

Licenciado
Eddy Sánchez
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
MOVILIDAD**
Ciudad.-

19 AGO 2014

De mi consideración:

En atención al oficio No. SG 0587 de la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, mediante el cual solicita informe legal de esta Procuraduría Metropolitana, sobre el proyecto de reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 279 que establece el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito, manifiesto a usted lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- a) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0247 de 11 de enero de 2008, se sustituyó la Sección IV del Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Con Ordenanza Metropolitana No. 0279 de 07 de septiembre de 2012, se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 0247 y se estableció el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito.
- c) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0362 de 22 de febrero de 2013, se reformó a la Ordenanza Metropolitana No. 0247 y se estableció el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial de carga liviana en el área urbana y en las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito.

- d) Con Ordenanza Metropolitana No. 0536 de 31 de marzo de 2014, se reformó a la Ordenanza Metropolitana No. 0247 que sustituyó la Sección IV del Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

II. CONSIDERACIONES:

Con respecto a la exposición de motivos:

Se entiende de forma general a la exposición de motivos, como el texto colocado frente a una Ordenanza en el que se explica su contenido y se exponen las razones y fundamentos de la misma. La razón de ser de la exposición de motivos deriva de la necesidad de evitar la arbitrariedad en la sanción de las normas y en la obligación de exponer las razones que han llevado a su expedición. En ese sentido, en general, la exposición de motivos es la fuente más fiable para entender el sentido y finalidad de una Ordenanza.

En el proyecto remitido, la exposición de motivos consta como diapositivas presentadas en Power Point, sobre la base de lo antes señalado, se considera que la exposición de motivos del presente proyecto debe ser modificada y así, ser similar en la forma a las Ordenanzas recién sancionadas.

Con respecto a los considerandos de cualquier acto normativo:

Los considerandos, son las bases normativas que justifican una Ordenanza u otro acto normativo, en los mismos se establece la competencia del órgano que expide el acto concreto y las razones legales que justifican su expedición.

III. ANÁLISIS Y CRITERIO:

Una vez revisado el proyecto de Ordenanza remitido esta Procuraduría Metropolitana, se realizan las siguientes observaciones:

- i) La exposición de motivos como antes se indicó, no puede constar en diapositivas, sino que debería constar como un texto que precede a la Ordenanza.
- ii) Se recomienda que en los considerandos se haga mención de los artículos pertinentes de la Constitución de la República, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, Ley Orgánica Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial así como su reglamento,

Ordenanza Metropolitana No. 247 y otros, ya que se estima que los considerandos en el proyecto son insuficientes, por cuanto no contienen las normas en base de las cuales se expediría la Ordenanza, ni las razones jurídicas que permiten actuar de tal forma.

iii) De conformidad con el artículo 4 del proyecto de Ordenanza, se pretende sustituir la referencia de proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional "2012", por "2014". Sobre la base ello, se debería modificar la Disposición General Séptima de la Ordenanza Metropolitana No. 0247 que fue reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 0247, por cuanto se hace referencias al proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2012. Por esta misma razón, se debería reformar la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 0247.

En atención a ello, en el artículo 4 del proyecto de Ordenanza se debería ampliar su contenido a la Ordenanza Metropolitana No. 0247.

iv) Por lo dicho en el numeral anterior, se debería cambiar el título del proyecto de ordenanza, toda vez que también se debería reformar a la Ordenanza Metropolitana No. 0247.

v) En todos los artículos del proyecto se debe considerar que los artículos de la Ordenanza Metropolitana No. 0279 que se pretende reformar son innumerados, por ello, cualquier referencia debe ser realizada de la siguiente forma: "*sustitúyase el artículo inumerado [...]*"

vi) En el numeral ii. del artículo 2 del proyecto de ordenanza, se debería eliminar la referencia que se hace a la promesa de compraventa, para demostrar la titularidad del vehículo, ya que legalmente una promesa no demuestra titularidad de un vehículo.

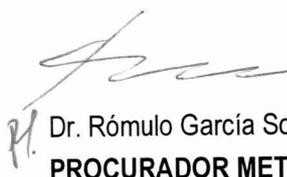
vii) Se estima conveniente que el numeral iv. del artículo 2 del proyecto sea modificado de la siguiente manera: "*No adeudar ningún valor al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y al Servicio de Rentas Internas (SRI)*".

viii) Es pertinente que se incluya un numeral más en el artículo 2 del proyecto, por el cual se incorpore otro requisito que se menciona como documentación a ser presentada en el siguiente artículo del proyecto, el texto del requisito, de considerarlo pertinente, puede ser el siguiente: "*Haber cumplido los requisitos generales de circulación del vehículo en el Distrito Metropolitano de Quito.*"

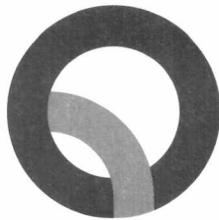
- ix) En el texto del artículo 3 del proyecto se debe aclarar que la letra b) a la que se hace mención es la del numeral 2 del artículo 16.
- x) El texto de la Ordenanza en su parte final, debe incorporar los requisitos de forma de todas las Ordenanzas que expide el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La oportunidad, mérito y conveniencia de las decisiones que se adopten con relación al proyecto materia de este informe, son de competencia de las autoridades de gobierno, legislativas y de administración del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,


Dr. Rómulo García Sosa
PROCURADOR METROPOLITANO





Secretaría de
Movilidad

**ORDENANZA METROPOLITANA No. xxxx
EL CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO**

Vistos los informes Nos. xxxxxx de xxx de julio de 2014, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 279, sancionada el 7 de septiembre de 2012, Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No.247, sancionada el 11 de enero de 2008, establece el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el Distrito Metropolitano de Quito; y,

Que, es necesario establecer un procedimiento transitorio para concluir la regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el Distrito Metropolitano de Quito, que se ajuste al ordenamiento nacional y metropolitano y que permita coadyuvar a la seguridad de las personas, bienes, ambiente, el orden público y la convivencia ciudadana; y,

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 87, letra a), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y 8, número 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE:

La siguiente Ordenanza Reformatoria de LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0279, SANCIONADA EL 07 DE SEPTIEMBRE DE 2012, QUE ESTABLECE EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL ESCOLAR E INSTITUCIONAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Sustitúyase el artículo 14, número 1 por el siguiente:

“1. Solo podrán aplicar al proceso de regularización de transporte comercial escolar e institucional, las personas naturales que sean propietarias de máximo dos vehículos que presten el servicio de transporte escolar e institucional.”

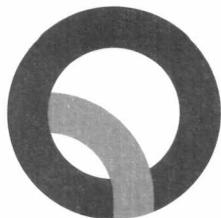
Artículo 2.- Sustitúyase el artículo 14, número 2, por el siguiente texto:

2. Los requisitos que los aplicantes deberán cumplir para participar en el proceso de regularización del transporte terrestre comercial escolar e institucional son:

- i. Que el automotor conste en el inventario de vehículos en que actualmente esté prestando el servicio, realizado por la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a inicio del presente proceso de regularización (plazo al inicio de la convocatoria).
- ii. Demostrar ser el titular del vehículo dentro del plazo de 30 días contados a partir de la presentación de los documentos conforme lo establecido en las bases de la convocatoria (contrato o promesa de compra venta elevada a escritura pública). Para el caso de vehículos con reserva de dominio deberán justificar con el certificado de matrícula y la documentación emitida por la institución financiera, certificado del registro mercantil actualizado y cédula del deudor.
- iii. Tener nacionalidad ecuatoriana, o contar con las autorizaciones o permisos de trabajo expedido por el Ministerio de Relaciones Laborales o su equivalente, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos de los extranjeros en el Ecuador.
- iv. No adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y al Servicio de Rentas Internas (SRI).
- v. No ser servidora o servidor público; o miembro activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.

Artículo 3.- Sustitúyase el artículo 16, letra b, por el siguiente texto:





Secretaría de
Movilidad

b) Recepción de documentos del aplicante y del vehículo

Con base en el registro de prestadores, la Autoridad Administrativa Otorgante notificará al aplicante del servicio, el lugar y la fecha en donde deberá entregar la documentación de respaldo para justificar su condición de prestador del servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional. Esta documentación es la siguiente:

- i. Cédula de ciudadanía o de identidad y certificado de votación de la o el aplicante.
- ii. Licencia de Conducir de acuerdo a la normativa vigente. Se exceptúa la presentación de este requisito al o a la aplicante con discapacidad debidamente certificada por el CONADIS o la autoridad competente, respecto a la inhabilidad para conducir un vehículo a motor.
- iii. Matrícula vigente o factura original o contrato notariado de compra-venta del vehículo a nombre de la o el aplicante.
- iv. Certificado original actualizado del Ministerio de Relaciones Laborales, en sentido de que la o el aplicante no desempeña función pública.
- v. Certificado de la autoridad competente de que la o el aplicante no tiene la calidad de integrante activo de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional.
- vi. Certificado actualizado de que el vehículo de propiedad de la o el aplicante ha aprobado la Revisión Técnica Vehicular. Se aceptará el certificado condicional vehicular por los defectos relacionados con la prestación del servicio que se determinarán en las bases de la convocatoria.
- vii. Certificado de no adeudar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y al Servicio de Rentas Internas.

- viii. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente, del vehículo de la o el aplicante; y,
- ix. Declaración juramentada ante un Notario Público del Distrito Metropolitano de Quito, indicando el nombre de las instituciones educativas, entidades públicas, privadas o mixtas donde presta el servicio de transporte escolar o institucional, la Autoridad Administrativa Otorgante verificará la información presentada.

Artículo 4.- En todas las disposiciones de la Ordenanza Metropolitana No. 0279 en que se exprese, “regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2012”, sustitúyase por “regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2014”.

Disposición General.- La antigüedad máxima de los vehículos que ingresen al sistema metropolitano de transporte comercial, en la modalidad de transporte escolar e institucional, será de 10 años según lo establecido en la Resolución No. SM-005-2013 del 25 de enero de 2013.

Disposición Final.- La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxx de 2014.





Secretaría de
Movilidad

PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA No. 279 TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

Comisión de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

30 de julio de 2014



Secretaría de
Movilidad

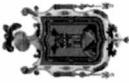
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



Secretaría de
Movilidad

EXPOSICION DE MOTIVOS

Con Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 279 del 5 de septiembre de 2012, sancionada el 7 de los mismos mes y año se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 247, que establece el proceso de regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el DMQ.



Secretaría de
Movilidad

EXPOSICION DE MOTIVOS

En las bases de la convocatoria, con sus alcances, establecidas para el proceso, se definió que el mismo debía concluir el 15 de septiembre del 2013.

Sin embargo, por la rigidez de los requisitos, así como por causas imputables a los aspirantes, según se establece en los cuadros siguientes, no fue factible cubrir la oferta requerida en el estudio desarrollado por la Secretaría de Movilidad en el año 2012.



Secretaría de
Movilidad

ESTADÍSTICAS PROCESO DE REGULARIZACION

De acuerdo al informe presentado por la Agencia Metropolitana de Tránsito - AMT, se han otorgado Habilitaciones Operacionales de transporte escolar e institucional a 1.389 Aplicantes (24 julio 2014), quienes han cumplido con los requisitos establecidos en la Ordenanza Metropolitana No. 0279.

Vehículos registrados en el levantamiento de información	Aplicantes inscritos	Aplicantes que entregaron la documentación	Habilitaciones Administrativas entregadas	Habilitaciones Operacional
2.719	1.754	1.563	1.507	1.389

Diferencia 965

Diferencia 191

Diferencia 56

Diferencia 118

Diferencia 1.213

Diferencia 1.403



FLOTA ESTUDIO VS. FLOTA APROBADA

Se realizó un estudio de demanda por parte de la Secretaría de Movilidad en el cual se estimó un incremento necesario de 1.523 vehículos de transporte escolar e institucional para el 2012 y una proyección al 2014 de 894 vehículos adicionales.

Modalidad	Flota autorizada antes del 2012	Flota requerida al 2012 (Estudio SM)	Flota requerida al 2014 (Estudio SM)	Habilitaciones Operacionales Julio 2014	Diferencia Habilitados vs requeridos al 2014
Escolar e Institucional	2.717	1.523	2.417	1.389	1.028

Flota total autorizada en el DMQ a
Julio 2014 = 4016



RESULTADOS DEL PROCESO

Existentes		Nuevas		Habilitaciones operacionales entregadas	Habilitaciones operacionales pendientes	Total
Operadoras	Incremento Aplicantes	Operadoras	Incremento Aplicantes			
25	607	25	900	1.389	118	1.507

607 aspirantes se incrementaron en 25 operadoras ya existentes y se crearon 25 nuevas operadoras que incorporaron a 900 aspirantes, dando un total de 1.507 aspirantes con Habilitaciones Administrativas, de los cuales 1.389 están totalmente formalizados quedando 118 aspirantes auto excluidos por varios incumplimientos.

Diferencia flora requerida 2014 (1.028) + aspirantes pendientes (118)
= 1.146 posibles a incrementar 2014



MOTIVOS (tienen Habilitacion Admin. VS habilitaciones operacionales)

APLICANTES QUE NO COMPLETAN REQUISITOS PARA OBTENER PERMISOS DE OPERACIONES	NUMERO
Otros propietarios de Vehículos y Fideicomisos	12
Pendiente Consulta a Asesoría Legal	2
Pertenecen a operadora pero no realizan trámites de vehículo	18
Aplicantes con vehículo catalogado que no pertenece a operadora	1
Pertenecen a operadora pero no presentan la documentación requerida	13
TOTAL	46

Adicionalmente 72 aspirantes no han realizado ningún trámite pero si obtuvieron Habilitación Administrativa.

$$46 + 72 = 118$$



MOTIVOS (entregaron documentos VS habilitaciones administrativas)

En la siguiente tabla se muestra el motivo por el cual 56 aplicantes del proceso de regularización no recibieron la habilitación administrativa. Importante mencionar que un aplicante pudo tener uno o más motivos para no recibir la habilitación administrativa.

Requisito establecido en la OM 279 Art.	Número de aplicantes que NO CUMPLIERON con el requisito
VEHÍCULO NO CORRESPONDE APLICANTE	27
LICENCIA CADUCADA	15
SOAT	7
RTV	33
ACREDITACIÓN DOMICILIO	10
NO ADEUDAR AL MUNICIPIO	16
IESS	5
FFAA	3
CEDULA	6
CERTIFICADO DE VOTACIÓN	5
POLICÍA NACIONAL	2



ANÁLISIS POR PROPIEDAD DE VEHÍCULOS EN ASPIRANTES INVENTARIADOS

Aspirantes con dos o más vehículos	
Número de vehículos	Número de aspirantes
2	148
3	9
4	3
9	1
Total	161



Secretaría de
Movilidad

ANÁLISIS POR TIPO DE LICENCIA EN ASPIRANTES INVENTARIADOS

TIPO DE LICENCIA	Número de propietarios	
	No.	%
A No profesionales - Motocicletas	3	0,1%
B Automotores de hasta 3.500 kg y remolque de hasta 750 kg	409	15,0%
C Profesional – Automotores hasta 3.500 kg	36	1,3%
D Profesionales – Transporte de Pasajeros	54	2,0%
E Profesionales – Carga Pesada	465	17,1%
F Para personas con discapacidad (Automotores de hasta 3.500 kg)	2	0,1%
G Profesionales – Maquinaria Agrícola o Caminera)	8	0,3%
No existe el dato	1.742	64,1%
TOTAL	2.719	



ANÁLISIS POR ACTIVIDAD DE LOS ASPIRANTES INVENTARIADOS

ACTIVIDAD ECONÓMICA REGISTRADA EN EL RUC	Número de Aplicantes
ENSEÑANZA	82
TRANSPORTE - CHOFER	585
ALIMENTOS - BEBIDAS - TIENDAS	42
OTROS. Venta de productos de perfumería, alquiler de carpas, venta de flores, venta de gas en bombones, venta de artículos de ferretaría, servicios prestados por artistas.	455
No tiene RUC Activo	1555
TOTAL	2719

PROYECTO DE REFORMA A LA ORDENANZA 279 – TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- Con Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana N°279 del 5 de septiembre, sancionada el 7 de los mismos mes y año se reformó la Ordenanza Metropolitana 247, que establece el proceso de regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial Escolar e Institucional en el DMQ.
- En las bases de la convocatoria, con sus alcances, establecidas para el proceso, se definió que el mismo debía concluir el 15 de septiembre del 2013.
- Sin embargo, por la rigidez de los requisitos, así como por causas imputables a los aspirantes, según se establece en los cuadros siguientes, no fue factible cubrir la oferta requerida en el estudio desarrollado por la Secretaría de Movilidad en el año 2012.

ESTADÍSTICAS PROCESO DE REGULARIZACIÓN

De acuerdo al informe presentado por la Agencia Metropolitana de Tránsito – AMT, se han otorgado Habilitaciones Operacionales de transporte escolar e institucional a 1.389 Aplicantes (24 julio 2014), quienes han cumplido con los requisitos establecidos en la Ordenanza Metropolitana N°0279.

- Vehículos registrados en el levantamiento de información: 2.719
- Aplicantes Inscritos: 1.754
- Aplicantes que entregaron la documentación: 1.563
- Habilitaciones Administrativas entregadas: 1.507
- Habilitaciones Operacionales: 1.389

FLOTA ESTUDIO VS. FLOTA APROBADA

Se realizó un estudio de demanda por parte de la Secretaría de Movilidad en el cual se estimó un incremento necesario de 1.523 vehículos de transporte escolar e institucional para el 2012 y una proyección al 2014 de 894 vehículos adicionales.

- Flota autorizada antes del 2012: 2.717
- Flota requerida al 2012 (Estudio SM): 1.523
- Flota requerida al 2014 (Estudio SM): 2.417

- Vehículos registrados en el levantamiento de información: 2.719
- Aplicantes Inscritos: 1.754
- Aplicantes que entregaron la documentación: 1.563
- Habilitaciones Administrativas entregadas: 1.507
- Habilitaciones Operacionales: 1.389

- Habilitaciones Operacionales Julio 2014: 1.389
- Diferencia Habilitados vs. Requeridos al 2014: 1.028
- FLOTA TOTAL AUTORIZADA EN EL DMQ A JULIO 2014 = 4.016

RESULTADO DEL PROCESO

- Existentes
 - Operadoras: 25
 - Incremento Aplicantes: 607
- Nuevas
 - Operadoras: 25
 - Incremento Aplicantes: 900
- Habilitaciones operacionales entregadas: 1.389
- Habilitaciones operacionales pendientes: 118
- TOTAL: 1.507

607 aspirantes se incrementaron en 25 operadoras ya existentes y se crearon 25 nuevas operadoras que incorporaron a 900 aspirantes, dando un total de 1.507 aspirantes con Habilitaciones Administrativas, de los cuales 1.389 están totalmente formalizados quedando 118 aspirantes auto excluidos por varios incumplimientos.

DIFERENCIA FLOTA REQUERIDA 2014 (1.028) + ASPIRANTES PENDIENTES (118)= 1.146 POSIBLES A INCREMENTAR EN 2014

- Existentes
 - Operadoras: 25
 - Incremento Aplicantes: 607

MOTIVOS (Tienen Habilitaciones Adm. Vs Habilitaciones Operacionales)

Los Aplicantes no completan los requisitos para obtener los permisos operacionales:

- Habilitaciones operacionales entregadas: 1.389
 - Otros propietarios de vehículos y fideicomisos: 12
 - Pendiente Consulta Asesoría Legal: 2
 - Pertenecen a operadora pero no realizan trámites de vehículo: 18
 - Aplicantes con vehículo catalogado que no pertenecen a operadora: 1
 - Pertenecen a operadora pero no presentan la documentación requerida: 13
 - TOTAL: 46
- Adicionalmente 72 aspirantes no han realizado ningún trámite pero si obtuvieron Habilitación Administrativa. $46+72=118$

DIFERENCIA FLOTA REQUERIDA 2014 (1.028) + ASPIRANTES PENDIENTES (118)= 1.146 POSIBLES A INCREMENTAR EN 2014

MOTIVOS (Tienen Habilitaciones Adm. Vs Habilitaciones Operacionales)

Los Aplicantes no completan los requisitos para obtener los permisos operacionales:

MOTIVOS (entregaron documentos VS habilitaciones administrativas)

En la siguiente tabla se muestra el motivo por el cual 56 aplicantes del proceso de regularización no recibieron la habilitación administrativa. Importante mencionar que un aplicante pudo tener uno o más motivos para no recibir la habilitación administrativa.

- Vehículo no corresponde al aplicante: 27
- Licencia caducada: 15
- SOAT: 7
- RTV: 33
- Acreditación domicilio: 10
- No adeudar al municipio: 16
- IESS: 5
- FFAA: 3
- Cédula: 6
- Certificado de votación: 5
- Policía Nacional: 2

ANÁLISIS POR PROPIEDAD DE VEHÍCULOS EN ASPIRANTES INVENTARIADOS

Aspirantes con dos o más vehículos

- Vehículo no corresponde al aplicante: 27
- 148 aspirantes poseen 2 vehículos
- 9 aspirantes poseen 3 vehículos
- 3 aspirantes poseen 4 vehículos
- 1 aspirante posee 9 vehículos
- TOTAL: 161
- No adeudar al municipio: 16
- IESS: 5
- FFAA: 3

ANÁLISIS POR TIPO DE LICENCIA EN ASPIRANTES INVENTARIADOS

- Certificado de votación: 5
- Policía Nacional: 2
- Tipo de licencia A: No profesionales – Motocicletas
 - 3 propietarios – 0.1%
- Tipo de licencia B: Automotores de hasta 3.500kg y remolque de hasta 750kg
 - 409 propietarios – 15%
- Tipo de licencia C: Profesional – automotores hasta 3.500kg
 - 36 propietarios – 13%

- 148 aspirantes poseen 2 vehículos
- 9 aspirantes poseen 3 vehículos
- 3 aspirantes poseen 4 vehículos
- 1 aspirante posee 9 vehículos
- TOTAL: 161

- Tipo de licencia D: Profesionales – transporte de pasajeros
 - 54 propietarios – 2%
- Tipo de licencia E: Profesionales – Carga Pesada
 - 465 propietarios – 17.10%
- Tipo de licencia F: para personas con discapacidad (automotores de hasta 3.500kg)
 - 2 propietarios – 0.1%
- Tipo de licencia G: Profesionales – Maquinaria Agrícola o Camionera
 - 8 propietarios – 0.3%
- Sin datos: 1.742 – 64.10%
- TOTAL: 2.719

ANÁLISIS POR ACTIVIDAD DE LOS ASPIRANTES INVENTARIADOS

Según actividad económica registrada en el RUC

- Enseñanza: 82
- Transporte – chofer: 585
- Alimentos – bebidas – tiendas: 42
- Otros: venta de productos de perfumería, alquiler de carpas, venta de flores, venta de gas en bombones, venta de artículos de ferretería, servicios prestados con artistas.
 - 2 propietarios – 0.1%
- Tipo de licencia G: Profesionales – Maquinaria Agrícola o Camionera
 - 8 propietarios – 0.3%
- Sin datos: 1.742 – 64.10%
- TOTAL: 2.719

ANÁLISIS POR ACTIVIDAD DE LOS ASPIRANTES INVENTARIADOS

Según actividad económica registrada en el RUC

- Enseñanza: 82
- Transporte – chofer: 585
- Alimentos – bebidas – tiendas: 42
- Otros: venta de productos de perfumería, alquiler de carpas, venta de flores, venta de gas en bombones, venta de artículos de ferretería, servicios prestados con artistas.
 - 2 propietarios – 0.1%
- Tipo de licencia G: Profesionales – Maquinaria Agrícola o Camionera
 - 8 propietarios – 0.3%
- Sin datos: 1.742 – 64.10%
- TOTAL: 2.719