Constitucional de Derecho. En efecto, contar con información oficial y con la debida antelación de los propósitos normativos que tiene el Estado permite maximizar esta denominada cultura de la transparencia que ha sido así denominada por el Tribunal Constitucional, al poner en conocimiento cuales son las estrategias normativas que asume el Estado para afrontar determinadas problemáticas.

Al respecto, es requisito la publicación del proyecto de reglamento, toda vez que, resulta necesario contar con la opinión de los actores vinculados al desarrollo de la propuesta normativa y de la ciudadanía en general.

En atención a lo antes señalado, con fecha 19 de septiembre de 2024, se dispuso publicar en el diario oficial “El Peruano”, 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, así como su Exposición de Motivos, en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (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.

XI. IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Conforme a lo establecido en el artículo 2, numeral 11 de la Constitución Política del Perú toda persona tiene derecho a, entre otros, transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería.

Al respecto, el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 02854-2017-PHC/TC, f.j. 2 y 3, señala lo siguiente:

“El derecho fundamental a la libertad de tránsito

2. La Constitución Política del Perú, en el artículo 2, inciso 11 (también el artículo 25, inciso 6, del Código Procesal Constitucional), reconoce el derecho de todas las personas [...] a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería. Esta disposición constitucional procura reconocer que todo nacional o extranjero con residencia establecida puede circular libremente o sin restricciones por el ámbito de nuestro territorio patrio, habida cuenta de que, en tanto sujetos con capacidad de autodeterminación, tiene la libre opción de disponer cómo

o por dónde desplazarse, ya sea que dicho desplazamiento suponga facultad de ingreso hacia el territorio del Estado, circulación o tránsito dentro del mismo, o suponga simplemente salida o egreso del país.

*3. El Tribunal Constitucional ha señalado respecto al derecho a la libertad de tránsito que 'la facultad de libre tránsito comporta el ejercicio del atributo de ius movendi et ambulandi. Es decir, supone la posibilidad de desplazarse autodeterminativamente en función a las propias necesidades y aspiraciones personales, a lo largo y ancho del territorio, así como a ingresar o salir de él, cuando así se desee' (Expediente 2876-2005-PHC/TC). Asimismo, ha señalado que el derecho al libre tránsito es un **elemento conformante de la libertad y una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona, y que esta facultad de desplazamiento se manifiesta a través del uso de las vías de naturaleza pública o privada de uso público. Este derecho se puede ejercer de manera individual y física o a través de la utilización de herramientas, tales como vehículos motorizados, locomotores, etc.**"*

(Resaltado nuestro)

En ese sentido, debemos tomar en cuenta que, para el libre desarrollo de las personas, resulta necesario que el Estado adopte medidas para reducir la desigualdad en todos los ámbitos de la sociedad. Ello debe ser así en tanto que, la existencia de condiciones de desigualdad, no permite que los ciudadanos puedan materializar otros derechos constitucionales como el derecho a la salud, a la educación, al trabajo o a la libertad de empresa.

En consecuencia, garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad en el transporte terrestre permite a los ciudadanos ejercer su derecho al libre tránsito y ampliar el radio de beneficios derivados de estar en igualdad de condiciones con el resto de la sociedad, es decir, permite acceder a centros de salud, lugares de trabajo, centros de estudio, etc. que son bienes necesarios para poder ejercer nuestro derecho a la libertad y desarrollar libremente nuestra personalidad.

Bajo dicho contexto, el artículo 2, numeral h), de la LGTT define al transporte terrestre como el desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías. Asimismo, el literal g) del artículo 2 de la LGTT, define al tránsito terrestre como el conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en dicha Ley y los reglamentos nacionales que lo orientan y lo ordenan.

Al respecto, Víctor M. Islas Rivera y Martha Lelis Zaragoza³⁷, señalan con relación al concepto de transporte, que, "(...) *De estos conceptos podemos concluir lo siguiente: es un proceso, esto es, un conjunto de acciones que se repite constantemente; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas y/o cosas, cuya utilidad es mayor en otro lugar. Además, por esto último, se encuentra íntimamente ligado a eventos económicos y sociales, por lo que reviste gran importancia al condicionar la realización de tales eventos a las características de cantidad, calidad y de forma que se puedan otorgar a las acciones de traslado. Por ello, es un fenómeno complejo, con características especiales, que incluso dependen del enfoque con que se analicen.*" (Resaltado nuestro).

³⁷ Víctor M. Islas Rivera y Martha Lelis Zaragoza (2007). "Análisis de los Sistemas de Transporte Vol1: Conceptos Básicos". Pág. 20. Secretaría de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte. <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt307.pdf>

Ello es compatible con lo señalado anteriormente, en tanto que el transporte terrestre es un bien intermedio, es decir, es un bien que permite el consumo de otro bien (ejemplo, ir a la escuela, centro médico, etc.). En tal sentido, resulta cierto cuando se señala que el transporte permite que la persona o mercancía, que se encuentra en un lugar de origen determinado, puedan aumentar su utilidad al cambiar de posición en otro lugar de destino.

En atención a ello, el artículo 3 de la LGTT establece que 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. Es decir, las acciones de traslado o transporte, deben enfocarse en cumplir con ciertas características el resguardo de las condiciones de seguridad y salud, así como, la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto para la satisfacción de la necesidad de transporte.

Frente a tal criterio, la LGTT en su artículo 2, literal e), define al servicio de transporte de personas como el servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria que se considere necesaria para la adecuada prestación del servicio.

Por su parte, debemos precisar que el proyecto normativo se emite en el marco de las competencias normativas del MTC, prevista en el artículo 6 de la LGTT, así como de acuerdo a la Segunda Disposición Complementaria de la Ley, de esta manera, el proyecto normativo establece disposiciones para modificar el Reglamento de Licencias y aprobar el reglamento de la Ley.