



MODESTO FIGUEROA MINAVA CONGRESO DE LA REPÚBLICA AREA DE TRÁNITE DOCUMENTARIO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la correpción y la impunidad"
4 JUN 2019

PROYECTO DE LEY Nº 4481

4481 /2018-CR.

PROYECTO DE LEY QUE AUTORIZA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS-TAXI EN MOTO LINEAL EXCEPCIONALMENTE EN LOS DEPARTAMENTOS DE LA REGION AMAZONICA, MODIFICANDO EL ARTICULO 2 E INCORPORNDO LA TERCERA DISPOSICION TRANSITORIA FINALE A LA LEY N° 27189, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES.

El Congresista de la Republica que suscribe **MODESTO FIGUEROA MINAYA**, integrante del grupo parlamentario Fuerza Popular y los demás congresistas que suscriben, en ejercicio de la potestad conferida por el artículo 107 de la Constitución Política del Estado, concordante con el Artículo 75° y 76° del Reglamento del Congreso, proponen al Congreso de la República lo siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA Ha dado la siguiente Ley.

FORMULA LEGAL

LEY QUE AUTORIZA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS-TAXI EN MOTO LINEAL EXCEPCIONALMENTE EN LOS DEPARTAMENTOS DE LA REGION AMAZONICA, MODIFICANDO EL ARTICULO 2 E INCORPORNDO LA TERCERA DISPOSICION TRANSITORIA FINAL. A LA LEY N° 27189, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES.

Artículo 1. Objeto

El objeto de la presente ley es establecer la modificación del artículo 2 de la Ley Nro. 27189 Ley de Transporte Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con la finalidad que las motos lineales puedan realizar el servicio de transporte de pasajeros – TAXI de forma excepcional en la región amazónica en nuestro país, por la situación de necesidad de la población usuaria, costumbres, teniendo presente la diversidad climatológica en la selva del Perú.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 2° de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos menores, en los siguientes términos:

(...)

Artículo 2.- Del carácter de los vehículos en servicio

Considérense como vehículos aptos para el servicio que establece el artículo anterior a aquellas unidades de 3 (tres) ruedas, motorizadas y no motorizadas, especialmente acondicionadas para el transporte de personas o carga, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento correspondiente. En la región amazónica, de forma excepcional se autorizará el transporte público de pasajeros de las motos lineales





de 2 (dos) ruedas, conforme al uso y costumbres y necesidad de la población usuaria de la zona, teniéndose presente que se deben cumplir con las normas de seguridad para el piloto como para el pasajero, así como las medidas de identificación de los mismos conforme al reglamento que lo establece.

(...)

Artículo 3.- Incorporación de la tercera disposición transitoria y final de la Ley Nro. 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos menores.

Incorpórese la tercera disposición transitoria y final 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos menores, en los siguientes términos:

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

<u>TERCERA</u>. - Seguridad en el servicio de transporte moto lineal. El reglamento de la presente Ley, deberá establecer de forma rigurosa las medidas de seguridad e identificación en forma especial en las motos lineales que prestan el servicio de TAXI en la región amazónica.

Artículo 4°. - Vigencia La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano". sto Figueroa Minaya gresista de La República Cartos Tubino Arias Schreiber Portevoz (T) ariamentario Fuerca Posul Lima, abril de 2019 6.9 AUVILLO

and the second s	
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	
Lima, 19 de JUNIO del 2019	
Según la consulta realizada, de conformidad con e	
Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la	
Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 446 para su	
estudio y dictamen a la (s) Comisión (es) de	
estudio y dictamen, a la (s) Comi sión (es) de	25
	\$
\ /	
\	
GIANMARGO PAZ MENDOZA	
Oficial Mayor	





EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Antecedentes de la propuesta Proyecto de Ley 01335/2006-CR

Propone comprender a los vehículos lineales motorizados en los términos y alcances de la Ley Nº 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

Autores

 Sánchez Ortiz Franklin Humberto - Zumaeta Flores César - Alejandro, Rodríguez Zavaleta - Elías Nicolás, Flores - Torres Jorge León -Benítez Vásquez Tula Luz - Alegría Pastor Mario Arturo - Negreiros Criado Luis Alberto - Vargas Fernández José Augusto - Núñez Román Edgar

La Comisión de Transportes y Comunicaciones del congreso periodo 2007-2008, acordó la no aprobación del proyecto y su archivamiento por las consideraciones siguientes:

Opinión Ministerio de transportes y comunicaciones (Oficio N° 1387-2007-MTC/01 y el Informe N° 223-2007-MTC/015:

- Las motocicletas adolecen completamente de condiciones técnicas y de seguridad que los hagan aptos para ser usados en el transporte de pasajeros.
- El artículo 16 de la Ley General de Transporte Terrestre y Tránsito Terrestre otorga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la facultad de elaborar reglamentos nacionales, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- El Artículo 2° de la Ley 27189 delega la competencia en materia de vehículos menores al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre.
- Los gobiernos locales por mandato legal y conforme a su autonomía política y administrativa en materia de transporte y tránsito, pueden decidir si las motocicletas pueden prestar el servicio de transporte en determinadas zonas de trabajo.
- Que en ningún país del continente (y probablemente del mundo), regula o autoriza la <u>prestación del servicio de trasporte en motos</u> <u>lineales</u>, debido al peligro que representan para el transporte en general,
- Que el artículo 2° del proyecto pretende otorgar competencia reglamentaria las municipalidades provinciales y distritales para que aprueben los reglamentos de prestación de los servicios, lo cual discrepa con lo establecido en el inciso a) del Artículo 16 de la Ley 27181, General de Transporte y artículo 21 de la ley 27189.

La afirmación de que **en ningún país del continente** (y probablemente del mundo), regula o autoriza a las motos lineales no se ciñe a la verdad,





por el servicio se brinda en toda Latinoamérica y Europa, en Brasil tiene su propia legislación, como la LEI PROFISSÃO DE MOTOTAXISTA E MOTOBOY SÃO REGULAMENTADAS PELO CONGRESSO, LEY Nº 12.009, DE 29 DE JULIO DE 2009.

SERVICIO TAXI EN MOTO LINEAL EN BRASIL

LEI *PROFISSÃO* DE MOTOTAXISTA E MOTOBOY SÃO REGULAMENTADAS PELO *CONGRESSO* LEY Nº 12.009, DE 29 DE JULIO DE 2009.

http://www.planalto.gov.br/ccivil 03/ ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm



Sistema de comunicación Moto taxi



Estación de Servicios moto taxí Rio Branco Brasil







Estación de Servicios moto taxi Río Branco Brasil

II. OBJETIVOS

Reconocer que la motocicleta provee un amplio rango de movilidad para sus usuarios; especialmente para la población de menores recursos, <u>y</u> representa una oportunidad económica. Ya que diversas ciudades del Perú <u>la motocicleta resulta ser la herramienta para obtener ingresos, al ofrecer servicios de taxi.</u>

Establecer el marco legal del uso de la motocicleta lineal, para su operación como servicio de transporte de pasajeros en el marco de la legislación de administración de los servicios de transporte terrestre.

III. Situación Actual

FUNDAMENTOS DE HECHO

El servicio de taxi en motos lineales y mototaxis en el Perú, es común, según las estadísticas actualmente circulan más de 400 mil mototaxis, de los cuales la mitad se encuentran en la ciudad de Lima y los demás en las otras ciudades del País, pero en especial en toda la selva.

Entendiéndose que ésta es una de las formas de ganarse la vida o llevar un sustento a su familia, que según el estudio realizado por GFK los ingresos diarios de la persona que se dedica a esa actividad oscila entre 80 y 120 soles, en bruto, entendiéndose por lo tanto que su ingreso mensual seria de 2.400 a 3.600 soles.

Si entendemos las necesidades de las personas que se dedican a ello como una alternativa de trabajo y sustento familiar ingresar a este negocio significa una inversión de 3.500 a 7.500 dependiendo de los modelos o



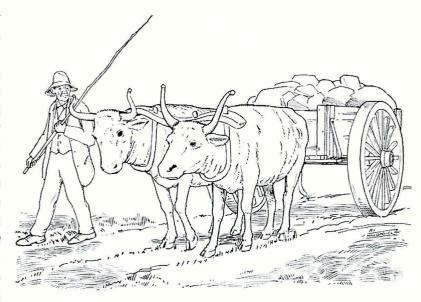


especificaciones a ello hay que sumarle las gestiones o tramites que requiere para el funcionamiento de hacer transporte. y que estas unidades movilizan diariamente unos 6 millones de personas, haciendo un 2.4 % de la población del Perú que sostiene su trabajo en esas motos.

Sistema de transportes en amazonia

Con la llegada de la motocicleta a la amazonia en la década del 70 el sistema de transporte, de pasajeros y carga en la amazonia se inició un proceso de migración, pasando progresivamente del caballo, mula, bueyes con yugo jalando una carreta a la motocicleta, mototaxi de carga de pasajeros.

Debido a que la mayor parte de las vías de comunicación urbanas y de caminos vecinales, encuentran a nivel de trochas carrozables y deficientes drenajes el primer servicio público transportes de pasajeros que se instauró fue el servicio de taxi en lineales. motos debido a que en esos existía años no



mototaxi (vehículo de tres (3) ruedas), un parque automotor que pueda ofertar dicho servicio. Estos vehículos en sus primeros años finales de la década del 70, adaptaciones empíricas de mecánicos y soldadores locales cuyo diseño rápidamente se popularizo en las ciudades capitales de los departamentos amazónicos como Puerto Maldonado, Iquitos, Pucallpa.

El **servicio de taxi en motos lineales**, es un hecho real existente por más de 30 años y antes de la promulgación de la Ley Nº 27189, de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, que solo lleva 18 años. Con argumentos alejados de la realidad de la amazonia, excluyeron el **servicio de taxi en motos lineales**.

Los departamentos amazónicos, como Madre de Dios, Loreto y Ucayali, a que la mayor parte de las vías de comunicación urbanas y de caminos vecinales, se encuentran a nivel de trocha carrozable y deficientes drenajes, su sistema de infraestructura se encuentra en pleno desarrollo.

<u>La Corporación Andina de Fomento</u> en una publicación del año 2015 denominada "LA MOTOCICLETA EN AMÉRICA LATINA: CARACTERIZACIÓN DE SU USO E IMPACTOS EN LA MOVILIDAD EN CINCO CIUDADES DE LA REGIÓN" (Bogotá, Barranquilla, Buenos Aires,

MODESTO FIGUEROA MINAYA





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"

Caracas y San Pablo.), establece que "... El auge en el uso de la motocicleta la ha convertido en un medio de transporte de importancia en América Latina. Por ejemplo, en Brasil el total de motocicletas registradas aumentó de 5,7 millones en el año 2002 a más de 21,4 millones en el 2013. Entre 1997 y 2009 el parque de motocicletas registrado en Argentina aumentó un 329%, llegando a 2,9 millones de motocicletas, mientras en Colombia durante el mismo período el número de motocicletas nuevas registradas por año aumentó un 400%. Sólo entre los años 2007 y 2013 en Venezuela el número de motocicletas vendidas aumentó un 448%. Se estima que en la región hay casi 30 millones de motocicletas registradas.

El mismo que concluye en la necesidad de formular políticas que contemplen las múltiples dimensiones del uso de la motocicleta, al mismo tiempo que busquen resolver las principales consecuencias negativas que su uso conlleva, ya que a pesar de los altos niveles de **siniestralidad**, los usuarios reportan una alta satisfacción con el uso de motocicletas, a pesar de que las perciban moderadamente inseguras.

El citado estudio reconoce la urgencia de generar medidas para mitigar las externalidades negativas del uso de la motocicleta. Igualmente, se debe reconocer la motocicleta como una opción de movilidad y trabajo de alta eficiencia energética y de bajas emisiones de dióxido de carbono.

La motocicleta provee un amplio rango de movilidad para sus usuarios; especialmente para la población de menores recursos, <u>la motocicleta representa una oportunidad económica</u>. Por ejemplo, en varias ciudades de Colombia, <u>una cantidad importante de usuarios de las motocicletas utilizan este vehículo como herramienta para aumentar sus ingresos, al ofrecer servicios de mensajería o taxi.</u>

Asimismo, algunos usuarios reconocen que tener acceso a una motocicleta incrementa las posibilidades de obtener empleo o mayores ingresos.

La motocicleta se ha convertido en una fuente de trabajo e ingreso para un grupo importante de la población.

Con base en los resultados del estudio se desarrollaron recomendaciones relacionadas con dos campos de trabajo. **La primera** contempla acciones y estrategias que tienen en cuenta la motocicleta como un participante en el sistema de transporte urbano, y los impactos de uso sobre otros modos y usuarios del sistema de transporte:

La segunda las acciones para atender los retos de seguridad vial asociados al uso de la motocicleta.

SISTEMA DE TRANSPORTE PUERTO MALDONADO

En la ciudad de Puerto Maldonado existen los siguientes modos de transporte:





Transporte Urbano.

El transporte urbano de pasajeros dentro de la ciudad de Puerto Maldonado, es atendido por Transporte Publico Especial en vehículos menores (Motos lineales y trimotos, siendo habilitados a la fecha por la municipalidad 700 motos lineales y 296 trimotos, pero efectivamente es prestado por aproximadamente 3,500 (vehículos menores L-3), 59 Taxis y 51 combis, observándose el mayor volumen de vehículos lo constituyen las motos lineales y trimovil que representan el 98%

Parque Automotor de la ciudad de Puerto Maldonado

POR TIPO	%	
TIPO DE UNID.	CANT. DE UNIDADES	
Moto Lineal	3.500	68.49%
Trimovil	1,500	29.35%
Servicio Especial Taxi Auto	59	1.15%
Combi	51	1.00%
TOTAL	5,110	100.00%

<u>Fuente:</u> Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Puerto Maldonado 2014-2021.

Transporte Especial - Taxi

Nº	RAZON SOCIAL	CANT	IDAD
		M1	M2
	Empresa de Transportes ELIMORA		
1	S.C.R.L.	15	*
	Empresa de Transportes y Servicio		
2	MIRANDA S.R.L.	24	*
	Empresa de Transportes REMISSE RB		
3	TAMBOPATA S.A.C.	7	*
	Empresa de Transportes UNIVERSAL		
4	TURISMO INAMBARI	3	*
	Total	49	

El transporte de carga y pasajeros funciona en el marco de la regulación de la municipalidad provincial de Tambopata

ASETAMIENTOS HUMANOS

La mayor parte de los asentamientos humanos han sido calificados como asentamientos informales ya que no cuentan con saneamiento físico legal de sus terrenos, generando dificultades para que las entidades públicas puedan realizar obras públicas como son agua desagüe, colegios, postas de salud, pistas y veredas, etc.





Solo los asentamientos que ocupan áreas de propiedad del aeropuerto José Aldamiz, que son 10 asentamientos, albergan 3,000 familias aproximadamente.

El asentamiento humano "La Joyita" cuenta con 500 familias y se ubican en propiedad de la Fuerza Aérea del Perú, habitando en viviendas con material provisional y situados en espacios que no cuentan con ningún tipo de servicios básicos, equipamientos y que además muestra tugurizarían y hacinamiento de viviendas y focos infecciosos de enfermedades. Actualmente se encuentra judicializado y por lo tanto no cuenta con ningún reconocimiento municipal.

Dentro del pueblo El Triunfo se tiene al Asentamiento Humano "Licenciados de Las Fuerzas Armadas" el cual ha ocupado 18 hectáreas pertenecientes al Ejército, es así, que, con estas condiciones informales, son inaccesibles los servicios básicos, equipamientos, mostrándose una tugurizarían además de hacinamiento de viviendas improvisadas y focos infecciosos de enfermedades.

Esta situación genera que no existan las condiciones para que los trimotos y o combis puedan brindar servicios, por lo que los únicos servicios viables para llegar a atender la demanda a estos asentamientos son las motos lineales.

ASENTAMIENTOS HUMANOS, ASOCIACIONES UPIS

1	Asociación Virgen de Chapí	44	Asociación Villa Santa Rosa	83	Asociación Pio Agustín Salas Alata
2	AA.HH Alberto Fujimori	45	Conj. Hab Carlos Fermín Fitzcarrald	84	Asociación Gerardo Mamani Mamani
3	AA.HH Maracaná	46	Asociación EMADI	85	UPIS Los Jardines
4	AA.HH Marco Ruiz Pinedo	47	AA.HH 26 De Diciembre	86	Asociación Santa Isabel
7	AA.HH La Selva	48	AA.HH Selva Alegre	87	AA.HH. San Isidro
8	AA.HH El Bosque 49 Magisterial José		Asociación Barrio Magisterial José Carlos Mariátegui	88	Asociación Vivienda Vista Alegre
9	AA.HH Jorge Chávez			89	Asociación Pro Vivienda Guillermo Velarde
10	AA.HH Siete de Junio	51	AA.HH Amarumayo	90	UPIS Los Ángeles
11	AA.HH 30 de Agosto	30 de 52 AA.HH Fray Martin		92	Urb. Centenario
13	AA.HH Primero de Mayo	53	AA.HH 8 de Octubre	93	Urb. Zenobio Samalloa Ascue
14	AA.HH Micaela Bastidas	54	AA.HH Monterrico	94	UPIS Los Olivos





15	AA.HH Montaña Azul	55	AA.HH Aquilino San Jara	95	Asociación de Vivienda Alipio Ponce Vásquez
16	AA.HH Andre Avellino Caceres	56	AA.HH Pueblo Viejo	96	Asociación de Vivienda Olivia Vera Reyner
17	Asociación Los Artesanos	57	AA.HH La Unión	97	Asociación de Vivienda Merle Rojas de Ore
18	AA.HH Miraflores	58	UPIS Paraíso	99	UPIS Las Lomas
19	Asociación José Aldamiz	59	Asociación de Vivienda Rompeolas	100	UPIS El Aguajal
20	AA.HH Francisco Bolognesi	60	Asociación Apolinario Bissa Cruz	101	UPIS Abelardo Quiñones
21	AA.HH Víctor Raúl Haya de la Torre	61	Asociación pro Vivienda Primero de Agosto	102	Asociación Vivienda Villa María
22	AA.HH Pilar Nores	62	AA.HH Primavera	103	Urbanización Los Naranjales
23	AA.HH Dos de Mayo	63	AA.HH El Chapajal (Urb Municipal)	104	Urbanización José Luis Velásquez Ríos
24	AA.HH Las Palmeras	64	Asociación Vivienda Jardín Tropical	105	Asociación de Vivienda Los Urubambinos
25	AA.HH Faustino Maldonado II	65	Asociación vivienda Villa Julieta	106	Urbanización 24 de Junio
26	AA.HH 15 de Agosto	66	Asociación Vivienda Nueva Alianza	107	Asociación Vivienda Las Praderas de la Joya
27	AA.HH Nueva Esperanza	67	Asociación Vivienda Samuel Pastor Guerra	109	Urbanización Los Ángeles de Armoto
28	AA.HH La Victoria	68	Urbanización San Francisco de Asís	110	Asociación de Vivienda los Trabajadores de Agricultura
29	AA.HH Señor de los Milagros	69	Asociación Costa Verde	112	UPIS Los Céticos
30	AA.HH Huerto Familiar "C.F. Fitzcarrald"	70	Asociación Pro Vivienda Selva Tropical		UPIS Nuevo Milenio
31	AA.HH Villa Hermosa	71	Asociación Nuevo Amanecer		UPIS San Juan
32	AA.HH La Libertad	72	Urbanización Municipal Los Pioneros	115	Asociación de Vivienda Nueva Alegría





33	AA.HH LA Florida	73	UPIS Luz Salgado	116	Asociación Los Girasoles
34	AA.HH Madre de Dios	74	Asociación Vivienda Candamo	119	ENACE
35	AA.HH El Solar	75	Asociación Pro Vivienda Laura Bozzo	120	Asociación de Vivienda Los Residentes de Cusco
36	AA.HH Los Cedros	76	Asociación Lilia Ruiz Miyashiro	121	Asociación Emperatriz Lobon
37	AA.HH El Arroyo	77	Habilitación Juan Rodríguez Sánchez	122	UPIS Los Naranjales
38	Asociación Los Castaños	78	Urbanización Efraín Luna Camacho	123	Asociación de Vivienda Ciudad Nueva
39	AA.HH Faustino Maldonado	79	Asociación Torrechayoc	125	UPIS Los Rosales
41	AA.HH Santa Rosa	80	Asociación Vivienda La Molina	126	UPIS 20 de Setiembre
42	AA.HH Barrio Nuevo	81	Asociación Campo Lindo	127	Asociación Vivienda Las Castañuelas
43	AA.HH San Martin	82	Asociación Bianca		AA.HH. Luis Alberto Sánchez

PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE PUERTO MALDONADO

ASENTAMIENTOS HUMANOS, ASOCIACIONES UPIS DEL TRINFO

128	UPIS Alejandro Toledo Manrique	132	Asoc de Vivienda Villa Mercedes	136	Asociación de Vivienda Santa Martha
129	UPIS San Martin	133	Urb Santa Inés	137	Asociación de Vivienda Luz América
130	Asociación de Vivienda Taller 16 de Jun-ASOVITA	134	Asociación de Vivienda La Floresta		
131	AAHH EI Triunfo	135	Asociación de Vivienda Juan Pablo II		

PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE PUERTO MALDONADO

Madre de D	ios: Par	que de		ulos M 009-20		inscr	itos, se	egún se	ervicio
Servicio	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total





Total	4,879	5,914	7,408	7,151	3,994	5,516	5,124	5,654	45,640
Motocicletas	4,165	5,016	6,285	5,878	3,290	4,608	4,109	4,233	37,584
Moto taxis	714	898	1,123	1,273	704	908	1,015	1,421	8,056
Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP)									
			(20IN)	AKP)					

Madre Dios Superficie Provincial, Población Total proyectada, Densidad Geográfica de la Capital Legal

Provincia /distrito	Superficie (Km2)	Población Total proyectada al 30/06/2015	Densidad Poblacional (Hab./Km2)	Nombre
Total	85,300.54	137,316.00	1.53	
Tambopata	36,268.49	99,405.00	2.60	Tambopata
• Tambopata		78,378.00	3.33	Puerto Maldonado
• Inambari		10,110.00	2.27	Mazuko
• Las Piedras		5,826.00	0.82	Las Piedras (Planchón)
• Laberinto		5,091.00	1.83	Puerto Rosario Laberinto

Manu	27,835.17	24,097.00	0.84	Manu	
• Manu		3,118.00	0.37	Salvación	
• Fitzcarrald		1,536.00	0.13	Boca Manu	
Madre de Dios		12,810.00	1.66	Boca Colorado	
• Huepethue		6,633.00	4.61	Huepethue	

Tahuamanu	21,196.88	13,814.00	0.62	lñapari
• Iñapari		1,555.00	0.10	Iñapari
• Iberia		8,836.00	3.27	Iberia





• Tahuamanu 3,423.00 0.86 San Lorenzo

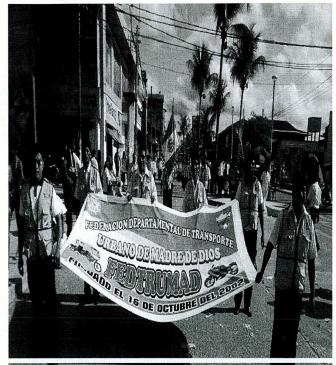
Fuente: INEI

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES, MOTO TAXIS (CATEGORÍA L-5), VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS (CATEGORÍA

L-3) EN LA PROVINCÍA DE TAMBOPATA.

EL servicio de transporte de vehículos pasajeros en menores, de dos ruedas (Categoría L-3), está regulado por ORDENANZA MUNICIPAL N° 014-2017-CMPT-SO Ordenanza Municipal que Reglamento aprueba el del Servicio Especial de Transporte Público de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores Motorizados y no Motorizados en la provincia de Tambopata y cuadro de infracciones.

Este servicio tiene un marco legal implícito por lo que la Municipalidad provincial de Tambopata lo ha considerado en la Disposiciones complementarias y transitorias de la ordenanza, reconociendo y autorizando la prestación del servicio, hasta el 31 de diciembre del 2018.





Participación en Desfile Cívico





según Que establece en la parte considerativa de ORDENANZA MUNICIPAL N° 014-2017-CMPT-SO Ordenanza Municipal, realizados por la Sub Gerencia de Seguridad Vial Tránsito se ha determinado que un número importante de familias que supera 4,000 hogares los obtiene sus ingresos de brindar servicio público motos en lineales.

Reuniones de trabajo con la autoridad municipal, Policía Nacional para combatir los servicios ilegales de transporte en motos linéales como estrategia para combatir actos



delincuenciales que de chalecos ilegales decomisados.

Todos los operadores de servicio de taxi en motos lineales, se encuentran debidamente identificados, registrados y capacitados por la autoridad municipal por lo que se les otorga sus respectivas Tarjeta de Operación y Carnet de Capacitación.











IMÁGENES DEL SERVICIO PÚBLICO EN MOTOS LINEALES CIUDAD DE PUERTO MALDONADO







IV. FUNDAMENTOS DE DERECHO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

Artículo 195.- Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la Prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo. Son competentes para:

- 1. Aprobar su organización interna y su presupuesto.
- 2. Aprobar el plan de desarrollo local concertado con la sociedad civil.
- 3. Administrar sus bienes y rentas.
- 4. Crear, modificar y suprimir contribuciones, tasas, arbitrios, licencias y derechos municipales, conforme a ley.
- 5. Organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su responsabilidad.
- 6. Planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo la zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial.
- 7. Fomentar la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura local.
- 8. Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, *transporte colectivo, circulación y tránsito*, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley.
- 9. Presentar iniciativas legislativas en materias y asuntos de su competencia.
- 10. Ejercer las demás atribuciones inherentes a su función, conforme a ley.

LEY Nº 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE (07/10/1999)

Artículo 18.- De las competencias de las Municipalidades Distritales

- 18.1 Las Municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:
 - a) En materia de transporte: en general, las 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).
 - b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.
 - c) En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.





- 18.2 En el caso en que dos distritos contiguos requieran una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial fijar los términos de gestión común.
- 18.3 La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.

DECRETO SUPREMO Nº 058-2003-MTC - REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS

Artículo 26.- Requisitos técnicos adicionales para los vehículos destinados al Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.

Adicionalmente, los vehículos que presten el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación y, de ser el caso, conforme a las precisiones del Anexo III:

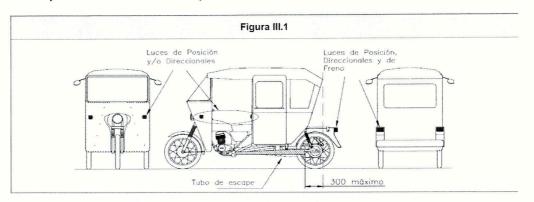
- 1) Deberá ser de la **categoría L5**. Requisito exigible desde el 1 de enero de 2004.
- 2) Parachoques posterior.
- 3) Láminas retroreflectivas que cumplan con los requisitos técnicos aprobados.
- 4) Cuando tengan parabrisas de vidrio, éstos deben ser de seguridad no astillable (laminado o templado). Los vehículos que se incorporen al SNTT, a partir del 1 de enero del 2004, necesariamente deben contar con un sello que permita identificar el tipo de vidrio y la norma técnica a la que corresponde. El parabrisas debe permitir ver claramente el interior del vehículo, es decir, que debe tener como mínimo un 70% de transparencia o como máximo un 30% de oscurecimiento. Asimismo, podrá contar en la parte superior, con una banda protectora de sol que no abarque más del 20% del área total del parabrisas.
- 5) Cinturones de seguridad de mínimo dos puntos en los asientos de pasajeros, para los vehículos que se incorporen al SNTT a partir del 1 de enero del 2004.

Vigésimo Sexta Disposición Complementaria. - Modifíquese lo dispuesto en el Artículo 3 del Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, aprobado por Decreto Supremo Nº 004-2000-MTC, y en el Artículo 85 del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo Nº 033-2001-MTC, modificado por Decreto Supremo Nº 003-2003-MTC, los cuales quedarán redactados conforme el siguiente texto:





"Artículo 3.- El vehículo menor de la *categoría L5*, debe estar equipado con los dispositivos e instrumentos de seguridad que señale el Reglamento Nacional de Vehículos, así como los que determine la Municipalidad Distrital Competente."



ANEXO I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR

Categoría L: Vehículos automotores con menos de cuatro ruedas.

- L1: Vehículos de dos ruedas, de hasta 50 cm3 y velocidad máxima de 50 km/h.
- L2: Vehículos de tres ruedas, de hasta 50 cm3 y velocidad máxima de 50 km/h.
- L3: Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm3 ó velocidad mayor a 50 km/h.
- L4: Vehículos de tres ruedas asimétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm3 ó una velocidad mayor de 50 km/h.
- L5: Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm3 ó velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no excedan de una tonelada.

LEY N° 27189, LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES (28/10/1999).

Artículo 1.- Del objeto y la naturaleza del servicio

La presente Ley tiene por objeto reconocer y normar el carácter y la naturaleza del <u>servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre.</u>

Artículo 2.- Del carácter de los vehículos en servicio

Considérense como vehículos aptos para el servicio que establece el artículo anterior a aquellas *unidades de 3 (tres) ruedas, motorizadas y no motorizadas*, especialmente acondicionadas para el transporte de personas o carga, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento correspondiente.





DECRETO SUPREMO Nº 055-2010-MTC REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MOTORIZADOS O NO MOTORIZADOS (Deroga el Decreto Supremo Nº 004-2000-MTC, Decretos Supremos Nºs. 009-2000-MTC y 004-2001-MTC)

Artículo 1.- Objeto

El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas generales para prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados.

Artículo 2.- Alcance

El presente Reglamento alcanza a las personas jurídicas prestadoras del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados, así como a las autoridades competentes y a los conductores de dicho servicio.

Artículo 3.- Definiciones

Para los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

3.7 Vehículo Menor. Vehículo de tres (3) ruedas, motorizado y no motorizado, especialmente acondicionado para el transporte de personas o carga, cuya estructura y carrocería cuentan con elementos de protección al usuario.

Artículo 10.- Características de los vehículos

El vehículo menor debe ser de la **categoría L5**, estar equipado con los dispositivos e instrumentos de seguridad establecidos en el RNV, así mismo, debe cumplir con las demás características que determine la Municipalidad correspondiente sin contravenir los Reglamentos Nacionales.

LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES, LEY Nº 27972 ARTÍCULO 73.- MATERIAS DE COMPETENCIA MUNICIPAL

La Ley de Bases de la Descentralización establece la condición de exclusiva o compartida de una competencia. Las funciones específicas municipales que se derivan de las competencias se ejercen con carácter exclusivo o compartido entre las municipalidades provinciales y distritales, con arreglo a lo dispuesto en la presente ley orgánica. Dentro del marco de las competencias y funciones específicas establecidas en la presente ley, el rol de las municipalidades provinciales comprende:

a. Planificar integralmente el desarrollo local y el ordenamiento territorial, en el nivel provincial.

MODESTO FIGUEROA MINAYA





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"

- b. Las municipalidades provinciales son responsables de promover e impulsar el proceso de planeamiento para el desarrollo integral correspondiente al ámbito de su provincia, recogiendo las prioridades propuestas en los procesos de planeación de desarrollo local de carácter distrital.
- c. Promover, permanentemente la coordinación estratégica de los planes integrales de desarrollo distrital. Los planes referidos a la organización del espacio físico y uso del suelo que emitan las municipalidades distritales deberán sujetarse a los planes y las normas municipales provinciales generales sobre la materia.
- d. Promover, apoyar y ejecutar proyectos de inversión y servicios públicos municipales que presenten, objetivamente, externalidades o economías de escala de ámbito provincial; para cuyo efecto, suscriben los convenios pertinentes con las respectivas municipalidades distritales.
- e. Emitir las normas técnicas generales, en materia de organización del espacio físico y uso del suelo, así como sobre protección y conservación del ambiente.

Cuando se trate del caso de municipalidades conurbadas, los servicios públicos locales que, por sus características, sirven al conjunto de la aglomeración urbana, deberán contar con mecanismos de coordinación en el ámbito de la planificación y prestación de dichos servicios entre las municipalidades vinculadas, de modo que se asegure la máxima eficiencia en el uso de los recursos públicos y una adecuada provisión a los vecinos.

Las municipalidades, tomando en cuenta su condición de municipalidad provincial o distrital, asumen las competencias y ejercen las funciones específicas señaladas en el Capítulo II del presente Título, con carácter exclusivo o compartido, en las materias siguientes:

- 1. Organización del espacio físico Uso del suelo 1.8. Vialidad.
- 2. Servicios públicos locales
 - 2.2 Tránsito, circulación y transporte público.

ARTÍCULO 81.- TRÁNSITO, VIALIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO

Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:

- 1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:
 - 1.1. Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial.
 - 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.
 - 1.3. Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.
 - 1.4. Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el





- transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto.
- 1.5. Promover la construcción de terminales terrestres y regular su funcionamiento.
- 1.6. Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.
- 3. Funciones específicas compartidas de las municipalidades distritales:
 - 3.1. Establecer la nomenclatura y señalización de calles y vías de acuerdo con la regulación provincial y en coordinación con la municipalidad provincial.
 - 3.2. Otorgar licencias para la circulación de vehículos menores y demás, de acuerdo con lo establecido en la regulación provincial

ARTÍCULO 161.- COMPETENCIAS Y FUNCIONES La Municipalidad Metropolitana de Lima tiene las siguientes competencias y funciones metropolitanas especiales:

- 7. En materia de transportes y comunicaciones:
 - 7.1. Planificar, regular y gestionar el transporte público;
 - 7.2. Planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de peatones y vehículos;
 - 7.3. Planificar, regular, organizar y mantener la red vial metropolitana, los sistemas de señalización y semáforos;
 - 7.4. Otorgar las concesiones, autorizaciones y permisos de operación para la prestación de las distintas modalidades de servicios públicos de transporte de pasajeros y carga, de ámbito urbano e interurbano, así como de las instalaciones conexas;
 - 7.5. Promover la construcción de terminales terrestres y regular su funcionamiento;
 - 7.6. Verificar y controlar el funcionamiento de vehículos automotores, a través de revisiones técnicas periódicas; y
 - 7.7. Regular la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como mototaxis, taxis, triciclos y otros de similar naturaleza.

DECRETO SUPREMO Nº 016-2009-MTC - TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO,

Artículo 102.- Conductores de vehículos menores.

Los conductores de vehículos menores automotores o no motorizados, tienen los derechos y obligaciones aplicables a los conductores de vehículos mayores, excepto aquellos que por su naturaleza no les son aplicables.





Artículo 103.- Prohibición al conductor de vehículo menor.

El conductor de un vehículo menor automotor o no motorizado, no debe unirse o sujetarse a otro vehículo que transite por la vía pública.

Artículo 104.- Carga en vehículos menores.

El conductor de un vehículo menor automotor o no motorizado, no debe llevar carga o pasajeros que dificulten su visibilidad, equilibrio y adecuada conducción. Podrán viajar en el vehículo únicamente el número de personas que ocupen asientos especialmente acondicionados para tal objeto.

Artículo 105.- Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas.

El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas.

"En el caso del casco protector usado por el conductor y el acompañante de una motocicleta, éste debe tener la identificación del número de la Placa Única de Rodaje del vehículo, el que no deberá contar con dispositivos reflectivos o elementos que afecten su visibilidad." (*).

(*) Párrafo adicionado por el Artículo 1 del Decreto Supremo Nº 009-2010-MTC, publicado el 11 febrero 2010.

"Adicionalmente, los conductores y sus acompañantes, deberán vestir un chaleco o chaqueta de color anaranjado de material reflectivo, en cuya espalda se halle fijado, el número de la Placa Única de Rodaje de la motocicleta que conducen. Queda prohibido llevar algún objeto por encima o detrás del chaleco o chaqueta que restrinja o impida la visibilidad del número de la Placa Única de Rodaje." (1)(2).

- (1) Párrafo adicionado por el Artículo 1 del Decreto Supremo Nº 009-2010-MTC, publicado el 11 febrero 2010.
- (2) Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N $^\circ$ 026-2010-MTC, publicado el 08 julio 2010, cuyo texto es el siguiente:
- "Artículo 105.- Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas
- 105.1 El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores





cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas.

- 105.2 El casco protector usado por el conductor y el acompañante de una motocicleta, debe tener la identificación del número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo, el que no deberá contar con dispositivos reflectivos o elementos que afecten su visibilidad.
- 105.3 Adicionalmente, los conductores y acompañantes de motocicletas, deberán usar un chaleco o chaqueta con material retrorreflectivo, en cuya espalda se halle fijado el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje de la motocicleta. El color del chaleco de los efectivos de la Policía Nacional del Perú será de uso exclusivo de sus efectivos, estando prohibida su utilización por cualquier otra persona o institución. Asimismo, queda prohibido llevar algún objeto por encima o detrás del chaleco o chaqueta que restrinja o impida la visibilidad del número de matrícula.
- 105.4 Independientemente de la obligación de portar y exhibir la Placa Única Nacional de Rodaje, se exceptúa de lo dispuesto en el numeral 105.3 a aquellos conductores y acompañantes en cuyas motocicletas, se encuentre consignado el número de matrícula en la parte lateral o posterior del vehículo y que tenga como accesorios, un baúl, maletero u otros, en los que en forma visible se aprecie el número de la Placa Única Nacional de Rodaje, de acuerdo a las características que por Resolución Ministerial establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 105.5 Además, se exceptúa de lo dispuesto en los numerales 105.2 y 105.3, a los conductores y acompañantes de motocicletas de colección, de las que cuenten con placa de exhibición y de aquéllas que cuenten con un motor con cilindrada mayor a 500 cc."

Artículo 106.- Conductores de animales y vehículos de tracción animal.

Las personas que conducen un animal o un vehículo de tracción animal por la vía pública, tienen los derechos y obligaciones aplicables a los conductores de vehículos menores automotores o no motorizados, excepto aquellos que por su naturaleza no les son aplicables.

DECRETO LEGISLATIVO Nº 1216 - FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Artículo 5.- Uso de implementos de seguridad e identificación en vehículos menores

5.1 Los conductores y pasajeros de motocicletas utilizan cascos de seguridad conforme a las especificaciones técnicas previamente establecidas, así como chalecos distintivos que lleven impreso el número de placa del vehículo.

MODESTO FIGUEROA MINAYA





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"

Asimismo, debe instalarse la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo que permita su identificación a través de los sistemas de control electrónico vehicular.

- 5.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las especificaciones técnicas para el uso de los cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones.
- 5.3 El uso de la calcomanía holográfica de seguridad en la parte anterior del vehículo, así como el uso de los cascos de seguridad y los chalecos distintivos, serán exigibles vencidos los plazos de 60 días y 90 días hábiles, respectivamente, contados a partir de la publicación del reglamento del presente decreto legislativo.
- Artículo 10.- Fiscalización de vehículos menores a cargo de la Policía Nacional del Perú.
- 10.1 La Policía Nacional del Perú, en coordinación con los Gobiernos Locales realizan acciones de fiscalización de campo en materia de transporte, respecto a los vehículos menores dedicados al transporte público, con la finalidad de promover el cumplimiento de la normativa que los regula, el uso de los implementos de seguridad y prevenir la ocurrencia de hechos que afecten la seguridad ciudadana.
- 10.2 En los vehículos menores trimóviles dedicados al transporte público de pasajeros, está prohibido el uso de cualquier tipo de lunas de seguridad o micas oscurecidas, polarizadas o acondicionadas, o en los paneles laterales y posteriores; así como pegatinas, adhesivos, calcomanías o stickers que dificulten la visibilidad del interior del vehículo. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá las infracciones y sanciones aplicables a estos vehículos y el plazo para su adecuación.
- 10.3 Si el vehículo no cumple con la normatividad de tránsito, la Policía Nacional del Perú procede conforme lo dispuesto en el artículo 6 del presente decreto legislativo.

ORDENANZA MUNICIPAL N° 014-2017-CMPT-SO.

Ordenanza Municipal que aprueba el Reglamento del Servicio Especial de Transporte Público de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores Motorizados y no Motorizados en la provincia de Tambopata y cuadro de infracciones.

Considerando.

Que, según diferentes estudios realizados por la Sub Gerencia de Seguridad Vial y Tránsito de esta Municipalidad, ha determinado que el servicio público en motos lineales viene siendo el sustento vital de muchas familias que prestan este tipo de servicio, por tal motivo se concede un plazo de adecuación para que conviertan sus vehículos lineales a trimovil.





Disposiciones complementarias y transitorias

Segundo: Las unidades de <u>CATEGORÍA L3</u> que se encentren prestando el servicio de transporte publico especial en vehículos menores, ingresaran a un empadronamiento vehicular de carácter perentorio, desde la publicación de la presente Ordenanza y serán reconocidos por la Municipalidad Provincial de Tambopata, para lo cual los titulares de las autorizaciones deberán presentar su solicitud con el correspondiente padrón vehicular a sincerar (expediente completo), dentro de los 30 días calendario contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza.

Tercero.- El servicio especial en vehículo menor en unidades de Categoría L3, solo podrán realizar la prestación del servicio, *hasta el 31 de diciembre del 2018*, en estricto cumplimiento al Artículo 26, inciso 1 del Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y el DS 055-2010-MTC.

Cuarto. - Los titulares de las autorizaciones quedan obligados a comunicar la asignación de códigos a sus asociados, así como a actualizar su reasignación ante la Municipalidad Provincial de Tambopata, con la finalidad de contar con información precisa, que permita realizar una correcta identificación de forma inequívoca en los distintos controles y fiscalizaciones; bajo sanción de suspensión de la autorización por tres meses y cancelación en caso de reincidencia.

Quinto. - Para la prestación de servicios en vehículos menores con los distritos colindantes, la Municipalidad Provinciala de Tambopata se deberá el convenio de gestión común.

JUSTIFICACION

Nuestra propuesta legislativa es establecer la modificación del artículo 2 de la ley 27189 Ley de transporte Publico Especial de pasajeros en vehículos menores, con la finalidad que las motos lineales puedan realizar el servicio de transporte de pasajeros – TAXI de forma excepcional en la región amazónica en nuestro país, por la situación de necesidad de la población usuaria, costumbres, teniendo presente la diversidad climatológica en la selva del Perú.

Puesto que dicho artículo no contempla que, en la región amazónica, de forma excepcional se autoriza el transporte público de pasajeros de las motos lineales de dos ruedas, conforme al uso y costumbres y necesidad de la población usuaria de la zona, teniéndose presente que se deben cumplir con las normas de seguridad para el piloto como para el pasajero, así como las medidas de identificación de los mismos conforme al reglamento que lo establece, entendiéndose que la realidad en nuestro país es de solvencia económica, siendo incluso una alternativa para los viajes cortos dentro de una localidad, convirtiéndose en la nueva forma de transporte público en directa competencia con los ómnibus, combis y custer que se utilizan diariamente.





V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente ley no genera la demanda de recursos adicionales,

VI. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente ley está relacionada a la problemática,