



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE DERECHO**

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO**

“La inmatriculación de vehículos particulares y su uso en los taxiaplicativos  
en Lima 2018”

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

Abogada

**AUTORA:**

Br. Salazar Gil, Maria Claudia (ORCID: 0000-0001-5180-8534)

**ASESOR:**

Mgtr. Aceto Luca (ORCID: 0000-0001-8554-6907)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Estudio sobre los actos del Estado y su regulación entre actores  
interestatales y en la relación público y privado

**LIMA - PERÚ**

**2019**

## **DEDICATORIA**

*A mi familia, a mis amigos y a mis asesores que me ayudaron a poder ejecutar la presente tesis; no solo con el apoyo académico y/o técnico; sino, también con el apoyo moral que me pudieron brindar en su oportunidad.*

## **AGRADECIMIENTO**

*A mis padres, por brindarme la oportunidad de estudiar y seguir mis sueños. Asimismo agradecer a Mgtr. La Torre Guerrero, Ángel Fernando, al Dr. Santisteban Llontop, Pedro Pablo y al Dr. Aceto Luca, por guiarme a través de esta travesía que es la Tesis.*

## **PÁGINA DEL JURADO**

## DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Maria Claudia Salazar Gil , identificado con Documento de Identidad N° 73466807 estudiante de la Escuela Profesional de DERECHO de la Universidad Cesar Vallejo, declaro mediante la presente tesis que lleva por título “La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018” es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

1) He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. 2) La tesis no ha sido auto plagiado; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional. 3) Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), auto plagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.



Lima,

---

**SALAZAR GIL, Maria Claudia**

**DNI N° 73466087**

## ÍNDICE

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página del Jurado	iv
Declaratoria de Autenticidad	v
ÍNDICE	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
<b>I. Introducción</b>	1
<b>II. Método</b>	
2.1 Tipo de Estudio	13
2.2 Diseño de Investigación	14
2.3 Escenario de Estudio	14
2.4 Participantes	15
2.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	15
2.6 Procedimiento	17
2.7 Métodos de análisis de información	17
2.8 Aspectos éticos	17
<b>III. Resultados</b>	19
<b>IV. Discusión</b>	24
<b>V. Conclusiones</b>	29
<b>VI. Recomendaciones</b>	30
<b>Referencias</b>	31
<b>Anexos</b>	37

## RESUMEN

La presente tesis, tiene como objetivo principal el determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiplicativos; estando que, está basado en la demostración de la inaplicación de normas que tiene nuestro ordenamiento jurídico regulado; además, busca la entidad competente para asumir la responsabilidad de la regulación especial de la conducta materia de investigación, con la finalidad de cumplir con el principio general del derecho de que ante un desperfecto de la ley o algún vacío legal, nunca se debe dejar de aplicar el derecho aplicando otras fuentes del derecho.

Por otro lado, el enfoque utilizado en esta tesis, es el Cualitativo, siendo el más adecuado para estudiar fenómenos que ocurren en nuestra realidad en su propio ambiente; asimismo, tiene el tipo de investigación Básico y es de nivel Descriptivo Correlacional. Por otro lado, el diseño de investigación que se empleó fue la Teoría Fundamentada, siendo esta la que más se adapta para fenómeno al cual se le dará un explicación o la creación de una nueva teoría.

Uno de los instrumentos utilizados, fue el Análisis Documental de dos proyectos de ley nacionales y dos normas internacionales, de Texas y Madrid; también, se utilizó la entrevista a tres Registradores Públicos, tres asistentes registrales del Registro de Propiedad Vehicular de SUNARP; y a cuatro abogados especializados en Derecho Registral.

Finalmente, en los resultados, se pudo evidenciar la necesidad de la regulación de un norma que regule el servicio de taxi mediante aplicaciones móviles; así como, que estos no deberían circular con las mismas placas que el resto de los vehículos particulares; es por ello que se concluye que mientras no se promueva el proyecto de ley mencionado, se deben utilizar las demás normas del ordenamiento jurídico, bajo la supervisión de un ente fiscalizador y rector.

**Palabras clave:** Inmatriculación, taxiplicativos, vehículos particulares, registro de propiedad vehicular, Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

## **ABSTRACT**

The main objective of this thesis is to determine how the registration of private vehicles is applied in the use of taxis; being that, it is based on the demonstration of the inapplication of norms that our regulated legal system has; In addition, it seeks the competent entity to assume responsibility for the special regulation of the conduct subject matter of investigation, in order to comply with the general principle of the right that in the event of a breakdown of the law or a legal vacuum, you should never stop apply the law by applying other sources of law.

On the other hand, the approach used in this thesis is the Qualitative one, being the most suitable to study phenomena that occur in our reality in their own environment; It also has the type of Basic research and is of a Correlational Descriptive level. On the other hand, the research design that was used was the Grounded Theory, this being the one that best suits the phenomenon that will be given an explanation or the creation of a new theory.

One of the instruments used was the Documentary Analysis of two national bills and two international standards, from Texas and Madrid; also, the interview with three Public Registrars, three registry assistants of the SUNARP Vehicle Property Registry was used; and four lawyers specialized in Registry Law.

Finally, in the results, it was possible to demonstrate the need for the regulation of a rule that regulates taxi service through mobile applications; as well as, that these should not circulate with the same plates as the rest of the private vehicles; That is why it is concluded that as long as the aforementioned bill is not promoted, the other rules of the legal system should be used, under the supervision of a supervisory and governing body.

**Keywords:** Registration, tax applications, private vehicles, vehicle property registry, Ministry of Transportation and communications.

## I. INTRODUCCIÓN

- **Aproximación Temática.** - En el Ordenamiento Jurídico Peruano, están regulados muchos temas nuevos respecto al derecho, regularizando e innovando en algunas de las tendencias de las nuevas doctrinas que van apareciendo a lo largo del tiempo. Sin embargo, estas actualizaciones que se realizan a la normativa peruano, no siempre va de la mano con las conductas nuevas que se presentan en nuestra sociedad; ya que como se puede evidenciar, se ha creado un patrón en cuanto a cómo se tipifican este tipo de conductas.

Teniendo en cuenta lo expuesto, una de las conductas que se ha venido desarrollando en nuestra sociedad actualmente son las derivadas de las aplicaciones móviles, siendo las más reconocidas y la más importante para este tema de investigación, las aplicaciones que brindan servicios de taxi; estas aplicaciones o taxiaplicativos, permiten que los usuarios puedan acceder a dicho servicio desde la comodidad de su teléfono inteligente en el punto en el que se encuentre, evitando “supuestamente”, los riesgos de salir a encontrar uno.

Nuestro ordenamiento jurídico, establece a través de distintas normas el procedimiento para poder tener el permiso de brindar un servicio de taxi; puesto que se deben cumplir ciertos requisitos para que se inscriban. Uno de los primeros filtros que se tienen para brindar el servicio en cuestión, especificar el tipo de vehículo y el tipo de uso que se le dará al momento de inmatricular o realizarles el cambio de uso; estando que nuestra legislación a determinado una forma de identificar a este tipo de vehículos a través de las placas que se las otorga el Registro de Propiedad Vehicular – SUNARP, específicamente en el área de inmatriculación. El presente trabajo de investigación se centrará en cuestionar por qué no se aplican las normas o en qué manera se deberían aplicar las normas que se establecen en nuestro ordenamiento jurídico en cuanto a la inmatriculación de vehículos particulares para este tipo de aplicaciones destinadas al servicio de taxi.

Asimismo, se abarcarán categorías como la Inmatriculación del Estado, los Taxiaplicativos, la Responsabilidad del Estado; así como la intervención de las entidades del Estado que regulan este tipo de conductas similares, que son el MTC y, el Registro de Propiedad Vehicular.

Finalmente, es de necesidad mencionar que el presente trabajo de investigación tiene como objetivo determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima durante el año 2018.

**Trabajos previos.**- Es de necesidad que, antes de desarrollar las teorías relacionadas a nuestro tema de investigación, el identificar, determinar y describir aquellos trabajos que guardan conexión con la inmatriculación de vehículos particulares que prestan servicios de

taxi a través de aplicaciones móviles, las cuales ayudan a la sustentación del presente tema; en ese sentido, pasaremos a mencionar los trabajos previos consistente en tesis y artículos tanto a nivel internacional como nacional elaboradas por diversos autores.

**Antecedentes a nivel internacional.** - A continuación, presentamos, en relación al ámbito Internacional, los estudios e investigaciones que se aproximan a tratar las categorías de inmatriculación de vehículos particulares, así como la de los taxiaplicativos o aplicaciones móviles de servicio de taxi; siendo alguna de ellas, el artículo publicado en la Revista Journal Educational Innovation, por Elena Ruiz, Juan Gutiérrez y Laura Garay, llamado “*Visualizing derivative-based problems using applications on mobile devices*”, el cual tiene como objetivo el usar la tecnología que brindan los celulares con la finalidad de crear algo que contribuya con el desarrollo de la sociedad; además, este trabajo publicado en dicha revista, utiliza el enfoque cualitativo y concluye en que la tecnología hoy en día está al alcance de cualquier usuario y esta debería ser utilizada de la mejor forma; es decir que estas tecnologías, deberían estar supervisadas por las autoridades con la finalidad que sean utilizadas para generar un desarrollo en la sociedad, en vez de perjudicarla (p. 64, 2018).

Aunando en el mismo tema, el jurista Ricardo Isaac Pizarro Santibáñez, en su Memoria para optar al Grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales en la Universidad de Chile “*Aspectos Procesales En La Implementación De Un Registro Inmobiliario Electrónico*” en la ciudad de Santiago de Chile, tiene como objetivo el analizar cómo afecta a la seguridad jurídica que brinda el sistema registral chileno el no seguir lo preestablecido en su ordenamiento jurídico; y concluye que el utilizar las aplicaciones y/o herramientas tecnológicas abre una puerta en el ámbito comercial, las cuales podrían ser más eficientes y seguras; sin embargo, se olvida de diversos aspectos, como la de los principios, carácter y valor de la inscripción; por lo tanto el avance tecnológico debería brindar seguridad jurídica, lo cual es cuestionable en la actualidad (p. 214, 2014, Santiago de Chile).

Del mismo modo, Cristián Campos Rodríguez Proyecto para postular al pregrado realizó una tesis en la Universidad de Chile llamada “*Diseño de Información, ordenamiento y estandarización del Servicio de Taxis Colectivos para la ciudad de Santiago*” y tiene como objetivo planificar y diseñar un sistema guiado por el Ministerio de Transporte mediante el cual se organiza la circulación de los taxis colectivos de la ciudad de Santiago; además, establece dentro de sus conclusiones que en atención a los taxis que circulan en las calles, deben ser organizados a través de un sistema que este propone, el cual dependería de la guía del Ministerio de Transporte y algún organismo privado, a efectos de la organización del

sistema de transporte público (p. 63, 2005, Santiago de Chile).

En ese sentido, Maria Ricarda Castillo Péres, en su tesis para obtener el título de Licenciada en Derecho en la Universidad Nacional Autónoma de México titulada “*El Desuso Del Procedimiento De Inmatriculación Administrativa En El Registro Público de la propiedad Y Su Derogación En El Código Civil Para El Distrito Federal*”, tiene como objetivo demostrar que la finalidad del Registro Público del Distrito Federal de México si se crea incertidumbre jurídica en los usuarios que recurren a ella por publicidad y seguridad jurídica; asimismo, llega a la conclusión que el Registro de Propiedad del Distrito Federal de México se creó con la finalidad de dar publicidad y seguridad jurídica aquellos actos jurídicos que acrediten la propiedad de los bienes muebles; brindando dicha seguridad a través de un certificado que acredite dicha propiedad y asegure que ese bien este inscrito y contenga todas las características para su uso y su individualización (p. 142, 2008).

Finalmente, la abogada Mendoza Espinoza Marcela Katalina, en su tesis para la obtención de su título de postgrado en la Universidad Regional Autónoma de los Andes denominada “*Las Negativas En El Registro De La Propiedad Y La Seguridad Jurídica*” tiene como objetivo proponer un reforma a través de la cual se atenderán los distintos vacíos legales que se establecen, con la finalidad de garantizar seguridad jurídica en los usuarios; asimismo, utiliza el enfoque cualitativo de nivel inductivo; y. establece como conclusión que al ser el Derecho Registral una disciplina de la Jurisprudencia menos atendidas por los juristas en Latinoamérica y a nivel internacional, existen distintos vacíos legales que aún se están desarrollando ya que la sociedad actual está sufriendo distintas transformaciones en todos los aspectos, siendo uno de los más importantes el tecnológico, el cual debería ser regulado a efectos de poder una verdadera seguridad jurídica y combatir con la informalidad del hoy en día (p. 99, 2016).

**Antecedentes a nivel nacional.-** En el ámbito nacional, se ha logrado conseguir que el material bibliográfico relacionado a las categorías de la inmatriculación de vehículos particulares que prestan servicios de taxi a través de aplicaciones móviles, las cuales no han sido tratadas ampliamente; estando que, este tema de investigación es completamente nuevo, surgido de esta nueva ola tecnológica; en ese sentido se ha verificado algunas investigaciones aproximadas al problema de investigación, lo cual nos ayudará al desarrollo de la presente Tesis.

Siendo ello así, el autor Raúl Walter Peña Paquiaure en su tesis para la obtención del título profesional de Abogado “*Inscripción De Primera De Dominio De Vehículos En Los*

*Registros Públicos De Ayacucho-un estudio de la omisión de las formalidades en la transferencia de vehículos*”, en la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, tiene como objetivo general, el analizar la influencia del tráfico comercial de los vehículos y todos los requisitos que deben ser cumplidos con la finalidad de la inscripción del título en el que se encuentra en el Registro de Propiedad Vehicular de Ayacucho en el periodo 2013-2014, utiliza el nivel de investigación Descriptivo y Explicativo; y, llega a la conclusión que las continuas transferencias de los vehículos, ya sea en la primera adquisición o varias de ellas, tiene como efecto la omisión de las formalidades que se han establecido en el ordenamiento jurídico peruano para la inmatriculación de vehículos particulares (p. 103, 2014).

Asimismo, Jonathan Josimar Rivas Maquera, en su tesis para la obtención de su título de pregrado en la Universidad Nacional de San Agustín, titulado *“Implementación De Un Plan De Seguridad Y Salud Ocupacional En Los Talleres De Mantenimiento Mecánico De Vehículos Livianos De Un Concesionario Automotriz”*; tiene como objetivo general el implementar un plan a través del cual intervenga el estado con la finalidad de establecer mecanismos de control para evitar situaciones no deseadas; y concluye que la intervención del estado, ya sea a través de inspecciones, monitores o similares en el sistema de circulación vehicular, evitaría situaciones no deseadas como los accidentes y la informalidad que se va incrementando a través del tiempo (p.134, 2018).

Por su parte, el autor Bach Román Canchari Gutiérrez en su tesis denominada *"Riesgos De Seguridad En El Desarrollo De Aplicaciones Web, Ayacucho, 2014"* para la obtención de su título de pregrado en la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga, plantea como objetivo el identificar cuáles son los riesgos que surgen por el desarrollo de aplicaciones web en la ciudad de Ayacucho, 2014; y llega a la conclusión que el desarrollo de aplicaciones web, generan distintos riesgos de seguridad para los usuarios que utilizan estos, así como produce la informalidad en distintas formas, ya sea en la administración y/o gestión de empresas como en la prestación de servicios (como la brindada por los taxistas de aplicaciones); puesto que el uso de sus componentes sin supervisión alguna (como la intervención del estado) seguirá generando dicha vulnerabilidad (p. 122, 2014).

Continuando esa línea, el autor Juan Carlos Llerena Salazar, para la obtención de su título de pregrado en la Universidad César Vallejo, denominada *“El establecimiento de un sistema constitutivo de inscripción en relación a las transferencias de bienes inmuebles inscritos en notarias públicas de Comas 2016”* establece como objetivo general el determinar de qué

manera brinda seguridad jurídica los registros públicos en cuanto a la aplicación de las normas (inmatriculación) en Comas 2016; además en sus conclusiones que los Registros Públicos, brindan seguridad jurídica, toda vez que en la aplicación de la inmatriculación se cumplan en todos los aspectos, así se podrán evitar los distintos conflictos judiciales y/o sociales; por lo tanto se tendrá un mejor derecho de propiedad a través del otorgamiento de escritura pública (p. 71, 2016).

Finalmente, el autor Sigwas Rivas, M. Julián, en su artículo para la revista Vox Juris. 2014, Vol. 27 Issue 1, llamado “*La Caducidad Registral de las medidas cautelares de embargo en forma de inscripción y de las hipotecas*”, concluye que las inscripciones registrales en general; es decir, todas, incluyendo la inmatriculación, son de carácter constitutivo y tienen la función principal de otorgar seguridad jurídica, y solo podrá efectuar cuando se cumplan con todos los requisitos y todas las normas establecidas dentro de cada ordenamiento jurídico.

**Teorías relacionadas al tema.-** En palabras de Hernández, Fernández y Baptista, las Teorías Relacionadas, son aquellas investigaciones y/o trabajos que realizan otros investigadores, ya sean estructurados, formalizados o no, que estén vinculados en mayor o menor medida con el tema que se está investigando (2014, p.27).

**La inmatriculación de vehículos.-** Según el jurista Gunther Hernán Gonzales Barrón, la inmatriculación debe ser entendida como aquel acto mediante el cual, se inscribe por primera vez un vehículo; para que recaiga el dominio de la propiedad en este por su adquirente (2015, p.949) En ese sentido, se puede decir que la Inmatriculación es la primera inscripción de un vehículo dentro de los registros públicos, lo cual acarrearía la creación de una partida registral para dicho bien y se le dará una palca única nacional de rodaje la cual permitirá que este vehículo circule por el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

Tomando en cuenta lo señalado por este gran jurista, al entregarle la placa a un vehículo siempre es relación al uso que se le dará a dicho bien; como se verá más adelante existen tipos de vehículos categorizados por sus distintas características y se les otorga la placa en relación a ello, así como por su uso dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre; de ahí nace la importancia que exista relación entre lo establecido en la partida electrónica de Registros Públicos junto a la placa otorgada con la función que se le da a los vehículos que circulan actualmente, dar seguridad jurídica a los usuarios así como evitar la informalidad dentro de nuestra sociedad.

**Responsabilidad del Estado.-** La Responsabilidad del Estado, para la presente investigación en una subcategoría muy importante; estando que nos podrá ayudar a cumplir uno de nuestros objetivos que es el de saber que está pasando con nuestras autoridades que no están haciendo cumplir a las normas establecidas por ellos mismos; existirán muchos factores, como ignorancia de la realidad social, deficiente preparación legal, corrupción, entre otras; aunando en ello, es que se desarrollará esta categoría dividiéndola en la intervención de dos grandes entidades que tienen mucha implicancia en el tema de la presente tesis, las cuales son el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, así como los Registros Públicos, siendo más específicos el Registro de Propiedad Vehicular.

Antes de continuar con el desarrollo de esta categoría; es necesario que se den ideas básicas en relación a ella; José María Elías, Isabela Pérez y Alex Bermudez, señalan que tanto la hiperregulación y la falta de armonización entre lo regulado y la realidad (2018, p. 2) son uno de los factores más importantes que generan el incumplimiento de lo establecido en el ordenamiento jurídico de cada país.

Por otro lado, el abogado Carlos de la Torre, nos señala que la normativa española configura dentro de su normativa un término particular que se relaciona con la presente tesis, llamado “compliance” que significa “controlar debidamente” (2015, p.120), el cual está referido a la intervención del Estado en cuanto al cumplimiento de las normas; puesto que no solo en este caso, se ha evidenciado en muchas situaciones, que el Estado no cumple con esta función en específico, y en ocasiones se puede evidenciar que no se tiene el mínimo interés para recuperar nuevamente esa autoridad y control que debería tener el Estado.

Otro punto de vista, nos los da Esteban Mestre que señala que en el Derecho siempre aparecerán figuras jurídicas nuevas, las cuales plantearan numerosas incertidumbres de como poder resolverlas (2017, p. 12); en ese caso, las aplicaciones que se han venido creando para los dispositivos móviles provienen de estos avances tecnológicos que se vienen insertado en nuestra sociedad cada vez con mayor intensidad y es responsabilidad del Estado, a través de las autoridades competentes, poder realizar la adecuada regulación y tipificación de estas nuevas conductas que surgen con los avances tecnológicos.

Ante todo lo expuesto, ya habiéndose desarrollado la categoría de Responsabilidad del Estado en sí, se continuara en los siguientes puntos con aquellas subcategorías que derivan de esta, las cuales también son de suma importancia para a sustentación de la presente tesis; así como para el cumplimiento de los objetivos establecidos.

**Intervención de los Registros Públicos.-** Antes de poder hablar del tema materia de investigación, es necesario para poder entender la Intervención de los Registros Públicos, como es que este ha sido creado, sus antecedentes histórico, con la finalidad que se pueda llegar a comprender la importancia de estos en la inmatriculación de vehículos de taxiaplicativos; puesto que si bien este ente no es regulador (es decir no crea reglas) es considerado como el que exige todas los requisitos necesarios, es como el filtro que se debe pasar para estar inscrito (Gonzales, 2015).

Los Registros Públicos fueron creados por primera vez por la Ley del 28.01.1888 por el Presidente Andrea Avelino Cáceres, inspirándose en las leyes hipotecarias españolas, el cual consistía en inscribir ordenadamente todo los actos realizados y lo que afectaba a un bien en específico. Posteriormente se creó la Junta de Vigilancia, la cual estaba conformada por el Ministro de Justicia, el Fiscal de la Corte Suprema, el Fiscal de la Corte Superior, el Decano del Colegio de Abogados y el Director del Registro de propiedad vehicular.

En el Código Civil de 1936, se establece en el IV Libro del mismo, denominado “Registros Públicos”; sin embargo, dicha regulación era muy limitada para el nombre mencionado; es decir que, la denominación de Registros Públicos abarca muchos tipos de registros, como el vehicular, transferencias, garantías, entre otros, pero este libro, se limitaba hablar sobre la inscripción predial, personas jurídicas, mandatos, testamento, personal, mercantil, buques y prenda agrícola.

Por otro lado, en 1940, se creó el primer Reglamento General de los Registros Públicos, sustituido posteriormente por le de 1968 hasta que en setiembre 2001 se creó el actual. Regresando a los registros públicos, en 1980, se creó la Oficina Nacional de los Registros Públicos – ONARP, que era una Institución autónoma de carácter técnico y jurídico, que tenía la finalidad de comprender las publicidades de las inscripciones que se realicen, es decir que contenía los contratos, resoluciones judiciales y administrativas y demás actos jurídicas determinadas por la ley; además, estos también tienen el fin de garantizar derechos de los propietarios de acuerdo a la información que contenía dentro de ella (Guevara, 1990, p. 81).

Posterior a ello, en el Código Civil de 1984, el Código Civil Vigente, se Regulo a los Registros Públicos en un libro exclusivo (LIBRO IX) el cual ya no pertenecía al de los Derechos Reales; este libro a diferencia al regulado en el código civil anterior, dejaba abierta la clasificación para otros Registros regulados en leyes especiales; además que perfeccionaba

y regula en este mismo libro el Derecho d opción y el rechazo de la posesión como un derecho inscribible.

Finalmente, el 14.10.1994, a través de la LEY 26366, se creó el Sistema Nacional de los Registros Públicos - SINARP, el cual estaría a cargo de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos, actualmente conocida como SUNARP, que tenía el propósito de integrar todos los registros que existían en el país y dividiéndolos en cuatro grandes grupos: Registro de Propiedad Inmueble, Registro de Personas Naturales, Registro de Propiedad Mueble y Registro de Personas Jurídicas.

**Taxi aplicativos.-** En la actualidad, existe una corriente tecnológica imparable, en donde se puede evidenciar que cada vez surgen nuevos avances que permiten el desarrollo de la sociedad, siendo una de las más importantes, las aplicaciones móviles que están al alcance de toda persona que tenga un Smartphone a su alcance, el cual es utilizado sin distinción por la mayoría de peruanos.

Una de estas aplicaciones que llamaron mucho la atención apenas salieron al mercado, fueron los taxi aplicativos, los cuales permiten que los usuarios puedan acceder a dicho servicio desde la comodidad de su teléfono inteligente en el punto en el que se encuentre, evitando “supuestamente”, los riesgos de salir a encontrar uno, siendo una especie de conector entre ambos, para facilitar la comunicación entre ambas personas.

Como se puede evidenciar, este tipo de aplicaciones que brindar servicio de taxi, se ha expandido rápidamente a distintas partes del mundo, llegando al Perú y tuvo una gran acogida en nuestro país; sin embargo, no se puede descartar que están han traído a consecuencias, ya sean beneficiosas como perjudicadoras dependiendo de cada parte del Perú (Lizcano y Guadalupe, 2017, p. 129).

Leonardo Veiga y Santiago Mercant, nos señalan que la existencia de este tipo de aplicaciones móviles, son beneficiosas para el país, en cuanto a su desarrollo económico como social; a pesar de ello, no descartan la idea que este tipo de aplicaciones puedan perjudicar a una sociedad (2016, p. 13).

Tomando en cuenta lo anteriormente mencionado, podemos señalar que en nuestro país, no solo se ha tenido consecuencias beneficiosas para los usuarios y contratistas, sino que también ha creado desventajas para otra parte de la sociedad que si cumple con las normas; puesto que, el ordenamiento jurídico peruano, estipula numerosas normas que se ven quebrantadas por los conductores que ofrecen servicio de taxi a través de taxi aplicativos y que veremos a continuación.

**Inaplicación de Normas.-** Las aplicaciones móviles hoy en día son utilizadas por la mayoría de las personas alrededor del mundo; sin embargo, como tema del presente trabajo de investigación, no existe autoridad alguna que las regule o que al menos las esté vigilando con la finalidad que no exista ninguna trasgresión de normas.

Nuestro ordenamiento jurídico, regula a los vehículos en distintas normas para la inmatriculación las reguladas en los artículos 25, 26, 27, 47, entre otros del Reglamento Interno del Registro de Propiedad Vehicular- SUNARP, así como en la regulación de la circulación dentro del sistema terrestre, siendo estas las más importantes. Anteriormente el Reglamento Nacional de vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, establecía cuales eran los requisitos adicionales que deberían presentarse para los vehículos destinados al servicio de taxi; sin embargo, esta norma fue modificada mediante el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC llamado Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito y dicta disposiciones; el cual requiere lo siguiente para este tipo de vehículos en especial:

- Que estos vehículos pertenezcan a la categoría M1.
- Que estos tengan Láminas Retroreflectivas que cumplan con todos los requisitos técnicos necesarios.
- Que estos tengan cinturones de seguridad para todos los asientos.
- Que tengan como peso neto mínimo 1000 kg.
- Si los vehículos tienen un motor térmico, la cilindrada mínima debe ser 1250 cm<sup>3</sup> y si los vehículos son eléctricos, la potencia máxima no debe ser menor a 80 KW.
- Deben tener 4 puertas

Por otro lado, la Resolución N° 1885-2016-SUNARP- TR-L de fecha 21 de Setiembre del 2016, establece que para la inscripción de un vehículo que debe brindar un servicio especial; es decir, de uso interprovincial, urbano o de taxi, se le requerirá un formulario notarial que tenga la certificación de la firma por notario del propietario y una copia certificada de la Tarjeta Única de Circulación la cual garantizará que dicho vehículo esté habilitado para ello y que por tanto debe encontrarse vigente a la fecha de presentación del título.

**Informalidad.-** Actualmente, nuestro ordenamiento jurídico, regula a los vehículos a través de distintas normas, para que los ciudadanos puedan brindar el servicio de taxi; es por ello que, teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, nos damos cuenta de muchos puntos que se están incumpliendo con esta nueva forma de brindar servicios que ha surgido de esta

ola tecnológica que se está viviendo en nuestra actualidad, fomentando la informalidad en nuestra sociedad; ya que, al ver que la norma no cumple su función de existir, que es la de regular conductas; se imitaran comportamientos similares en donde no se respetará esta norma, dejando al final que esta sea completamente inservible. De esta informalidad surge lo siguiente:

- Los Taxiaplicativos solicitan requisitos.- como podemos apreciar, estas aplicaciones no pueden solicitar permisos de esta calidad; estando que, al no ser una autoridad, un órgano del Estado peruano.
- Los Taxiaplicativos otorgan permisos para brindar el servicio de taxi.- Las aplicaciones no pueden otorgar permisos, no son competentes, las únicas entidades que pueden realizarlas, son aquellas que nuestro ordenamiento jurídico a establecido para que puedan otorgar estos derechos.
- Los Taxiaplicativos otorgan placas o cambio de placas.- Como se aprecia, este tipo de aplicaciones no brindan ni permisos ni placas ni realizan cambio de placas, pues como ya se había mencionado, no son competentes para poder realizar este tipo de acciones.
- Distinción de taxis entre vehículos de taxiaplicativos.- La clasificación de los vehículos que se especificó en los cuadros anteriormente explicados, fueron creadas a través de una norma con la finalidad de poder identificar cada tipo de vehículo, así como su uso dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre; sin embargo, este tipo de vehículos, no estaría cumpliendo con lo establecido, estaría infringiendo la Ley y peor aún, dificultando el trabajo de los Policías de Tránsito, así como la confusión de los particulares y evadir lo establecido por los Registros de Propiedad Vehicular.
- Multas administrativas.- Cuando un vehículo brinda servicio de taxi sin ningún requisito se le impone una multa pecuniaria; sin embargo, estas no se podrán aplicar de manera efectiva en los casos de servicios por taxiaplicativos; ya que no se podrá distinguir a este de un auto particular por tener la misma placa.
- Igualdad de condiciones.- Consideramos, que no debería existir una distinción entre ambos casos, exonerando a uno de ellos de cumplir los requisitos sin represaría alguna; estando que, ambos tienen la misma finalidad, que es brindar el servicio de taxi; por lo tanto, como es que el Estado al ver esta realidad en donde existe una desigualdad, que fomenta como se comentó en el guion anterior la informalidad, no se pronuncie al respecto regulando una conducta como esta.

## **Formulación del Problema**

Hernández, Fernández y Baptista establecen que la formulación del problema surge de una idea formada por el investigador surgida de una realidad o un contexto en específico, a efectos de colocar la atención necesaria a dicha idea y se fijan a partir de ellos los objetivos necesarios para poder resolver dicho problema (2014, p. 358).

**Problema general:** ¿De qué manera la aplicación de la inmatriculación de vehículos particulares incide en el uso de taxiaplicativos en Lima 2018?

**Problema específico 1:** ¿Existe responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos de Lima 2018?

**Problema específico 2:** ¿Cuál es la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos Lima 2018?

**Justificación del estudio.-** La presente investigación es importante desde un enfoque teórico; estando que, esta va a desarrollar y explicar todos aquellos conceptos (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 360), instituciones jurídicas y temas relacionados a la inmatriculación de vehículos particulares que prestan servicios de taxi a través de aplicaciones móviles, las cuales no están siendo regulados actualmente; es por ello que, que al existir este vacío en la normativa nacional, será un tema innovativo, que al mismo tiempo será un instrumento útil que contribuirá con la sociedad, así como ser un precedente para próximas investigaciones.

Asimismo, desde un enfoque práctico; el presente trabajo de investigación permitirá que se da a conocer la realidad problemática que afronta nuestra sociedad actualmente en cuanto a la informalidad generada por las aplicaciones móviles para brindar el servicio particular de transporte, o en palabras más simples, servicio de taxi, las cuales no se encuentran del todo reguladas, siendo esa la razón por la cual se realiza el presente trabajo de investigación.

Aunado a ello, el presente trabajo de investigación, sustenta su justificación en cuanto a los problemas que se van generando con el avance de nuevas tecnologías y que lamentablemente, nuestro ordenamiento jurídico no se encuentra apto para poder ir a la mano con estos; sin embargo, consideramos que esta tesis contribuirá en la compensación de este vacío legal.

Finalmente, esta investigación también es relevante desde el enfoque metodológico; ya que, ha seguido adecuadamente la aplicación de normas, procedimientos y técnicas metodológicas; en ese sentido, la investigación podrá contribuir en la solución total y/o

parcial de la problemática planteada, la cual será sustentada a través de distintos recursos como las revistas, periódicos, páginas web, códigos, decretos supremos, proyecto de ley, informes, libros, entre otros.

### **Objetivos**

**Objetivo General:** Determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**Objetivo Específico I:** Averiguar si existe responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos de Lima 2018.

**Objetivo Específico II:** Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos Lima 2018.

### **Supuestos Jurídicos**

En el enfoque cualitativo, las hipótesis generadas durante el trabajo, son llamadas supuestos, las cuales a través del avance del trabajo de investigación y los datos recolectados, se afinan para que se pueda llegar a un resultado idóneo del estudio (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 365).

**Supuesto General:** La inmatriculación de vehículos particulares no se aplicaría de manera efectiva en el uso de los taxiaplicativos en Lima 2018

**Supuesto específico I:** Sí existe responsabilidad por parte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos de Lima 2018.

**Supuesto específico II:** La intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos en Lima 2018, se encontraría limitada en su accionar.

## **II. MÉTODO**

El presente trabajo de investigación, ha utilizado el enfoque cualitativo, el cual en palabras de Roberto Hernández, Carlos Fernández y Pilar Baptista, es aquel enfoque que estudia aquella realidad en su contexto de manera natural, obteniéndose e interpretando fenómenos que estén conexos con las personas implicadas.

El enfoque anteriormente mencionado, según los citados autores (2014, p.9) los investigadores manejaremos técnicas metodológicas destinadas a la recolección de datos, las cuales consisten en entrevistas abiertas, discusión de grupo, revisión de documentos, análisis de experiencias, registro de historias de vida, e interacción e introspección con grupos o comunidades; que en palabras más simples nos está tratando de explicar que no existe manipulación alguna de la realidad.

En ese sentido, los autores mencionados con anterioridad, señalan que el enfoque cualitativo se caracteriza por ser naturalista, puesto que este estudia fenómenos en sus propios ambientes naturales, así como su cotidianidad; además, este también se caracteriza como imperativo; es decir, que este enfoque trata de buscar un sentido a los fenómenos en función a los significados que se les otorgue.

Teniendo en cuenta lo expuesto por los citados autores, se infiere que el método cualitativo se basa en las características de los fenómenos que ocurren en nuestra realidad y su objetivo principal es regularizar los resultados obtenidos.

### **2.1 Tipo de Estudio.-**

En relación al tipo de estudio, se debe señalar que el utilizado para el presente trabajo de investigación es BÁSICA; estando que, esta tiene la finalidad de producir nuevos conocimientos y es este tipo de investigación la adecuada para la profundización de la información sobre las relaciones sociales que se pueden producir dentro de la sociedad. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 470) en este caso, al tratarse de un problema que radica dentro de la sociedad peruana, se adapta completamente este tipo de estudio con el tema de investigación presentado.

El nivel de la presente investigación es de carácter Descriptivo- Correlacional; estando que, es de esencia correlacionas pero incluye componente de carácter descriptivo (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 96). En ese sentido, es correcto explicar en qué consisten ambos tipos de estudio, para que se pueda tener un mejor entendimiento del mismo.

Un estudio Correlacional, es aquel que tiene como fin el conocer cuál es la relación o cual es la grado de asociación que existe entre las categorías (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 93); en este caso, se investigará en qué grado se relaciona las normas establecidas en nuestro ordenamiento jurídico para la inmatriculación de vehículos particulares con los taxiaplicativos.

Por otro lado, los estudios de alcance descriptivo tienen la finalidad de determinar las propiedades, características, concepto, entre otros, a efectos de recoger la información necesaria para poder informar y describir un fenómeno (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 92); en el presente trabajo de investigación, se abordaran distintos términos para poder llegar al objetivo general establecido, es por ello que para un mejor entendimiento se describirán las categorías y las derivadas de las mismas.

## **2.2 Diseño de Investigación.-**

En cuanto al Diseño de investigación, en palabras de Roberto Hernández, Carlos Fernández y Pilar Baptista el diseño dentro de las investigaciones de carácter cualitativas, se tendrá que utilizar durante el proceso un abordaje general; estando que este tipo de investigaciones están condicionadas a un contexto en particular. (2014, p. 470)

En ese sentido, el presente trabajo de investigación tiene como Diseño de investigación la Teoría Fundamentada; la cual los citados autores la caracterizan como aquella que se utilizara cuando no se disponen de las teorías necesarias para fundamentar nuestro tema de investigación o cuando las que son similares no resultan ser del todo adecuadas para el contexto o para el tiempo en el que se desarrolla nuestra problemática; además que se adapta para las investigaciones que estudien las ciencias sociales, como es el Derecho (p.471); en esa línea, el tema de investigación del presente trabajo, se ajusta a lo establecido por los autores; estando que se dará una explicación o se creará una teoría al fenómeno, que en este caso es la Inmatriculación de los vehículos particulares y su relación con las aplicaciones móviles, dentro de un contexto en concreto.

## **2.3 Escenario de estudio.-**

Antes de señalar cual es el escenario de estudio del presente trabajo de investigación es necesario saber que el escenario de estudio, es aquel lugar específico donde se recolectaran los datos y se reflejaran los puntos vista que se están adquiriendo por el avance de la investigación (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 367 y 368).

Aunando en el mismo tema, el presente trabajo de investigación tiene como escenario de estudio la ciudad de Lima, en específico en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre peruano; asimismo en el Registro de Propiedad Vehicular (Zona Registral N° IX), donde se desarrollan las categorías de la presente investigación.

#### 2.4 Participantes.-

La población y la muestra en el presente trabajo estará conformado por 10 entrevistados, conformados por 3 Registradores Públicos, 3 Asistentes registrales de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos - SUNARP, en específico del Registro de Propiedad Vehicular y 4 abogados especializados en Derecho Registral.

<b>NOMBRE DEL ENTREVISTADO</b>	<b>GRADO ACADÉMICO</b>	<b>CARGO</b>	<b>AÑOS DE EXPERIENCIA</b>
Aguilar Chuquimuni, José Luis	Abogado Colegiado	Registrador Público (SUNARP)	20 años
Salazar Ruiz, Luisa Carola	Abogada Colegiada	Asistente Registral (SUNARP)	20 años
Vargas Terrones, Maribeth Enith	Abogada Colegiado	Registrador Público (SUNARP)	25 años
García Rivero, José Luis	Abogado Colegiado	Registrador Público (SUNARP)	20 años
Retamozo Chávez, Lina Milagros	Abogada Colegiada	Asistente Registral (SUNARP)	10 años
Castro Medina, Carla Liz	Abogada Colegiada	Asistente Registral (SUNARP)	9 años
Mauricio Tolantino, Esther M.	Abogada Colegiada	Conciliadora Extrajudicial	25 años
Yaipen Mauricio, Zuly Yanina	Abogada Colegiada	Estudio Jurídico "V&Y Y ASOCIADOS"	6 años
Del Carpio Reyes, Vladimir Alexis	Abogado Colegiada	Estudio Jurídico "V&Y Y ASOCIADOS"	6 años
Salazar Cáceres, Luis Miguel	Abogado Colegiado	Abogado independiente	6 años

#### 2.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos y validez.-

Según Hernández, Fernández, & Baptista, las técnicas de recolección de datos y los instrumentos, son fuentes valiosas para poder adquirir datos cualitativos que nos puedan

ayudar a entender el fenómeno central del estudio; las cuales dentro de este enfoque, son los documentos, materiales y artefactos diversos que sustenten el tema (2014, p. 415).

**ENTREVISTA.-** Según los autores Hernández, Fernández, & Baptista (2016) establecen que las entrevistas consisten en que una persona, en este caso el investigador realice una serie de preguntas llamada cuestionario, anotando las respuestas dadas por los participantes, las cuales lo ayudaran en la sustentación del tema de investigación (p. 239).

Por otro lado, los autores anteriormente mencionados, consideran que la entrevista específicamente dentro de un enfoque cualitativo, es más íntima; es decir que es más como una charla a través de la cual se intercambiara la información que será parte del punto de vista que adquirirá el investigador para poder resolver el problema planteado (2014, p. 403).

**GUÍA DE ENTREVISTA.-** Ahora bien, los autores Hernández, Fernández, & Baptista señalan que la guía de entrevista, tiene como fin, el ganar información que será necesaria para comprender y completar algunas carencias que no fueron adquiridas con otro instrumento respecto al fenómeno del estudio; además, que no existe un tipo específico para diseñar esta guía, pues esta es flexible y dependerá del tema investigado (2016, p.424).

**ANÁLISIS DOCUMENTAL.-** Otro instrumento de recolección de datos utilizado es el Análisis documental; el cual consiste en analizar distintas fuentes de información, pero que se caracterizan es específico a los de carácter documental; es decir como por ejemplo, los libros, revistas, artículos, etc. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, p. 418).

**Ficha de análisis de fuente documental.-** Este instrumento nos ayudará analizar las normas y/o teorías realizadas respecto a la inmatriculación de los vehículos particulares y de las aplicaciones móviles (artículos, Informes, pronunciamiento de las instituciones, especialistas y otras fuentes de carácter documental).

Ahora, bien, al respecto de los instrumentos de recolección de datos, es menester señalar que todo instrumento debe reunir requisitos esenciales, entre los que se encuentran la confiabilidad y validez.

La **CONFIABILIDAD** de un instrumento, consiste en el grado de similitud que existe entre un trabajo de investigación con un tema similar a otro o que tengan como un objeto que produzca resultados iguales; si estos llegan a ser iguales no se podría estar frente a un trabajo de investigación “confiable” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, p. 200).

La **VALIDEZ**, consiste en un medidor de las variables; en otras palabras, que el instrumento elegido logre reflejar aquello que con la categoría se pretenda medir (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, p. 200).

## 2.6. Procedimiento

En los enfoques cualitativos que se ubican las llamadas “unidades de análisis” o “categorías”; Hernández, Fernández, & Baptista, conceptualizan a estas como aquellos términos que se determinaran a efectos de organizar los resultados que se relacionan a la investigación del fenómeno (2014, p. 426). En ese sentido, las categorías del presente trabajo de investigación son las siguientes:

UNIDAD DE ANÁLISIS	CATEGORIZACIÓN
La inmatriculación de Vehículos Particulares	Responsabilidad del Estado (Ministerio de Transporte y Comunicaciones)
	Intervención de los Registros Público
El uso de Taxiaplicativos	Informalidad
	Inaplicación de normas

*(Cuadro de elaboración propia)*

## 2.7. Métodos de análisis de datos.-

En esta investigación se utilizará el método analítico, el cual consiste en la aquella búsqueda de datos, clasificaciones, condiciones y comparaciones que se utilizaron para realizar un examen del fenómeno estudiado; es decir de la inmatriculación de vehículos particulares y su uso en los taxiaplicativos; en ese sentido, se identificaron todas las categorías y sus propiedades a efectos de poder analizarlas y poder cumplir con el objetivo propuesto al inicio de la presente investigación. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, p. 521).

Asimismo, se usará el método deductivo que consiste en aquella aproximación que realizamos los investigadores a efectos de poder crear y/o corroborar las hipótesis, que en el enfoque cualitativo son llamados supuestos; este tipo de método se basa en que el investigador defienda sus objetivos a través de la investigación realizada (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, p. 6 y 13).

## 2.8 Aspectos éticos.-

La presente investigación se llevará a cabo, teniendo en cuenta y respetando las disposiciones legales, normativas, éticas, morales y sociales establecidas dentro de nuestro ordenamiento

jurídico durante el desarrollo de la investigación; además, los resultados que se obtendrán no perjudicarán ni comprometerán de forma directa o indirecta a los participantes (investigador, asesores, entrevistados), ni a terceros.

Por otro lado, es necesario resaltar que la aplicación de los instrumentos de recolección de datos desarrollados anteriormente, se desenvolverán con el debido consentimiento informado de los participantes, procurando que no se vea perjudicado el aspecto de la privacidad o cualquier otro derecho que se pueda ver involucrado a la presente investigación.

Finalmente, señalar que los datos adquiridos; es decir, las fuentes de información utilizadas, están debidamente citadas a efectos de respetar los derechos de autor derivados de los mismos.

### III. RESULTADOS

Los resultados obtenidos en la presente investigación, se realizaron siguiendo los objetivos y corroborando los supuestos planteados a lo largo de la investigación; con la finalidad, de obtener información válida y relevante para el objeto de estudio. Según lo establecido por Hernández, Fernández y Baptista (2015), al realizar una investigación de tipo cualitativo, es pieza clave el saber clasificar y ordenar la información obtenida, sin discriminar con que instrumento de recolección de datos se haya utilizado. Es por ello, que se ha decidido ordenar los resultados de acuerdo a los objetivos planteados en la presente tesis.

En atención al Objetivo General, el cual era “Determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018” se plantearon tres preguntas derivadas de este; siendo la primera ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?; a partir de ella, se obtuvo la siguiente información, los Registradores José Luis Aguilar, Maribeth Vargas; las asistentes registrales, Milagros Retamozo, Luisa Salazar ;y los abogados, Esther Mauricio y Luis Salazar; respondieron a la interrogante, señalando que no consideran que las normas de la inmatriculación incidan dentro de este tipo de servicios por aplicativos; puesto que consistían en actos solicitados por los particulares, que se encontraban dentro de las funciones del Registro de Propiedad Vehicular el otorgamiento de placas. Sin embargo, el Registrador José Luis García y los abogados Vladimir del Carpio y Zuly Yaipen, no limitaron su respuesta ahí; sino, decidieron acotar más al respecto, señalando que existen autoridades competentes para la regulación de los mismos, y que de alguna u otra forma, el Registro de Propiedad Vehicular podría intervenir al respecto.

Por otro lado, en la segunda pregunta, derivada del objetivo general, ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?, todos los entrevistados respondieron de la misma forma, que No existía norma alguna que haya sido emitida por el Registro de Propiedad Vehicular al respecto; a pesar de ello, los abogados Esther Mauricio, Vladimir del Carpio y Zuly Yaipen y Luis Salazar, aunaron en esto, señalando que debería existir regulación alguna emitida por un órgano competente con la finalidad que se pueda llenar el vacío legal existente.

En cuanto a la tercera pregunta ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?, hubieron tres respuestas distintas, el Registrado José Luis García y el Abogado Luis Salazar, basaron su respuesta en que este tipo de vehículos que brindan dicho servicio deberían utilizar la placa distinta a la de los vehículos particulares; puesto que era necesario para tener una seguridad vial y sobre todo para brindar seguridad a los ciudadanos; sin embargo, no mencionaron que tipo de placa sería la adecuada, dejando la posibilidad que se pueda crear una placa única para este tipo de vehículos. Asimismo, los Registradores José Luis Aguilar, Maribeth Vargas y el abogado Vladimir del Carpio, especificaron que no deberían utilizar las mismas placas que los vehículos particulares; estando que, no era lo correcto según los reglamentos creados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, además, que se deberían formalizar cumpliendo los requisitos y procedimientos establecidos por la entidad mencionada.

La respuesta que brindaron en la tercera pregunta, de las Asistentes Registrales Luisa Salazar, Milagros Retamozo, Carla Castro y las abogadas Esther Mauricio y Zuly Yaipen, giraba alrededor que las placas adecuadas para los vehículos que brindan el servicio de taxi mediante aplicativos móviles, deberían ser las mismas que cualquier otro vehículo que brinda dicho servicio; es decir, las placas blancas con franjas amarillas; además que estos debían cumplir con todos los requisitos señalados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones; puesto que, no sería justo o correcto que se exijan ciertos efectos jurídicos a algunos usuarios y a otros no, cuando se basan en los mismos supuestos.

Habiendo obtenido dicha información por parte de los entrevistados relacionados al Objetivo General planteado; se procederá con la exposición de los resultados obtenidos por el Objetivo Específico 1, el cual es “Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos”, bajo este objetivo se desprendieron tres preguntas, al igual que en el objetivo general. La pregunta número cuatro, que se deriva del objetivo específico 1, como se explicó en el párrafo precedente, es ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?, hubieron distintas acotaciones; sin embargo, todas coincidieron que era competencia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la regulación de dicha conducta. En ese orden de ideas, La Registradora Maribeth Vargas y la Abogada Zuly Yaipen concuerdan en que si bien, el

Ministerio de Transporte tiene la competencia en la regulación de esta conducta; el Registro de Propiedad Vehicular, podrá contribuir en segundos actos a la ejecución y/o aplicación de dicha regulación. La Asistente Registral Luisa Salazar y la Abogada Esther Mauricio, es esta pregunta, acotaron la existencia de un nuevo proyecto de Ley, que por algunos motivos, no entra en vigencia aun, mediante el cual se establece una regulación por parte del Ministerio de Transporte a los vehículos que brinden servicio de taxi mediante aplicaciones móviles, la cual tiene como finalidad garantizar los derechos y seguridad de los usuarios. Muy distinta, fue la respuesta del Registrado José Luis García, la Asistente Registral Carla Castro y el Abogado Vladimir del Carpio, que dijeron que debería crearse una nueva norma especial para esta conducta; ya que no existía norma igual o parecida a esta; es decir, que siendo una nueva conducta que ha surgido por el avance tecnológico, debería ser regulada de forma específica; y como resaltó el abogado Vladimir del Carpio, evaluar que quizá podría necesitarse una nueva entidad adscrita al Ministerio de Transporte y Comunicaciones destinada a la fiscalización, formalización y regulación de los vehículos que brindan servicio de taxi mediante aplicativos móviles.

Por otro lado, en la pregunta número cinco, la cual versaba en que ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?, en esta pregunta, se evidencia que algunos de los entrevistados tenían determinada una postura en específico y radical; mientras que, en otros, tenían un punto de vista imparcial. El Registrador José Luis García y las Asistentes Registrales, Milagros Retamozo y Carla Castro, señalaron que este tipo de vehículos que brindan servicio de taxi, causan desorden e informalidad dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre; aunando en ello, la Registradora Maribeth Vargas y los abogados Vladimir del Carpio y Luis Salazar, resaltaron que no solo creaba informalidad; sino, que también existían muchos vacíos legislativos que giraban sobre la inseguridad ciudadana, evasión de impuestos y temas laborales que no se estaban regulando en la actualidad y todos provenían del objeto de estudio de la presente tesis. En cambio, el Registrador José Luis Aguilar y la Abogada Esther Mauricio, concordaron en que era todo lo contrario, que este tipo de servicios brindaban más seguridad a los usuarios; estando que, otorga ciertas medidas de seguridad; y, no generan tanta informalidad, puesto que ya existe informalidad en el Perú en cuanto a brindar servicio de taxi sin cumplir los requisitos.

En la última pregunta derivada del objetivo específico 1; es decir, la pregunta seis, ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?, El Registrado José Luis García, las Asistentes Registrales Milagros Retamozo, Carla Castro y los abogados Esther Mauricio, Zuly Yaipen y Luis Salazar, consideran que el órgano competente para la regulación de esta conducta es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones; acotando a ello, la Registradora Maribeth Vargas y la Asistente Registral Luisa Carola, señalaron también, que en segundos actos, el Registro de Propiedad Vehicular podría intervenir en la normativización de esta conducta. Una postura distinta, fue la del Registrador José Luis Aguilar y la del doctor Vladimir del Carpio, que establecieron que no hay un órgano regulador de esta conducta o alguno que pudiera hacerse cargo; es por ello que se debería evaluar la propuesta de crear un nuevo órgano adscrito al Ministerio de Transporte que ayude con la regulación, fiscalización y orden del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

El Segundo Objetivo Específico de la presente tesis es “Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos”; de este surgieron tres interrogantes, al igual que los objetivos anteriormente expuestos. La séptima pregunta de esta tesis es ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?, en esta pregunta, el Registrado José Luis Aguilar, José Luis García, las Asistentes Registrales Luisa Carola, Milagros Retamozo y las abogadas Esther Mauricio y Zuly Yaipen, tuvieron una misma respuesta, la cual versaba en que no es competencia de los Registros Públicos, más que la inscripción de vehículos o el cambio de características; además, que es solicitud de los administrados o usuarios que tipo de placa se le otorgan; es decir, que ellos determinan de qué manera será utilizado el vehículo, escapa de las manos de los Registradores Públicos y asistentes registrales en la calificación y precalificación de los títulos, respectivamente. En cambio, la Registradora Maribeth Vargas, la Asistente registral Carla Castro y los Abogados Vladimir del Carpio y Luis Salazar, señalan que si podría intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, siempre y cuando sean en segundos actos y no de forma independiente. Siguiendo ese orden de ideas, la octava pregunta que deriva del segundo objetivo específico es ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?, Sobre esta pregunta, el

Registrador José Luis García y los abogados Esther Mauricio, Zuly Yaipen y Luis Salazar, señalan que Sí sería conveniente la creación de una nueva placa y de una nueva regulación especial para este tipo de vehículos que brindan dicho servicio mediante taxiaplicativos. Por otro lado, el Registrador José Luis Aguilar, Maribeth Vargas, y las Asistentes Registrales, Luisa Salazar, Milagros Retamozo y Carla Castro, consideran que no sería una muy buena opción la creación de una nueva placa; puesto que estaría restringiendo el uso del mismo, solo basta con la formalización y que se utilice la de los taxis, es decir la blanca con franja amarilla. Sin embargo, la postura del Abogado Vladimir del Carpio, resalta entre todas; estando que, que este señala que no sería conveniente la creación de una nueva placa, no solo por lo mencionado con anterioridad; sino también, porque crearía muchos más costos de transacción que otros; además, que para que los usuarios se motivaran para esta opción y/o la formalización, deberían motivar de una forma distinta, quizá dando privilegios que otros no puedan acceder, con la finalidad de incentivar una buena cultura en los usuarios.

Finalmente, la última pregunta de toda la entrevista, es ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?; todos los entrevistados respondieron de la misma forma, todos consideran que el área competente para realizar el cambio de uso; es decir, la formalización de estos vehículos, sería el área de cambio de características; y, si en alguna normativa lo estipulara, también podría intervenir el área de inmatriculación.

De otro lado, en cuanto al análisis documental, se analizó el Proyecto de Ley N° 3351/2018-CR, la cual establece requisitos para la selección de los conductores; pero se limita a establecer ciertos estándares de seguridad, sin prever la necesidad que sea este un requisito. También se analizó, la Resolución 08/01/201 de la DGT de Madrid, se dan otro tipo de incentivos por fomentar en este caso el uso de vehículos ambientales, a través de los llamados “ABONOS” regulados en el artículo 117 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (ANM 2018/45) la cual señala que los tipos de vehículos con cierto tipo de pegatina tendrán beneficios extras o facilidades que otro tipo de vehículo no podrá acceder, motivando de esta forma a los usuarios. En ese sentido, se analizó la Resolución Ministerial N°250-2019-MINEM/DM, mediante la cual, se pretende incentivar la inclusión de vehículos eléctricos e híbridos en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre, sin embargo, mediante esta norma se debe evaluar que existen distintos tipos de vehículos eléctricos e híbridos que tienen características distintas que aun entran en la clasificación de los vehículos M1.

#### **IV. DISCUSIÓN**

Esta Investigación tuvo como propósito determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxi aplicativos. Somos testigos que en el Perú los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicaciones móviles, siguen circulando con placas particulares, en vez de las placas destinadas para este servicio; dejando así, sin efecto las normas que se encuentran ya en nuestro ordenamiento jurídico, las cuales si bien, no se adecuan del todo; ya que estamos frente a una conducta completamente nueva, se podrían ir aplicando otras normas, con la finalidad de cumplir con el principio general del derecho que ante un defecto de la ley o algún vacío legal, nunca se debe dejar de aplicar el derecho; aplicando distintas normas u otras fuentes del derecho. En ese sentido, considero que se deberían ir aplicando las normas que se encuentran vigentes en el ordenamiento jurídico peruano; siendo la base de este pensamiento, este tipo de vehículos están siendo utilizados para el servicio de taxi; por lo tanto, es necesario que por la seguridad de los usuarios y de los mismos conductores, cumplan con las exigencias que establece el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, así como los Gobiernos Locales y Regionales mediante sus ordenanzas.

El primer hallazgo radica en que no se está aplicando de manera efectiva las normas de la inmatriculación en los vehículos particulares que brindan servicio de taxi a través de aplicativos móviles; estando que, teniendo en cuenta las respuestas de las preguntas realizadas a los entrevistados, las normas que se aplican en la inmatriculación de vehículos particulares no inciden de manera adecuada y efectiva en los vehículos particulares que brindan el servicio de taxi mediante aplicaciones móviles; bajo las premisas que, en primer lugar, las normas establecidas para la inmatriculación las cuales fueron creadas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, así como, normas internas creadas por el Registro de Propiedad Vehicular, no prevén dentro de ellas la posibilidad de dicha conducta o dicho supuesto; estando que, las normas son antiguas, y esta es una situación que ha surgido por el avance tecnológico en el cual la sociedad ha acogido. Además, como se ha evidenciado, tanto registradores, asistentes registrales y abogados especialistas en derecho registral, no tienen conocimiento de normas que puedan aplicarse en dichas situaciones; a pesar de ello, consideran que es necesario y urgente que se cree normativa alguna que regule esta conducta que va aumentando cada vez más, generando mucha más informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Por otro lado, en cuanto a la

guía de análisis documental evidenciamos que, existe un Proyecto de Ley N° 3351/2018-CR, “Proyecto de Ley de Regulación del Servicio de Taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de Internet móvil” el cual podría solucionar este vacío legal existente, sin embargo, al encontrarse este paralizado, se debería ir utilizando las normas ya establecidas en nuestro ordenamiento jurídico.

Coincidimos con Peña (2014), quien manifiesta en su conclusión que en la inmatriculación y en otros actos, se están omitiendo formalidades; es decir requisitos que establece nuestro ordenamiento jurídico, por el hecho que no encaje una conducta específica con la norma; asimismo Ruiz, Gutiérrez y Garay (2018), quienes señalan en su conclusión que la tecnología de hoy en día al estar al alcance de cualquier usuario, debería estar supervisada por las autoridades con la finalidad que sean utilizadas para generar un desarrollo en la sociedad y no para perjudicarla. Asimismo, Mendoza (2016) quien manifiesta como conclusión que existen distintos vacíos legales, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, ya que la sociedad esta teniendo distintas transformaciones en todos los aspectos, siendo el más importante el tecnológico, el cual deber ser regulado a efectos que no perjudique a la sociedad. Es por ello, que Pizarro (2014), advierte como conclusión que el utilizar este tipo de aplicaciones en la sociedad genera una nueva conducta la cual si no se encuentra regulada, se estarían vulnerando principios dejando de lado la seguridad jurídica que debería brindarse al momento de la inmatriculación de los vehículos.

Coincidimos con los autores José María Elías, Isabela Pérez y Alex Bermúdez (2018), quienes manifiestan que la creación de nuevas conductas; en este caso, la inmatriculación de vehículos particulares y la relación que tiene con el uso de taxiaplicativos, solo manifiesta la falta de armonización existente entre el ordenamiento jurídico peruano con lo que sucede actualmente en la sociedad peruana. Asimismo, Gonzales Barrón (2015), señala que en la inmatriculación no solo se abre una nueva partida, si no también se le otorga una placa de rodaje que es la que identificara al vehículo; por lo tanto, a efectos de brindarse la seguridad jurídica correspondiente a los usuarios deberá existir relación con lo señalado en la partida registral tanto como la forma en la que circulará en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

Otro hallazgo importante de nuestra investigación tiene que ver con que si se ha averiguado de quien es la responsabilidad de la regulación de la conducta materia de investigación; el Ministerio de Transporte y Comunicaciones es el ente competente y responsable; estando

que, a través de la entrevista, se evidencia que, algunos entrevistados consideraban que sí era necesaria la intervención del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, como único ente competente para la regulación de la conducta materia de investigación; sin embargo, otras posturas, completamente válidas, consideran que no solo se debería quedar ahí el actuar, si no que debería en segundos actos, intervenir también el Registro de Propiedad Vehicular; mas no como un ente regulador, si no como un ente ejecutor de las normas que sean creadas por este Ministerio. Una de las posturas que llamo más mi atención fue sobre la evaluación de la necesidad de crear un órgano adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, encargado en la fiscalización, formalización y regulación de los vehículos que brindan el servicio de taxi mediante aplicativos móviles; puesto que, es una idea innovadora, que contribuye en esta tesis, brindando una alternativa extra para la regulación de esta conducta, no solo dejando el accionar del Estado, en una norma especial; si no un ente que este en constante observación del cumplimiento de esta norma; lo cual considera la autora de esta tesis, un aporte nuevo que en nuestro ordenamiento jurídico se adecuaría de una forma mucho más fácil y ordenada. Por otro lado, en cuanto a la guía de análisis documental evidenciamos que la Resolución Ministerial 250-2019-MINEM/DM, aprueba y fomenta la inclusión de vehículos eléctricos al mercado peruano, lo cual, verificando las características de estos vehículos no suelen cumplir con los requisitos que el mismo Ministerio de Transporte ha señalado como necesarios para brindar el servicio de taxi, lo cual generará mucha más informalidad e inseguridad si no se norma la conducta materia de investigación.

Coincidimos con Campos (2005), quien manifiesta en su conclusión que la circulación de los taxis y vehículos particulares, en este caso se podría incluir a los taxiaplicativos, deberían estar organizados a través de un sistema que este mismo propone; así mismo señala que debería estar bajo la guía del Ministerio de Transporte o de algún otro organismo sea público o privado que este designe. En ese sentido, Rivas (2018) manifiesta como conclusión que es necesaria la intervención del Estado; estando que es su responsabilidad el evitar situaciones no deseadas como los accidentes o la informalidad que se incrementa por el indebido actuar del mismo, siendo el Ministerio de Transportes el indicado para ejercer el control correspondiente, ya sea a través de sus inspecciones, monitoreo o similares. Finalmente Canchari (2014) quien advierte como conclusión que debe existir una constante supervisión por parte del Estado en cuanto a la prestación de servicios brindadas por las empresas, de lo contrario generaría no solo informalidad, sino también vulnerabilidad en la sociedad en la

autoridad que representa este mismo, siendo competencia del propio estado la regulación y control de las conductas surgidas, el cual podrá ser ejercido mediante la entidad especializada en el tema, el cual, siguiendo la línea, sería el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Coincidimos con el autor del marco teórico Carlos de la Torres (2015, p.20); quien señala que existe un término determinado en la intervención del estado en el cumplimiento de las normas señaladas, además de especificar que el estado debe controlar mediante las entidades que este tiene, de acuerdo a la materia en la que se encuentran especializadas; por lo tanto, el control debido debe ser realizado por una entidad que pueda intervenir en la regulación y control debido de la conducta materia de investigación.. Asimismo, Esteban Mestre (2017, p. 12); quien señala que estos avances tecnológicos deben ser normativizados y es responsabilidad del Estado, es decir que una autoridad competente, es la que debe realizar su debida regulación y tipificación de las conductas; se determinara la competencia de la entidad, en relación a lo que sea necesario por la conducta; en ese caso, al tratarse de una conducta relacionada a la circulación de vehículos por el Sistema Nacional de Transporte Terrestre, es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Otro hallazgo importante de nuestra investigación tiene que ver con que si se determinó que el Registro de Propiedad Vehicular interviene en el otorgamiento de placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos móviles; sin embargo se limita su accionar en cuanto a su propia naturaleza; estado que, varios de los entrevistados consideraron que la intervención de los Registros públicos consistía en el otorgamiento de placas mediante la solicitud de inscripción que presentaban los administrados; es decir, que los Registros Públicos, específicamente el Registro de Propiedad Vehicular limitaba su actuar en el otorgamiento de placas confiando en el uso que señalen ellos mismo; posterior a ello, los registradores y los asistentes registrales podrán evaluar si estos vehículos cumplen los requisitos necesarios para poder otorgarles las placas materia de solicitud. Por otro lado, en cuanto a la guía de análisis documental evidenciamos que según la Resolución de 01/08/2016, de la Dirección General de Tráfico – DGT, de n Madrid, se creó con la finalidad de brindar incentivos a los ciudadanos para utilizar una placa distinta a las demás, lo cual ayudo a fomentar una conducta. Tesla es una marca de autos electrónicos que no dañan al medio ambiente; o, mejor dicho, que no contaminan tanto como cualquier otro carro; con la finalidad de incentivar a los usuarios a comprar este auto, Madrid considero adecuado crear

una nueva placa, otorgándoles beneficios, merma en el porcentaje en las multas, exoneraciones a ciertos tributos, entre otros; que inculcó una conducta en los ciudadanos de dicho país. Ahora bien, aterrizando dicha idea en Perú, para que se pueda crear una nueva placa o al menos que los usuarios que brindan el servicio de taxi mediante aplicaciones móviles se formalicen, el Estado debe intervenir de manera eficaz y eficiente; es por ello, que para que este sea eficiente, el Ministerio de Transporte debería ser el ente regulador, y para ser eficaz, el Registro de Propiedad Vehicular, podría contribuir en segundos actos en la formalización de estos vehículos, con dicho ministerio.

Coincidimos con Catillo (2008) quien señala como conclusión que el Registro de Propiedad del distrito federal de México, tienen la finalidad de dar publicidad y seguridad jurídica, acreditando que dicho certificado otorgado acredite no solo la propiedad, si no que se asegure que dicho bien inscrito contengan todas las características necesarias para la individualicen del vehículo, lo cual incluye, el número de serie, de motor, el uso, entre otros. En ese sentido, Llenera (2016) quien señala como conclusión que los Registros Públicos brinda seguridad jurídica, toda vez que se cumplan con lo señalado en la normativa vigente, así se podrán evitar los conflictos sociales y/o judiciales que puedan surgir de la discrepancia entre lo publicitado y lo que ocurre en la realidad. Finalmente, Siguas (2014) quien advierte como conclusión que todas las inscripciones registrales tienen como función principal el brindar seguridad jurídica, y solo se podrá otorgar esta, si se cumplen con todos los requisitos señalados en el ordenamiento jurídico peruano, de lo contrario no existirá relación con la sociedad y por lo tanto, no será cierto lo publicitado por la misma.

Coincidimos con Gonzales Barrón (2015), quien señala que los Registros Públicos, no es un ente regulador; es decir, que no crea normas, sino que es considerado como aquel que exige todos los requisitos que otra entidad señala como necesarios para, en este caso, la inmatriculación; en otras palabras, es un filtro que se debe pasar para la inscripción de un título. Es por ello, que el ente regulador, como se había dicho con anterioridad, debería ser el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y si fuera necesario, la creación de un órgano adscrito a este, que se encargue de la fiscalización y orden de este tipo de vehículos que brindan dicho servicio; con la finalidad que el Registro de Propiedad Vehicular, pueda actuar, ya sea al momento de la inmatriculación o al momento de cambiar las características, de acuerdo a lo estipulado en dicha norma especial y posteriores disposiciones que pueda regular el órgano en cuestión.

## V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que la normativa utilizada en la inmatriculación de vehículos particulares no es aplicada de manera efectiva en los vehículos que brindan el servicio de taxi mediante aplicaciones móviles; estando que, nuestro ordenamiento jurídico si bien contiene normas que se podrían aplicar en estas situaciones a través de la analogía, no existe una normativa específica para estas conductas. El proyecto de ley se quedó estancado, y han surgido distintas normas nuevas que podrían complicar mucho más la situación, evidenciando la necesidad de la regulación de esta conducta.
2. La Responsabilidad en cuanto a la entidad competente para la regulación de la circulación de los taxi que brindan dicho servicio por aplicaciones móviles, es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones; siendo lo más correcto que se ejerza un control constante en este tipo de vehículos, que podría contribuir al cumplimiento de normativa ya existente, así como la aplicación de las nuevas.
3. El Registro de Propiedad Vehicular, se encuentra limitado en su accionar respecto a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos; puesto que, no puede aplicar la normativa de la inmatriculación al otorgar las placas de rodaje, bajo la premisa que estos se basan en la rogación del usuario que es la inmatriculación de estos vehículos en sí; por lo tanto, solo intervendría en segundos actos luego que la entidad competente (Ministerio de Transporte y Comunicaciones) ya haya regulado la conducta en cuestión.

## **VI. RECOMENDACIONES.**

1. Se recomienda que se promueva el proyecto de ley N° 3351-2018-CR junto a los demás proyectos que se han unido para la creación de la “Ley que regula a las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial - taxi y crea el registro nacional” que se encuentra estancado desde del 29/01/2019; bajo la premisa, que es necesaria la regulación de esta conducta en nuestra sociedad.
2. Se recomienda que siendo la Entidad competente, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, se evalúe la necesidad de una nueva placa y se cree una nueva norma que regule la circulación de los vehículos que brindan el servicio de taxi mediante aplicaciones móviles; ya sea con una dirección u órgano adscrito al mismo. Además que mediante esta norma, se establezca que se llevará un registro de los vehículos inscritos en los taxi aplicativos, tanto los datos del conductor, como los del vehículo; con la finalidad, de llevar un control y verificar que se cumplan tanto con las normas ya establecidas en nuestro ordenamiento jurídico; así como, las nuevas que se crearan.
3. Se recomienda que luego de regulada la conducta materia de investigación, se cree una norma interna en el Registro de Propiedad Vehicular, para que sepan cual sería el procedimiento para calificar los títulos que contengan esta característica (brindar servicio de taxi, mediante taxi aplicativos), ya sea al momento de la inmatriculación, como en el cambio de características; además, de tener acceso libre al registro que llevaría el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

## REFERENCIAS

- Alamillo Domingo, I. (2013). *Derecho y Redes sociales*. (2.<sup>a</sup> ed.). España: Editorial Aranzadi S.A.
- Arrieta Sevilla, L. (2010). *El Torrens title y el Registro de la Propiedad español*. Madrid, España: Editorial J. San José S.A.
- Atilio Cornejo, A. (2001). *Derecho Registral*. (1.<sup>a</sup> reimpresión). Buenos Aires, Argentina: Editorial ASTREA.
- Baker, S. Y Skok, W. (enero, 2019). Evaluating the impact of Uber on London's taxi service: A critical review of the literature. *Revista Knowledge and Process Management* (vol. 26 Issue 1). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=5027d149-807a-4f24-8722-80d6abd13f7f%40sdc-v-sessionmgr03&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=134801823&db=bth>
- Baker, S. Y Skok, W. (Octubre/diciembre, 2018). Evaluating the impact of Uber on London's taxi service: A strategic review. *Knowledge & Process Management* (vol. 25 Issue 4). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=b4655e0a-d24e-49e1-9c7e-bde06ad89bd4%40sessionmgr4007&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=133048015&db=bth>
- Belmon, A. y Ruiz, F. (enero, 2014). Young People as Users of Branded Applications on Mobile Devices. *Revista Comunicar* (vol. 22 Issue 43). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=196fc2a5-0476-4966-b9f5-29823ddd7049%40sdc-v-sessionmgr03&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=96960675&db=fua>
- Berg, J. y Johnston, H. (enero 2019). Too Good to Be True? A Comment on Hall and Krueger's Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners. *Revista IRL Review* (vol. 72 Issue 1). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=2&sid=0864c256-3e76-44ab-ad5a-845a405b5ec6%40sdc-v->

- sessmgr03&bdata=JmxhbmC9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=133486146&d  
b=bth
- Borowiak, C. y Ji, M. (marzo, 2019). Taxi co-ops versus Uber: Struggles for workplace democracy in the sharing economy. *Revista Journal of Labor and Society* (vol. 22 Issue 1). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=c4d35e4d-83a9-4982-88d0-dfb053b876c6%40sdc-v-sessmgr01&bdata=JmxhbmC9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=135599162&d b=bth>
- Canchari Gutiérrez, R. (2014). *Riesgos de Seguridad en el Desarrollo de Aplicaciones Web, Ayacucho, 2014*. (Tesis de pregrado, Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga). (Acceso el 28 de abril de 2019).
- Campos Rodríguez, C. (2005). *Diseño de Información, ordenamiento y estandarización del Servicio de Taxis Colectivos para la ciudad de Santiago*. (Tesis de pregrado, Universidad de Chile). (Acceso el 28 de abril de 2019).
- Castillo Pérez, M. (2008). *El desuso del procedimiento de Inmatriculación administrativa en el Registro Público de la Propiedad y su derogación en el Código Civil para el Distrito Federal*. (Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México). (Acceso el 28 de abril de 2019).
- De la Torre, C. (2015). *El reto del cumplimiento normativo laboral en múltiples jurisdicciones y países*. Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=1567b831-0502-4210-bce8-f21d6b1e9278%40sdc-v-sessmgr04>
- Dubal, V. (2017). The Drive to Precarity: A Political History of Work, Regulation, & Labor Advocacy in San Francisco's Taxi & Uber Economies. *Revista Berkeley Journal of Employment & Labor Law* (vol. 38 Issue 1). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=90702f12-15d4-42a0-a77c-5fc7c18e0fb9%40sdc-v-sessmgr01&bdata=JmxhbmC9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=122333184&d b=bth>
- Durren, J., Manrai, A. y Manrai, L. (diciembre, 2015). Effective use of marketing technology in Eastern Europe: Web analytics, social media, customer analytics, digital campaigns and mobile applications. *Revista Journal of Economics, Finance &*

*Administrative Science* (vol. 20 Issue 39). Recuperado de:  
<http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=87cd6d43-9394-4c9a-9444-6d80c7980c6b%40sessionmgr4008&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=112363268&db=bth>

D'arc da Silva, R. *et al.* (Enero/abril, 2018). Development of a gamification characteristics measurement scale for mobile application users. *Revista Internext: Review of international Business* (vol. 13). Recuperado de:  
<http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=f98c85f2-1451-4195-b442-98a350d1d396%40sessionmgr4006>

10 Claves para ponerse al día en cumplimiento normativo. (2017). *Revista MANAGEMENT*. Recuperado de:  
<http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=a9f1d399-9107-4860-aa37-342e3e05c312%40sessionmgr4008>

Fernández-Cavia, J. y López, M. (2013). Communication, destination brands and mobile applications. *Revista Communication y Society* (vol. 26 Issue 2). Recuperado de:  
<http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=1fcd3908-6fc2-46ec-8b76-ad243afa5609%40sessionmgr4006&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=92564880&db=fua>

García Vila, J. (2008). *La inmatriculación y los terceros: "El inmatriculante como tercero y los terceros respecto de la inmatriculación"*. Madrid, España: Editorial JACARYAN S.A.

Gevero, A., Alves, E. y Durante, B. (Diciembre 2015/enero 2016). How Uber and other ride-sharing companies are roiling the taxi medallion industry. *Revista RMA Journal* (vol. 98 Issue 4). Recuperado de:  
<http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=32eccc9d-342d-4188-b5f1-15281f51cbdb%40sessionmgr4006&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=111060760&db=bth>

Gonzales Barrón, G. (2015). *Derecho Registral y Notarial*. (1.<sup>a</sup> ed.). Lima, Perú: Editorial San Marcos.

- Gonzales Barrón, G. (2008). *Introducción al Derecho Registral y Notarial*. (2.<sup>a</sup> ed.). Lima, Perú: Jurista Editores E.I.R.L.
- González, M., Lizcano, J. y Asprilla, Y. (Enero/junio, 2017). UBER en el medio ambiente urbano: Una revisión desde la teoría de Sistemas en el caso Mazatlán. *Revista Electrónica Redes de Ingeniería* (especial ed.) . Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=f0ba117f-d5e1-4849-a084-77ec2ccd8ab3%40sdc-v-sessmgr02>
- Guevara Manrique, R. (1990). *Derecho Registral*. (4.<sup>a</sup> ed.). Lima, Perú: Editora FECAT E.I.R.L. LTDA.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6.<sup>a</sup> ed.). México: MCGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES S.A. de C.V.
- Kibum, K, Chulwoo, B. y Jeong-Dong, L. (abril, 2018) Creative destruction of the sharing economy in action: The case of Uber. *Revista Transportation Research Part A: Policy & Practice* (vol. 110). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=157ce081-9ab4-4af9-83a9-535c0e7367eb%40sdc-v-sessmgr01&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=128804915&db=bth>
- Larios, J. y Farias N. (Julio/diciembre, 2015). Mobile application for the assessment of interests and skills based on the test Luis Herrera y Montes. *Revista Iberoamericana de las Ciencias Sociales y Humanísticas* (vol. 4 Issue 8). Recuperado de: [http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=503950656024\\_2](http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=503950656024_2)
- Llerena Salazar, J. (2017). *El establecimiento de un sistema constitutivo de inscripción en relación a las transferencias de bienes inmuebles inscritos en notarias públicas de Comas 2016*. (Tesis de pregrado, Universidad Cesar Vallejo). (Acceso el 28 de abril de 2019).
- Mendoza Espinoza, M. (2016). *Las negativas en el Registro de la Propiedad y la Seguridad Jurídica*. (Tesis de maestría, Universidad Regional Autónoma de los Andes – UNIANDES- STO. Domingo). (Acceso el 28 de abril de 2019).
- Orozco, N. (mayo, 2018). El ‘Uber’ de la renta de autos particulares. *Revista Entrepreneur Mexico* (vol. 26 Issue 5). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=67c2b8d1-56d1-4428-bcfc-a6d8be759590%40sdc-v->

sessmgr01&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=129422328&d  
b=b9h

Orozco, S. (Julio/diciembre, 2015). Uber: the technological platform that breaks with traditional schemes of regulation in matters relating to individual passenger transport in Colombia. *Revista Derecho Comunicaciones y Nuevas Tecnologías* (14). Recuperado de:

<http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=7389cc98-b5cc-419a-86cd-51339812adae%40sdc-v->

sessmgr02&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=113860733&d  
b=fua

Peña Paquiaure, R. (2014). *Inscripción de Primera de domino de vehículos en los Registros Públicos de Ayacucho: Un estudio de la omisión de las formalidades en la transferencia de vehículos*. (Tesis de maestría, Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga). (Acceso el 28 de abril de 2019).

Pérez, I. *El cumplimiento normativo y la ciberseguridad, principales retos legales para las empresas españolas*. Recuperado de:

<http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=4bef285d-77ed-457d-ade3-43be94fa3389%40sessionmgr4008>

Pizarro Santibáñez, R. (2014). *Aspectos procesales en la implementación de un Registro Inmobiliario Electrónico*. (Tesis de licenciatura, Universidad de Chile). (Acceso el 28 de abril de 2019).

Preciado, C. *et al.* (enero/junio, 2019). Mobile Apps Adoption for the Taxi Service in Mexico. *Revista Mercados y Negocios* (vol. 1 Issue 39). Recuperado de:

<http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=686edd04-20c2-422b-8f46-3559e1ad93ae%40sdc-v->

sessmgr02&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=134566612&d  
b=bth

Ray, K. y Hua, J. (2018). Beyond the precariat: race, gender, and labor in the taxi and Uber economy. *Revista Social Identities* (vol. 24 Issue 2). Recuperado de:

<http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=0c8082bb-cff8-434f-8819-0295d96b060b%40sdc-v->

sessmgr03&bdata=Jmxhbm9ZXMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZI#AN=127445100&d  
b=sih

- Rivas Maquera, J. (2018). *Implementación de un Plan de Seguridad y Salud Ocupacional en los Talleres de Mantenimiento Mecánico de Vehículos Livianos de un Concesionario Automotriz*. (Tesis de pregrado, Universidad Nacional de San Agustín). (Acceso el 28 de abril de 2019).
- Ruiz, E., Gutiérrez, J. y Garay, L. (Enero/abril, 2018). Visualizing derivative-based problems using applications on mobile devices. *Revista Journal Educational Innovation* (vol. 18 Issue 76). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=ebd92031-e1b4-4ca8-8928-4c512772c813%40sdc-v-sessionmgr01&bdata=Jmxhbmc9ZXMMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=128508277&db=eue>
- Ruiz Piñero, F. (2013). *La Revisión Judicial de la Calificación Registral*. (1.<sup>a</sup> ed.). España: Editorial La Ley.
- Siguas, M. (2014). La Caducidad Registral de las Medidas Cautelares de Embargo en Forma de Inscripción y de las Hipotecas. *Revista Vox Juris* (vol. 27 Issue 1). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=ff692816-1077-4e63-befb-a2f1161898bd%40sessionmgr4006>
- Tarazona Alvarado, F. (2017). *El Sistema Registral Peruano y los principios que lo rigen*. (1.<sup>a</sup> ed.). Lima, Perú: La Fe Pública Editores E.I.R.L.
- Veiga, L. y Mercant, S. (agosto, 2016). 20 razones por las que Uber es bueno para el país. *IEEM Revista de Negocios* (vol. 19 Issue 4). Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=0&sid=2c844757-7f3e-4699-b688-1082a4fe2b0f%40sdc-v-sessionmgr02&bdata=Jmxhbmc9ZXMMmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#AN=119444268&db=fua>

## ANEXOS

### MATRIZ DE CONSISTENCIA PARA ELABORACIÓN DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL

FACULTAD/ESCUELA: DERECHO

<b>TÍTULO</b>	
“La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”	
<b>PROBLEMAS</b>	
<b>Problema General</b>	¿De qué manera la aplicación de la inmatriculación de vehículos particulares incide en el uso de taxiaplicativos en Lima 2018?
<b>Problema Específico 1</b>	¿Existe responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos de Lima 2018?
<b>Problema Específico 2</b>	¿Cuál es la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos Lima 2018?
<b>OBJETIVOS</b>	
<b>Objetivo General</b>	Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima 2018.
<b>Objetivo Específico 1</b>	Averiguar si existe responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos de Lima 2018.
<b>Objetivo Específico 2</b>	Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos Lima 2018.
<b>SUPUESTOS JURÍDICOS</b>	

<b>Supuesto General</b>	La inmatriculación de vehículos particulares no se <u>aplicaría</u> de manera efectiva en el uso de los taxiaplicativos en Lima 2018.
<b>Supuesto Específico 1</b>	La Responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones no <u>sería</u> efectiva en el uso de los taxiaplicativos de Lima 2018.
<b>Supuesto Específico 2</b>	La intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos en Lima 2018, se <u>encontraría</u> limitada en su accionar.
<b>CATEGORIZACIÓN</b>	
<b>Categorización</b>	<p><b>Categoría 1: La Inmatriculación de Vehículos Particulares</b></p> <p>Subcategoría 1: Responsabilidad del Estado</p> <p>Subcategoría 2: Intervención de los Registros Públicos</p> <p><b>Categoría 2: Taxiaplicativos</b></p> <p>Subcategoría 1: Informalidad</p> <p>Subcategoría 2: Inaplicación de Normas</p>
<b>MÉTODO</b>	
<b>Diseño de investigación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Enfoque:</b> Cualitativo</li> <li>- <b>Diseño:</b> Teoría Fundamentada</li> <li>- <b>Tipo de investigación:</b> Básica</li> <li>- <b>Nivel de la investigación:</b> Descriptivo</li> </ul>
<b>Método de muestreo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Población:</b> Abogados, Registradores y Asistentes Registrales del Registro de Propiedad Vehicular de Lima</li> <li>- <b>Muestra:</b> 3 Registradores, 3 Asistentes Registrales y 4 Abogados especializados en Derecho Registral.</li> </ul>

<p><b>Plan de análisis y trayectoria metodológica</b></p>	<p>- <b>Técnica e instrumento de recolección de datos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Técnica:</b> Entrevista y análisis de documentos</li> <li>✓ <b>Instrumento:</b> Guía de entrevista y guía de análisis documental</li> </ul>
<p><b>Análisis cualitativo de datos</b></p>	<p>Análisis sistemático, hermenéutico, analítico, comparativo, inductivo y sintético</p>

**SOLICITO:**  
Validación de instrumento de  
recojo de información.

Sr.: Dr. ....

Yo ....., identificado con DNI N° ....., alumno de la EP de  
....., a usted con el debido respeto me presento y le manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que  
vengo elaborando titulada: "....." solicito a Ud.  
Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos  
correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de validación de instrumento
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.

Lima, 15 de Junio de 2019

SALAZAR GIL, MARIA CLAUDIA

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**

## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres:  
 1.2. Cargo e institución donde labora: **Docente.-TP-UCV**  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: **Ficha de entrevista**  
 1.4. Autor(A) de Instrumento:

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.													
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													
3. ACTUALIDAD	Se está adecuando a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.													
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.													
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación


### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

%
---

Lima, de                      del 2019

\_\_\_\_\_  
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No ..... Telf: .....

**SOLICITO:**

Validación de instrumento de recojo de información.

Sr.: Dr. Luca Aceto

Yo Maria Claudia Salazar Gil, identificado con DNI N° 73466807, alumno de la EP de **Derecho**, a usted con el debido respeto me presento y le manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando titulada: **“La inmatriculación de vehículos particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”** solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de validación de instrumento
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.



Lima, 15 de Junio de 2019

---

SALAZAR GIL, MARIA CLAUDIA

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres: **ACETO LUCA**
- 1.2. Cargo e institución donde labora: **Docente.-TP-UCV**
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: **Ficha de entrevista**
- 1.4. Autor(A) de Instrumento:

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Se está adecuando a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

X

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :**

95 %
------

Lima, de 2010 del 2019

Juan Aceto  
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 48926953 Telf. 931799729

x

**SOLICITO:**  
Validación de instrumento de  
recojo de información.

Sr.: Dr. Ángel Fernando La Torre Guerrero

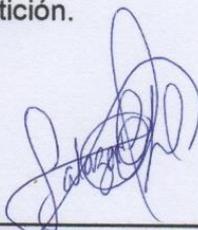
Yo Maria Claudia Salazar Gil, identificado con DNI N° 73466807, alumno de la EP de **Derecho**, a usted con el debido respeto me presento y le manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando titulada: **“La Inmatriculación de vehículos particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”** solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de validación de instrumento
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.



Lima, 15 de Junio de 2019

SALAZAR GIL, MARIA CLAUDIA

## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: **La Torre Guerrero, Angel Fernando**  
 1.2. Cargo e institución donde labora: **Docente.-TP-UCV**  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: **Ficha de entrevista**  
 1.4. Autor(A) de Instrumento:

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Se está adecuando a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %
------

Lima, 24 de Junio del 2019

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No 09961864 Telf: 08035 8944

**SOLICITO:**

Validación de instrumento de recojo de información.

Sr.: Dr. Pedro Pablo Santisteban Llontop

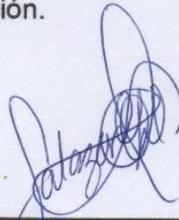
Yo Maria Claudia Salazar Gil, identificado con DNI N° 73466807, alumno de la EP de **Derecho**, a usted con el debido respeto me presento y le manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando titulada: **“La inmatriculación de vehículos particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”** solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de validación de instrumento
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.



Lima, 15 de Junio de 2019

SALAZAR GIL, MARIA CLAUDIA

## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### I. DATOS GENERALES

- I.1. Apellidos y Nombres: **Dr Pedro Santisteban Llontop**  
 I.2. Cargo e institución donde labora: **Docente.-TP-UCV**  
 I.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: **Ficha de entrevista**  
 I.4. Autor(A) de Instrumento: **Maria Claudia Salazar Gil**

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Se está adecuando a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

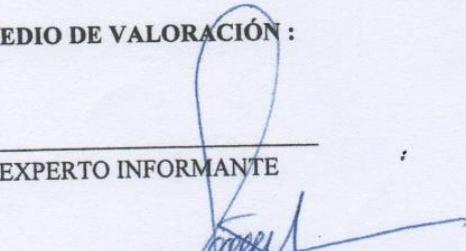
SI

### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95%

Lima, de \_\_\_\_\_ del 2019

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

  
 PEDRO SANTISTEBAN LLONTOP  
 CAL. 17951  
 ABOGADO  
 DOCTOR EN DERECHO

DNI No 09803311 Telf.: 983278657



**ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS**

**FICHA DE ENTREVISTA**

**(REGISTRADORES PÚBLICOS)**

**Título: “LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018”**

**Entrevistado/a:**

**Cargo/profesión/grado académico:**

**Institución:**

\_\_\_\_\_

**Objetivo general**

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



**3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos.

**4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**5- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....



.....

**9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



**ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS**

**FICHA DE ENTREVISTA**

**(REGISTRADORES PÚBLICOS)**

**Título: “LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018”**

**Entrevistado/a:** José Luis Aguilar Chuquimuni

**Cargo/profesión/grado académico:** Registrador Público

**Institución:** Zona Registral N° IX - Sede Lima.

**Objetivo general**

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?**

.....  
No inciden porque las normas están dadas para inscribir todo tipo de vehículos. Y no tiene nada que ver con el servicio que brinda cada vehículo. Con excepción de los taxis. Pero no diferencia si es por aplicativo o no.  
.....

**2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?**

.....  
No Tengo conocimiento  
.....  
.....  
.....  
.....



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

.....  
No, porque el servicio de Taxi tiene una placa especial que  
.....  
permite coadyubar a la formalidad del servicio.  
.....  
.....  
.....

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxi aplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

.....  
Si. Porque es el ente regulador de los medios de Transporte  
.....  
.....  
.....  
.....

5.- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

.....  
No. Al contrario brindan mas seguridad.  
.....  
.....  
.....  
.....



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

.....  
Me parece que no existe un organismo regulador.  
El MTC. puede tener dentro de sus funciones emitir normas para que brinde seguridad a la ciudadanía.  
.....  
.....

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

.....  
Salvo que sean vehículos con características especiales.  
Después no veo de que manera pueda influir en la obtención de placas para estos vehículos que van a brindar ese servicio.  
.....  
.....

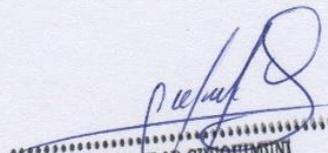
8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

.....  
No porque a ese vehículo se le restringiría su uso.  
Suficiente que tenga la placa de taxi.  
.....  
.....



.....  
9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?

.....  
El área tiene competencia para cambiar ciertas características al vehículo. El servicio por aplicativo no es una característica del vehículo.  
.....  
.....

  
JOSE LUIS AGUILAR CHOCUMUNI  
Registrador Público  
ZONA REGISTRAL N° IX - SEDE LIMA



**ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS**

**FICHA DE ENTREVISTA**

**(REGISTRADORES PÚBLICOS)**

**Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"**

**Entrevistado/a:** *LUISA CAROLA SALAZAR RUIZ*

**Cargo/profesión/grado académico:** *Abogado, Asistente Registral-SUNARP.*

**Institución:** *Sunarp.*

**Objetivo general**

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?**

*NO. El reglamento del Registro Vehicular solo norma la clasificación de vehículos particulares y taxi, más no los taxi aplicativos.*

**2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?**

*No. No existe norma legal que haya emitido el RPV con respecto a los vehículos que brindan servicio de taxi por aplicativo. Sin embargo, el congreso aprobó la ley que crea el Registro Nacional de empresas que brindan Servi por taxi aplicativos que a la fecha se encuentra desvirtuado.*

*Luisa Salazar Ruiz*  
CAC 7181



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

No. Los vehículos que brindan servicios de taxi aplicativo deberían circular con placas destinadas a taxi (franja amarilla) con el cual cumplirían con los requisitos exigidos a estos vehículos que brindan servicio de pasajeros.

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxi aplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

Ya existe ~~un~~ un proyecto de ley y ley que aún no entra en vigencia, que establece que el MTC regulará el servicio de taxi por aplicativos con lo cual establecerán requisitos que garanticen los derechos y seguridad de los usuarios.

5.- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

Sí y No. El servicio de taxi aplicativos brindan un servicio bajo estándares de seguridad y calidad. Sin embargo, no pagan impuestos; tampoco los seguros del SONT ~~ellos~~, asumen responsabilidad si los vehículos no adquieren seguros para taxi.

*Carolina*  
CAC 7181



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

Sí. Con un registro de las empresas que brindan el Servicio, vehículos y conductores. Asimismo con la fiscalización de este grupo.

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

No. RPV solo requeriría inscribir el uso para servicios de taxi. Los proveedores del servicio intervendrían en los requisitos de los conductores y el MTC sobre los registros de propietarios y su fiscalización.

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

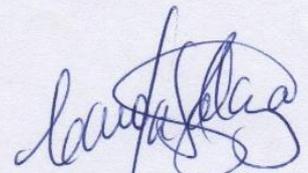
No. Solo exigir, con respecto al vehículo, que cuente con placa de taxi.

*[Handwritten signature]*  
CNC FEB



.....  
9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?

El área de Inmatriculaciones para vehículos nuevos y el área de cambio de características para vehículos con placa particular que deseen cambiar el uso a taxi.

  
CAC 7181



**ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS**

**FICHA DE ENTREVISTA**

**(REGISTRADORES PÚBLICOS)**

**Título: “LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018”**

**Entrevistado/a:** *Maribeth Enith Vargas Terrones*

**Cargo/profesión/grado académico:** *Registrador Público*

**Institución:** *SUNARP - Registro de Propiedad Vehicular*

**Objetivo general**

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?**

*Considero que estas normas no influyen, puesto que, los actos que se realizan en la inmatriculación son la primera de dominio y de publicidad del mismo. El destino que se le haga a los vehículos, no son actos intransmisibles.*

**2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?**

*No, ninguna, puesto que, SUNARP no emite pronunciamiento alguno sobre el servicio que puedan brindar con los vehículos inmatriculados.*

*MARIBETH ENITH VARGAS TERRONES*  
REGISTRADOR PÚBLICO  
Zona Registral N° IX - Sede Lima



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

No es lo correcto, no debería ser; estando que, el ciudadano debería ser consciente y tomar las precauciones correspondientes para el cumplimiento de todo lo regulado para brindar dicho servicio. Además que la norma le da un año para su regularización.

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

Sí; sin embargo no de forma directa con Registros Públicos, sino que se debería organizar el Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Por ejemplo, en otros países, se concesiona dicho servicio (taxi) a empresas y registra completamente todos los datos de los conductores, formando un banco de información.

5- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

Sí, considero que generan informalidad; pero, que estos abarcan o cubren un vacío legislativo; puesto que, no está normada dicha conducta en nuestro ordenamiento jurídico. No solo genera informalidad; también genera inseguridad en los usuarios.

MARIBETH ENITH VARGAS TERRONES  
REGISTRADOR PÚBLICO  
Zona Registral N° IX - Sede I lima



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

*Sí, obviamente, por el vacío normativo. Cabe resaltar, que no solo el servicio de taxi, sino también la situación laboral y la evasión de impuestos, se están vulnerando muchos derechos y deberes. (Precarización del trabajo).*

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

*Sí, pero como segundos actos, se tendría que cambiar el uso en el área correspondiente. No basta con los carné que otorga la municipalidad, es necesario que se acredite el pago de impuestos y el cumplimiento de las demás normas correspondientes.*

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

*No, puesto que, el Registro de Propiedad, en el área señalada, no es relevante y no será algo que se deba publicitar.*

*P*  
MARIBETH ENTH VARGAS TERCANES  
REGISTRADOR PÚBLICO  
Zona Registral N° IX - Sede Lima





ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS

FICHA DE ENTREVISTA

(REGISTRADORES PÚBLICOS)

Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"

Entrevistado/a: Jose Luis Canúa

Cargo/profesión/grado académico: Registrador Público

Institución: SUNARP - Registro de Propiedad Vehicular.

Objetivo general

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?

No, porque es un tema de regulación de competencia de los Gobiernos Locales (Municipalidad Provincial de Lima y Callao) y del Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC.

2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?

No. -



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

.....  
Sí, por seguridad Vial y sobretodo, ciudadana.  
.....  
Considero que deberían circular con una placa que los  
.....  
distinga de los vehículos particulares.  
.....  
.....

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

.....  
Sí, como ente rector, a través del Reglamento de Placa  
.....  
Única Nacional de rodaje y del Reglamento de  
.....  
Administración de transportes, cuyo fin deberá adecuar;  
.....  
las normas citadas o emitir una norma específica que  
.....  
regule el servicio de taxi por aplicativos. Pero sobre el MTC  
.....  
el llamado a regularlo con los Gobiernos locales a través de las  
.....  
Municipalidades Provinciales (ordenanzas).

5- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

.....  
Sí, porque debería haber un mayor control sobre el  
.....  
quienes prestan este tipo de servicios.  
.....  
Pero aún más informalidad generan quienes prestan  
.....  
servicio de colectivo informal en las Principales vías de  
.....  
las grandes ciudades del país (específicamente en el  
.....  
caso de Lima, Av. Arequipa y Av. Juanes Prado, entre otros)



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

Se vincula la respuesta totalmente a la de la pregunta 4.

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

No, porque no es competencia del Registro de Propiedad Vehicular, en tanto no está regulado por el MTC y los gobiernos locales; mal haría en intervenir el R.P.V.; ya que, la principal función de esta Entidad es fundar Seguridad Jurídica en relación a las Actas y derechos objeto de inscripción y publicidad erga omnes sobre las mismas.

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

Sí, pero es de competencia del M.T.C., modificada la norma será extensiva a los Gobiernos Locales y en lo que le sea aplicable al R.P.V.



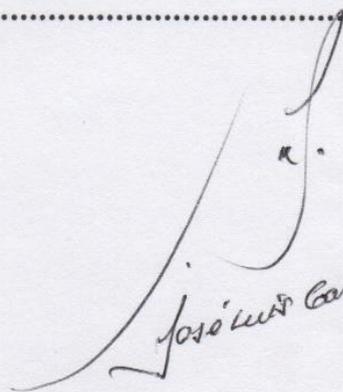
.....

9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?

..... Sí, en función de que se efectúen las modificaciones en las normas citadas en el punto 4. En defecto de ellas, que se emitan normas por estos entes sobre el particular.

.....

.....



José Luis García Rivera



**ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS**

**FICHA DE ENTREVISTA**

**(REGISTRADORES PÚBLICOS)**

**Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"**

**Entrevistado/a:** LINA MILAGROS RETAMOZO CHAVEZ

**Cargo/profesión/grado académico:** ABOGADA.

**Institución:** REGISTROS PUBLICOS.

*Car. Rex. P. de C.  
Reg. CAL.  
62908*

**Objetivo general**

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?**

*No, toda vez que el servicio de taxi por aplicativo no pide como requisito que la placa del vehículo sea de uso de taxi siendo así que un vehículo de uso particular puede prestar el servicio de taxi por aplicativo.*

**2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?**

*El Registro de Propiedad Vehicular No es el ente competente para dictar normas que regulen la circulación de vehículos.*

*El Registro de Propiedad vehicular es un registro donde se inscriben los vehículos así como las transferencias de propiedad de los mismos y las modificaciones que se realizan sobre ellos.*



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

.....  
Considero que el servicio de Taxi debe ser brindado por vehículos con placa taxi y no por vehículos con placa particular. Incluso en caso de accidente el SOAT de un vehículo de uso particular restringe su activación si se estuvo prestando servicio de TAXI, lo cual perjudica a los posibles accidentados.

Clar Rueda C.  
62908  
RES CAL

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

.....  
Si, el MTC debería regular que las empresas que prestan el servicio de taxi por aplicativo lleven un control de los vehículos y de los choferes y a la vez deben de comunicarlo al MTC para que los registren.

5.- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

.....  
Si, porque han aumentado el parque automotor, pero ahora cualquier vehículo aun cuando no reuna los requisitos técnicos mínimos para ser taxi puede brindar el servicio de taxi, lo cual genera mayor informalidad.



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

.....  
SI  
.....  
.....  
.....  
.....

*Cherney Pae Cg*  
62508  
RES CAC.

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

.....  
El Registro de Propiedad vehicular al momento se realiza la inmatriculación del vehículo, le asigna el uso solicitada por el titular y la modificación del uso se hace en mérito de la solicitud hecha por el mismo titular.  
.....  
.....

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

.....  
No.  
.....  
.....  
.....  
.....



.....  
9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?

*Jessy Rivas G.*  
Per. Car.  
62908

*SI*  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS

**FICHA DE ENTREVISTA**

(REGISTRADORES PÚBLICOS)

Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"

Entrevistado/a: *Carla Liz Cacho Medina*

Cargo/profesión/grado académico: *Asistente Registral*

Institución: *SUNARP*

**Objetivo general**

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?

*Actualmente la regulación de la inmatriculación de vehículos, considera que no incide en el servicio de taxi aplicativos, ya que básicamente en esto lo único en que se basan es el número de placa.*

2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?

*No tengo conocimiento en una norma que tenga relación con los taxi aplicativos*

*[Signature]*  
Carla Medina  
64718  
RES CAL.



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

*considero que los vehículos que brindan servicio de taxi aplicativos deben tener placa de taxis y no la común.*

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxi aplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

*Actualmente considero que no hay una norma del RTC que regule los taxi aplicativos, pero creo que debería existir una regulación para ello.*

5.- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

*Sí, porque no hay una regulación para ello, lo cual conlleva a una inseguridad para las personas que hacen uso de ello.*

*[Signature]*  
César Medina  
64718  
RES CAL.



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

*No, debería haber una regulación por parte del RTC, ya que es la entidad más idónea para ello.*

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

*El R.P.V. es una entidad independiente que también debería intervenir en la regulación de placas.*

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

*Creo conveniente que debería tener el uso de taxi.*

*Luís*  
Cacho Medina  
64710  
RES CAL.

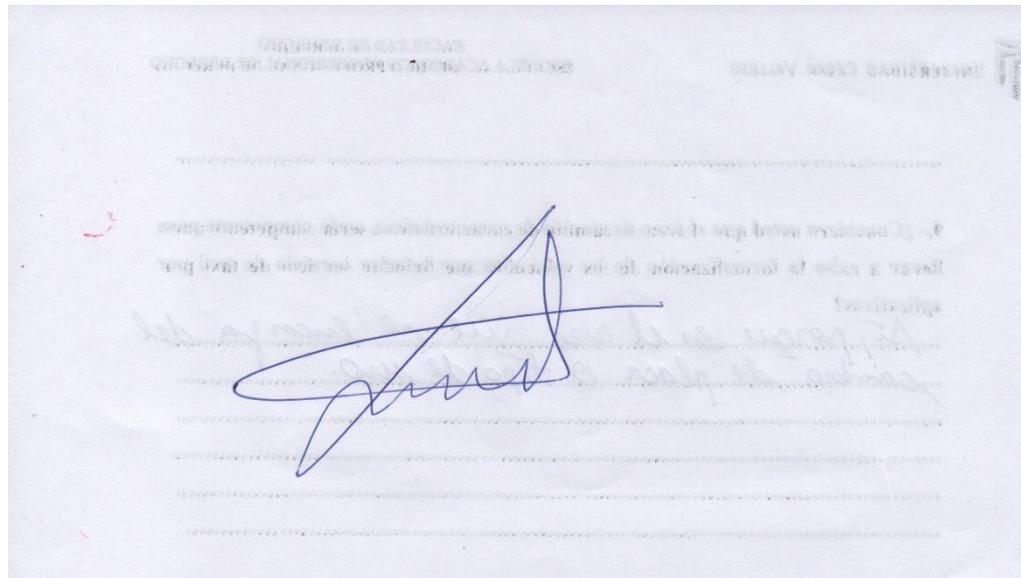


.....

9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?

*Si, porque es el area que se encarga del cambio de placa o tipo de uso.*

.....  
.....  
.....  
.....





ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS

**FICHA DE ENTREVISTA**

(REGISTRADORES PÚBLICOS)

Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"

Entrevistado/a: *Zuly Yanina Yajpen Mauricio*

Cargo/profesión/grado académico: *Abogada Colegiada*

Institución:

**Objetivo general**

Determinar cómo incide la aplicación de la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?

*Considero que si bien actualmente las normas de la inmatriculación no inciden exactamente, al no existir una regulación de dicha conducta, se deberán ir aplicando las normas. Además que corresponderá la intervención del R.P.V. de alguna forma.*

2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?

*No existe una norma emitida por el R.P.V; sin embargo recalco la necesidad de la regulación de esta conducta.*

Zuly Yanina Yajpen Mauricio  
ABOGADA  
Reg. CAL. N° 58359

3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

Las placas utilizadas para este tipo de vehículos, no se deben diferenciar a las utilizadas por cualquier otro vehículo que brinde el servicio de taxi, por lo tanto, considero que estos deberían utilizar las que tienen franja amarilla y cumplir los requisitos solicitados.

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxi aplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

Sí; el órgano competente para la regulación de esta norma, es el M.T.C; pero, la intervención del R.P.V. se evidencia y será necesaria aunque sea en actos posteriores.

5.- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

Genera demasiado desorden e informalidad dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre; además, de exponer a los ciudadanos a una informalidad de esa magnitud, genera inseguridad.



Zuliy Yantina Tapan Mauricio  
ABOGADA  
Reg. CAL. N° 58359



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones? -

*Es necesaria su regulación y no hay organo más idóneo para la positivización de dicha conducta que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -*

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

*Es parte de la rogación del cuponario, el aduan de los operadores registrales es decir, que se limita a lo solicitado por el cuponario, sin embargo deberá cumplir con lo señalado por el M.T.C si fuera necesario.*

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

*Sí, pero la competencia es del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la intervención del Registro se evaluará con posterioridad.*

Zully Yanina Yáñez Mauricio  
ABOGADA  
Reg. C.A.U. N° 58359



.....  
9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindan servicio de taxi por aplicativos?

*En relación a la formalización, será el área de cambio de características la más idónea, en medida a lo que señala el M.T.C.*

.....  
.....  
.....

Zuly Yanina Yáñez Mauricio  
ABOGADA  
Reg. CAL. N° 58359



ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS

**FICHA DE ENTREVISTA**

(REGISTRADORES PÚBLICOS)

Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"

Entrevistado/a: Esther M. Mauricio T

Cargo/profesión/grado académico: Abogada Colegada / Conciliadora Extemporánea

Institución: Centro de Conciliación Uvae de la Justicia

**Objetivo general**

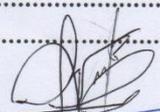
Determinar cómo incide la aplicación de la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?

No existe incidencia; puesto que no son actos que realiza el Registro de Propiedad Vehicular - SUNARP.

2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?

No, sin embargo creo que debería existir una alguna que ayude a la regulación de estos.

  
Esther M. Mauricio Tejada  
ABOGADA  
CACNL. 0227



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

Considero que se debe utilizar las placas blancas con franjas amarillas; puesto que se está brindando el mismo servicio y deben cumplir con los mismos requisitos solicitados a los demás, ya que es el mismo vehículo, y deben tener los mismos efectos jurídicos.

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxi aplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

Existe un proyecto de ley y una ley que no entra en vigencia todavía, que señala que el M.T.C. es el organismo competente para la regulación de esta conducta, estableciéndose requisitos que garanticen la seguridad de los usuarios que accedan a este tipo de aplicaciones móviles.

5- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

Considero que generan más seguridad para los usuarios; sin embargo deben ser regulados y no generar tanta informalidad.

  
Esther M. Mauricio Tolentino  
ABOGADA  
CARR. 607



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

*Si, debería existir una regulación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; puesto que es la más idónea para la regulación de la misma.*

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

*No sería dentro de la competencia del Registro de Propiedad Vehicular la regulación; puesto que escapa de la mano de los registradores sobre el tema.*

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

*Será la solución más idónea desde mi perspectiva como abogada; pues, se identificaría de una forma rápida y sencilla para los usuarios.*

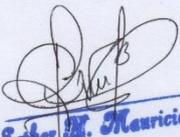
*[Handwritten Signature]*  
**Esmer X. Mauricio Tolentino**  
**ABOGADA**  
**SACNL. 0227**



.....  
9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindan servicio de taxi por aplicativos?

Posterior a la Regulación del M.T.C, debería ser el área de cambio de características en cuanto a la formalización.

.....  
.....  
.....  
.....

  
Esther M. Mauricio Tolentino  
ABOGADA  
CACNL. 9227



ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS

**FICHA DE ENTREVISTA**

(REGISTRADORES PÚBLICOS)

Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"

Entrevistado/a: VLADIMIR ALEXIS DEL CARPIO REYES

Cargo/profesión/grado académico: Abogado Colegiado

Institución:

**Objetivo general**

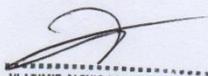
Determinar cómo incide la aplicación de la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?

En la actualidad, las normas de la inmatriculación NO inciden en la conducta estudiada por esta persona; sin embargo, cabe resaltar que como el principio fundamental de derecho, no se debe dejar de aplicar normas ante un vacío normativo; por lo tanto, lo correcto sería que sí se apliquen hasta su debida regulación.

2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?

No hay norma emitida; sin embargo, el Registro de Propiedad (al ser un ente que brinda Seguridad Jurídica) deberá intervenir en su actuar.

  
VLADIMIR ALEXIS DEL CARPIO REYES  
ABOGADO  
C.A.L.N. 1911



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

El servicio de taxi tiene una placa especial y una numeración distinta; que permite ayudas en la regulación, orden y formalización del curso servicios.

**Objetivo específico 1**

Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxi aplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

El ente competente, es el M.T.C. y es por ello, que se evidencia la necesidad de la creación de una norma especializada, y evaluar la necesidad que crear una entidad (obviamente adscrita al MTC) que tenga funciones específicas para la fiscalización, formalización y regulación de la conducta estudiada.

5.- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

Genera demasiada informalidad; dicho vacío legal crea inseguridad a los usuarios que acceden a este tipo de servicios; además del desorden en el tránsito urbano.

  
VLADIMIR ALEXIS DEL CARPIO REYES  
ABOGADO  
C.A.L.N. 1911



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

Considero que el Idóneo es el M.T.C.; bajo la premisa que no hay un órgano específico que regula dicha conducta; por lo tanto, sería viable la evaluación de la urgencia y necesidad de la situación y si se recomendara la creación de un nuevo órgano adscrito al M.T.C. que esté encargado de la regulación y no también la fiscalización y orden del S.N.T.T.

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

Se debería intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, posterior a la regulación; pero, solo en la medida que señale el M.T.C., que el Registro tendrá que emitir una resolución interna.

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

Considero que no sería la solución correcta, crearía más deudas, mayor costo de transacción; además que el Perú no está listo para este tipo de actos y conductas. No existe motivación del Estado peruano que anime a los usuarios para la formalización.

VLADIMIR ALEXIS DEL CARIPIO REYES  
ABOGADO  
C.A.L.N. 1911



.....  
9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindan servicio de taxi por aplicativos?

.....  
*Creo que el área de cambio de características, es el indicado para la formalización de los vehículos que brindan servicio de taxi por aplicativos; pero, si los vehículos son nuevos, quizá sería mejor que el área de inmatriculación también sería el idóneo.*  
.....

.....  
VLADIMIR ALEXIS DEL CARPIO REYES  
ABOGADO  
C.A.L.N. 1911



ANEXO 2.- ENTREVISTA A REGISTRADORES PÚBLICOS

FICHA DE ENTREVISTA

(REGISTRADORES PÚBLICOS)

Título: "LA INMATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y SU USO EN LOS TAXIAPLICATIVOS EN LIMA 2018"

Entrevistado/a: Luis Miguel Salazar Cáceres

Cargo/profesión/grado académico: Abogado Colegiado

Institución:

Objetivo general

Determinar cómo incide la aplicación la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

1.- ¿Considera usted que las normas de la Inmatriculación de los vehículos particulares, inciden en el servicio de taxi a través de aplicativos?

No, el Reglamento del Registro de Propiedad Vehicular solo contiene normas sobre procedimientos y clasificación correspondientes a los vehículos particulares, más no de los taxiaplicativos.

2.- ¿Usted Tiene conocimiento de la aplicación de una norma legal que haya emitido el Registro de Propiedad Vehicular sobre la circulación de los vehículos que brindan servicio de taxi a través de aplicativos?

No tengo conocimiento y en embargo existe un proyecto de ley que trata de regularlo, es necesaria la regulación de esta por un órgano competente.

  
LUIS M. SALAZAR CÁCERES  
ABUGADO  
C.A.L. 71190



3.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, circulen con placas de vehículos particulares, en lugar de la que tiene la franja amarilla?

A efectos de brindar tanta seguridad jurídica, como seguridad vial, es necesario que los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos móviles deben utilizar las placas blancas con franja amarilla.

**Objetivo específico 1**

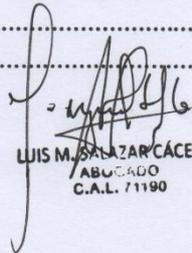
Averiguar si existe es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de los taxiaplicativos.

4.- ¿Considera usted que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, debe regular el tránsito de los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

Sí, considero que el órgano competente es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones; a pesar de ello, el Registro de Propiedad Vehicular debe intervenir en la organización del Sistema Nacional del Transporte Terrestre - SNTT.

5.- ¿Considera que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos generan informalidad y desorden dentro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre?

Sí, considero que genera mucha informalidad; un embargo al abarcar un vacío legislativo. no solo generará informalidad y desorden; sino también inseguridad ciudadana.

  
LUIS M. SALAZAR CÁCERES  
ABOGADO  
C.A.L. 71190



6.- ¿Considera usted que los vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos, en su circulación deben de ser normados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

El órgano competente para dicha regulación es el  
Ministerio de Transporte y Comunicaciones

**Objetivo específico 2**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos.

7.- ¿Considera usted, que debería de intervenir el Registro de Propiedad Vehicular, dentro del procedimiento de obtención de placas vehiculares de aplicativos?

Es necesaria su intervención si así lo solicita o lo establece el M.T.C; aunque lo más probable es que tenga que intervenir en regímenes ados.

8.- ¿Considera usted conveniente la creación de un nuevo tipo de uso al momento de solicitar la inmatriculación de vehículos que brindan servicios de taxi a través de aplicativos?

La creación de una nueva placa, me parece una propuesta fresca e innovadora, por lo que considero que sí sería conveniente.

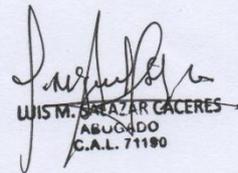
*[Handwritten Signature]*  
LUIS M. SALAZAR CACERES  
ABOGADO  
C.A.L. 71198



.....  
9.- ¿Considera usted que el área de cambio de características, sería competente para llevar a cabo la formalización de los vehículos que brindar servicio de taxi por aplicativos?

Si lo señala así el M.T.C; considero que para la formalización de los vehículos, lo debe hacer el área de cambio de características. Sin embargo, en los vehículos nuevos (en la immatriculación) también, se deberá aplicar en la medida del M.T.C.

.....

  
LUIS M. SAEZ CERCES  
ABUADO  
C.A.L. 71190

**SOLICITO:**  
Validación de instrumento de  
recojo de información.

Sr.: .....

Yo.....identificado con  
DNI N°..... alumno(a) de la EP de....., a usted con el  
debido respeto me presento y le manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo  
elaborando titulada: “.....”,  
solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos  
correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de evaluación
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.

Lima, ..... Abril de 2019

.....  
NOMBRES Y APELLIDOS  
FIRMA

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres.....  
 1.2. Cargo e institución donde labora.....  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación.....  
 1.4. Autor(A) de Instrumento.....

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. PRESENTACIÓN	Responde a la formalidad de la investigación.													
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													
4. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.													
5. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													
6. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos													
7. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación


**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

	%
--	---

Lima, ..... del 2019

**FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE**

DNI No..... Telf.:.....

**SOLICITO:**  
Validación de instrumento de  
recojo de información.

Sr.: ACETO LUCA

Yo **MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL**, identificado con DNI N° **73466807**, alumno(a) de la EP de **DERECHO**, a usted con el debido respeto me presento y le manifiesto:

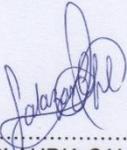
Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando titulada: "**La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018**", solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de evaluación
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.

Lima, 29 de Octubre de 2019

  
.....  
MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL  
FIRMA

## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres..... ACELO WCA  
 1.2. Cargo e institución donde labora..... DOCENTE  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación.....  
 1.4. Autor(A) de Instrumento.....

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. PRESENTACIÓN	Responde a la formalidad de la investigación.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
5. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
6. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos												X	
7. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

X

### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

85 %

Lima, 29 de octubre del 2019

Juan Acuña  
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 8770055 Telf: 951799700

**SOLICITO:**  
Validación de instrumento de  
recojo de información.

Sr.: LA TORRE GUERRERO ANGEL FERNANDO

Yo **MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL**, identificado con DNI N° **73466807**, alumno(a) de la EP de **DERECHO**, a usted con el debido respeto me presento y le manifiesto:

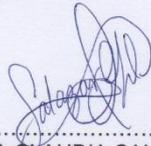
Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando titulada: "**La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiatplicativos en Lima 2018**", solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de evaluación
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.

Lima, 29 de Octubre de 2019

  
.....  
MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL  
FIRMA

## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres..... Dr. Jorge Guerrero Inca Toranzo  
 1.2. Cargo e institución donde labora..... UCU LIMA NORTE  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación.....  
 1.4. Autor(A) de Instrumento.....

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. PRESENTACIÓN	Responde a la formalidad de la investigación.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												✓	
5. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												✓	
6. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos												✓	
7. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95 %

Lima, 28 de octubre del 2019

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 0996184 Telf.: 980750944

**SOLICITO:**  
Validación de instrumento de  
recojo de información.

Sr.: WENZEL MIRANDA ELISEO SEGUNDO

Yo **MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL**, identificado con DNI N° **73466807**, alumno(a) de la EP de **DERECHO**, a usted con el debido respeto me presento y le manifiesto:

Que siendo requisito indispensable el recojo de datos necesarios para la tesis que vengo elaborando titulada: "**La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018**", solicito a Ud. Se sirva validar el instrumento que le adjunto bajo los criterios académicos correspondientes. Para este efecto adjunto los siguientes documentos:

- Instrumento
- Ficha de evaluación
- Matriz de consistencia

Por tanto:

A usted, ruego acceder mi petición.

Lima, 29 de Octubre de 2019

  
.....  
MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL  
FIRMA

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1. Apellidos y Nombres... WENZEL MIRANDA ELISEO SEGUNDO  
 1.2. Cargo e institución donde labora... DOCENTE UCV  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación.....  
 1.4. Autor(A) de Instrumento.....

**II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. PRESENTACIÓN	Responde a la formalidad de la investigación.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												✓	
5. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												✓	
6. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos												✓	
7. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

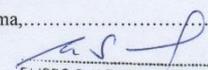
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

**IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

95 %

Lima, ..... del 2019

  
 ELISEO S. WENZEL MIRANDA  
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No 09940210 Telf.: 992303480

# GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE DOCUMENTAL

**Título:**

**Objetivos General:**

**AUTOR (A)**

.....  
.....

**FECHA**

.....  
.....

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN

## GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE DOCUMENTAL

**Título:** “La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”

**Objetivos General:**

Determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**Objetivos Específico 1:**

Averiguar si existe responsabilidad del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**AUTOR (A):** MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL

**FECHA** : 28 de Octubre del 2019

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
<p>PROYECTO DE LEY N° 3351/2018-CR</p> <p>“PROYECTO DE LEY DE REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI MEDIANTE EL USO DE APLICATIVOS TECNOLÓGICOS POR DISPOSITIVOS DE INTERNET MÓVIL”</p>	<p>[...]</p> <p><i>“Artículo 3.- Selección de conductores</i>  <i>El proveedor principal está obligado a seleccionar a los conductores bajo estándares estrictos de seguridad, calidad, e idoneidad aplicando, como mínimo, los siguientes criterios:</i></p> <p><i>a) No deben tener antecedentes penales, judiciales ni policiales.</i>  <i>b) No deben tener antecedentes de violencia familiar o contra la mujer.</i>  <i>c) Deben aprobar un examen psicológico.</i>  <i>d) No deben tener un record negativo de multas de tránsito.</i></p> <p>[...]</p>	<p>Como se puede observar en el artículo tercero de dicho proyecto de ley, que establece cuales son los requisitos para la selección de los conductores, no se establece que uno de ellos será que este realice el servicio de taxi mediante un automóvil; solo se limita a establecer ciertos estándares de seguridad, sin prever la necesidad que sea este un requisito.</p> <p>Por otro lado, en el artículo sexto, podemos evidenciar que como falta MUY GRAVE, tenemos lo señalado y un punto muy importante para el presente tema de investigación, es que se sancionada por el hecho de prestar este servicio mediante vehículos distintos a los automóviles; es decir, los vehículos categorizados como M1.</p>	<p>Lo correcto, sería que tanto en el artículo tercero de este proyecto se establezca como un requisito para la selección de conductores que el vehículo para brindar este tipo de servicio mediante aplicaciones móviles, sea de categoría M1; bajo la premisa que estos son los únicos calificados para poder brindar dicho servicio, según lo regulado por el MTC.</p> <p>Por otro lado, se debe modificar el artículo 6.1, eliminando la frecuencia para la sancionabilidad de la conducta en mención; puesto que al condicionarla, se le quita la efectividad a la norma.</p> <p>Además, de esta forma, ya no habría contradicción en dichos dos artículos, los cuales son la base del mismo proyecto de Ley.</p>

	<p><i>Artículo 6.- Infracciones y Sanciones</i></p> <p><i>6.1.) Las siguientes conductas constituyen infracciones frecuentes MUY GRAVES:</i></p> <p><i>a) Prestar el servicio con microbuses o vehículos distintos a automóviles.”</i></p> <p><i>[...]</i></p>	<p>A pesar de ser una conducta sancionable, es dicho artículo 6 se establece “infracciones frecuentes MUY GRAVES”; por lo que se interpreta que esta conducta debe ser reiterada para configurarse dentro de este supuesto, lo cual no convierte en muy efectiva; puesto que se está condicionando la conducta a la reiteración de la misma, cuando debería bastar el simple hecho de incurrir en el supuesto.</p>	
--	--	--	--

## GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE DOCUMENTAL

**Título:** “La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”

**Objetivos General:**

Determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**Objetivos Específico 2:**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos Lima, 2018.

**AUTOR (A):** MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL

**FECHA** : 28 de Octubre del 2019

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
<p>RESOLUCION DE 08/01/2016 de la Dirección General de Tráfico – DGT por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico.</p>	<p><b>- CERO EMISIONES:</b> Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.</p> <p><b>- ECO:</b> Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía &lt;40km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos</p>	<p>Mediante dicha Resolución la Dirección General de Tráfico – DGT, decidió regularizar y clasificar a los vehículos que circulaban por Madrid en 4 categorías, conoce ha citado en el cuadro precedente.</p> <p>En atención a ello, se puede evidenciar que al establecer dicha clasificación, no solo está reduciendo el tráfico en su comunidad; si no también, está fomentando una cultura en los usuarios que brindan un servicio en específico o porque tengan características especiales.</p> <p>Pero como esta ciudad puede contribuir más en la fomentación de esta conducta; pues la respuesta es a través de incentivos, en dicha norma también señala</p>	<p>Teniendo en cuenta la iniciativa de Madrid de crear dicha norma con la finalidad de incentivar a los usuarios a comprar este auto, otorgándoles beneficios, descuentos en alguna tienda, merma en el porcentaje en las multas, exoneraciones a ciertos tributos, entre otros; que inculcó una conducta en los ciudadanos de dicho país.</p> <p>Aterrizando dicha idea en Perú, para que se pueda crear una nueva placa o al menos que los usuarios que brindan el servicio de taxi mediante aplicaciones móviles se formalicen, el Estado debe intervenir de manera eficaz y eficiente; es por ello, que para que este sea</p>

	<p>propulsados por gas natural comprimido (GNC) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.</p> <p>Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía &lt;40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.</p> <p><b>- C:</b> Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel EURO 6/VI. Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.</p> <p><b>-B:</b> Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina EURO 3/III o Diésel EURO 4/IV o 5/V. Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.</p>	<p>que días podrán circular ciertos tipos de carros, beneficiando a unos frente a otros con la finalidad que sea efectiva dicha norma.</p> <p>Sin dejar de lado lo anteriormente mencionado, también se dan otro tipo de incentivos por fomentar en este caso el uso de vehículos ambientales, a través de los llamados “ABONOS” regulados en el artículo 117 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (ANM 2018/45) la cual señala que los tipos de vehículos con cierto tipo de pegatina tendrán beneficios extras o facilidades que otro tipo de vehículo no podrá acceder, motivando de esta forma a los usuarios.</p>	<p>eficiente, el Ministerio de Transporte debería ser el ente regulador, y para ser eficaz, el Registro de Propiedad Vehicular, específicamente el área de cambio de características podría contribuir en segundos actos en la formalización de estos vehículos, con dicho ministerio.</p>
--	--	---	--

## GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE DOCUMENTAL

**Título:** “La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”

**Objetivos General:**

Determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**Objetivos Específico 2:**

Determinar la intervención del Registro de Propiedad Vehicular al otorgar placas de rodaje a los vehículos que brindan el servicio de taxi por aplicativos Lima, 2018.

**AUTOR (A):** MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL

**FECHA** : 28 de Octubre del 2019

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
<p>RESOLUCION MINISTERIAL N° 250-2019-MINEM/DM</p> <p>QUE APRUEBA LAS DISPOSICIONES PARA FACILITAR EL DESARROLLO DEL MERCADO DE VEHICULOS ELECTRICOS E HIBRIDOS Y SU INFRAESTRUCTURA DE ABASTECIMIENTO.</p>	<p><b>ARTÍCULO 4.- POLÍTICAS GENERALES</b></p> <p>Se implementa las siguientes políticas generales para la promoción del mercado de vehículos e híbridos:</p> <p>4.1 Difundir a la ciudadanía los beneficios ambientales, sociales, económicos y energéticos de los vehículos eléctricos e híbridos, así como su información técnica, de seguridad eléctrica y la normativa aplicable.</p> <p>4.2 Fomentar la coordinación interinstitucional para la implementación de inventivos que permitan un adecuado despliegue de los vehículos eléctricos e híbridos y su infraestructura de carga,</p>	<p>Mediante esta norma, se pretende incentivar la inclusión de vehículos eléctricos e híbridos con la finalidad de disminuir el porcentaje de contaminación que generan los vehículos.</p> <p>Sin embargo, mediante esta norma se debe evaluar que existen distintos tipos de vehículos eléctricos e híbridos que tienen características distintas que aun entran en la clasificación de los vehículos M1.</p> <p>Es decir, que existen vehículos eléctricos como el BAJAJ QUTE que cumple con todas las características establecidas en el Decreto Supremo 058-2003-MTC para ser un vehículo M1. Sin embargo, este mismo,</p>	<p>Se concluye que mediante esta norma se promueve una conducta socio ambiental; sin embargo, abre la puerta a que se comentan muchos más accidentes de tránsito; estando que, los vehículos eléctricos más cómodos económicamente son los menos pesados y fabricados por países vecinos (Bolivia, por ejemplo), que son mucho más accesibles a los peruanos.</p> <p>Un vehículo eléctrico como el BAJAJ QUTE o similares, que no tienen la capacidad de llevar a muchas personas, pero que cumplen con las características de un M1, no podría ser materia de taxi; sin embargo, cabe la posibilidad que estos lleguen hacer utilizados por los conductores para brindar dicho servicio.</p>

	<p>además de la sustitución progresiva de flotas vehiculares por vehículos energéticamente más eficientes.</p> <p>4.3 Incentivas la formación y capacitación en actividades de mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos e híbridos, así como la instalación, mantenimiento, reparación y operación de estaciones de carga.</p>	<p>¿Podría brindar un servicio de taxi?</p> <p>Obviamente, según lo establecido en el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, este tipo de vehículo debería cumplir ciertos requisitos para poder ser un taxi.</p> <p>En el caso, que este tipo de vehículos decida brindar el servicio de taxi mediante aplicaciones móviles, sin que se haya aprobado alguna norma que la regule específicamente, se estaría poniendo en riesgo a los usuarios que decidan utilizar este tipo de aplicaciones, así como a los conductores de los mismos.</p> <p>Un vehículo electrónico, no todos, podría llegar a pesar menos de las especificaciones que regulan las normativas anteriores como seguras para llevar pasajeros.</p> <p>Por lo tanto, se genera un vacío legal que es de necesidad cubrir para que no puedan surgir muchos más incidentes relacionados a estas conductas.</p>	<p>En dichos taxi aplicativos dan la posibilidad de llevar hasta 4 pasajeros, un vehículo que pese 339 kg, material tipo plástico eco amigable, no es capaz de llevar a esa cantidad de pasajeros y tampoco debería exponerse a carreteras como la panamericana en las cuales transitan vehículos muy pesados (M3, N3, etc.) que podrían causar accidentes trágicos si llegaran a colisionar.</p> <p>Por lo tanto, el estado debería pensar en regular otras conductas o pensar en las consecuencias que podrían traer el no regular antes a los taxiaplicativos.</p>
--	--	--	---

## GUÍA DE ANÁLISIS DE FUENTE DOCUMENTAL

**Título:** “La Inmatriculación de Vehículos Particulares y su uso en los taxiaplicativos en Lima 2018”

**Objetivos General:**

Determinar cómo se aplica la inmatriculación de vehículos particulares en el uso de taxiaplicativos en Lima, 2018.

**AUTOR (A):** MARIA CLAUDIA SALAZAR GIL

**FECHA** : 28 de Octubre del 2019

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
<p>LA LEY HB 100 DE TEXAS 24/06/2016</p>	<p>“In 2015, the General Assembly passed HB 318, which said that “government officials” could not accept either consular IDs or local/community IDs as acceptable forms of Identification. The bill also said that cities and counties could not have policies prohibiting their law enforcement officers from gathering information about people’s immigration status.”</p> <p><b><u>TRADUCCIÓN</u></b></p> <p>“En 2015, la Asamblea General pasó la ley HB 318, que dice, “oficiales del gobierno” no podrán aceptar la matrícula consular o ID comunitarios/locales como documentos aceptables de identificación. Esta ley</p>	<p>Mediante esta ley, La Ciudad de Austin Texas, decidió regular empresas de taxiaplicativos como UBER y LYFT, mediante las cuales obliga a estas empresas a presentar un listado con todos los vehículos y conductores que se encuentren inscritos en dicha aplicaciones, la cual deberá tener todas las especificaciones tanto de los conductores (como antecedentes penales, edad, etc.) así como de los vehículos (número de serie, numero de motor, placa, pesos, etc.)todo esto bajo el mando del Departamento de Licencias y Regulación de Texas, que es la entidad encargada de dicho control</p> <p>Sin embargo, esta misma ley, derogó cierta parte de lo señalado en la ordenanza creada por Austin hace menos de un año (LEY HB 318) en atención al huellero biométrico que tendrían que pasar estos conductores para su identificación y poder tener un registro de estos en el Departamento de</p>	<p>Aterrizando esta idea en el Perú, sería muy beneficioso para el ordenamiento jurídico peruano, que mediante una entidad del estado, se pueda promover que estas empresas no solo sean reguladas a nivel del tránsito, sino que también se lleve un registro de las especificaciones de los autos y ver si estos cumplen con las normas establecidas ya en nuestro ordenamiento jurídico con la finalidad que exista un mayor control.</p>

	<p>también dice que ciudades y condados no podrán tener pólizas que prohíben a sus agencias del orden público a recopilar información del estatus migratorio de personas.”</p>	<p>Licencias y Regulación de Texas; lo cual es muy criticada por os conocedores del derecho estadounidense.</p>	
--	--	---	--