

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Período Anual de Sesiones 2023-2024



Señor Presidente:

Ha ingresado para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, presentado por grupo parlamentario Podemos Perú, por iniciativa del Congresista Luis Raúl Picón Quedo, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad en el país.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Quinta Sesión Ordinaria celebrada el 2 de octubre de 2023, con la dispensa del trámite de sanción del acta, APROBÓ por MAYORÍA de los congresistas presentes en el momento de la votación, el dictamen del Proyecto de Ley 5301/2022-CR, con el texto sustitutorio que se recoge en la parte final del presente documento.

Votaron a favor los congresistas Óscar Zea Choquechambi, Enrique Wong Pujada, José Arriola Tueros, Guido Bellido Ugarte, Alex Flores Ramírez, Edwin Martínez Talavera, Segundo Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Wilson Quispe Mamani, Cheryl Trigozo Reátegui y Arturo Zeballos Aponte.

I SITUACIÓN PROCESAL

a. Antecedentes

El Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR fue presentado al Congreso de la República el 8 de junio del 2023. El mismo fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión, con fecha 12 de junio del 2023; informándose que, como primera comisión, se decretó a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobierno Locales y Modernización de la Gestión del Estado.

La iniciativa legislativa cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República.

De acuerdo a la normativa vigente, el proyecto materia de análisis es una ley merituada con base al ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú en concordancia con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, y su contenido se encuentra vinculado a los temas del transporte terrestre, en la modalidad de micromovilidad, para el transporte personal y no personal; por lo que su estudio y dictamen corresponde en efecto a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

Durante el presente periodo legislativo 2021-2026 no existen iniciativas legislativas cuya norma sea idéntica o vinculada con la materia específica del Proyecto de Ley 5301/2022-CR. En cambio existen varias iniciativas legislativas relacionadas con la promoción de la electromovilidad en general.

b. Opiniones solicitadas y recibidas

Se ha solicitado opinión e información a las siguientes instituciones:

Con fecha 13/06/2023:

- Ministerio de Economía y Finanzas.
- Ministerio de Educación.
- Ministerio del Interior.
- Asociación de Municipalidades del Perú- AMPE.
- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la propiedad Intelectual- INDECOPI.

Con fecha 26/09/2023:

- Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento.
- Municipalidad de Lima Metropolitana.
- Asociación de Automotores del Perú- AAP.

A la fecha, las instituciones que han cumplido con enviar sus opiniones en relación al Proyecto de Ley No. 5301/2022-CR, son:

- Ministerio del Interior.
- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la propiedad Intelectual- INDECOPI.

Adicionalmente, se analizaron normatividad vigente y data estadística referente a esta promoción y regulación del uso de la micromovilidad que propone el Proyecto de Ley No. 5301/2022-CR.

II CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El Proyecto de Ley No. 5301/2022-CR. tiene por objeto establecer medidas que regulan y promuevan el uso de la micromovilidad como parte de las alternativas del transporte sostenible en el territorio nacional.

Propone definición de Micromovilidad: *"...modo de transporte o vehículo con un peso menor a 227 kilogramos, una longitud igual o menor de 150 centímetros, que se desplacen a una velocidad no mayor de 48 Km/h y sea por propulsión eléctrica (motor*

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

eléctrico) o energía cinética (sin motor), siendo para el uso personal compartido con carga o transporte de pasajeros...”

Igualmente propone una clasificación de Micromovilidad Personal y Micromovilidad No Personal: *“Micromovilidad Personal es el tipo de transporte o vehículo que tengan un peso igual o menor a 91 kilogramos, que tengan una longitud igual o menor de 90 centímetros, que se desplacen a una velocidad no mayor a 48 km/h y que utilicen un motor eléctrico o sin motor, siendo únicamente para uso”* estrictamente de la persona. Estas últimas dos palabras, son agregados del análisis. *“Micromovilidad no Personal es el tipo de transporte o vehículo que no es clasificada como Micromovilidad Personal; siendo para uso personal, compartido, carga o transporte de pasajeros”*.

Seguidamente, en el Art. 3° del Proyecto de Ley en cuestión plantea una Política Nacional de Micromovilidad para que sea elaborada, implementada, priorizada por el Poder Ejecutivo. Es más, plantea que mediante el Ministerio de Educación se promueva la ampliación del uso de la micromovilidad, considerándola en sus regulaciones sobre *“Rutas Solidarias: Bicicletas para llegar a la Escuela”*. Plantea que los gobiernos locales de las zonas rurales destinen presupuesto para implementar la micromovilidad en sus respectivas jurisdicciones, además de construir, mejorar y rehabilitar vías y estacionamientos para vehículos de la micromovilidad. Señala a los centros comerciales (de propiedad privada), a entidades públicas y empleadores en general a destinar espacios de estacionamientos para usuarios de los vehículos de la micromovilidad.

En la segunda y tercera parte del mismo Art. 3° del referido Proyecto de Ley, se plantea el uso de Placa Única Nacional de Rodaje y de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para Micromovilidad No Personal, precisando que estarían excluidos de esta de esta obligación los vehículos del tipo Micromovilidad Personal. También se propone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones sea la responsable de la recolección de información relevante correspondiente a la micromovilidad para implementar los instrumentos de gestión que contribuyan a la planificación del suelo mediante el transporte sostenible.

En el Art.4° se propone que el Estado promueva el uso de la Micromovilidad y lo incluya en la planificación urbana y rural, en el Currículo Educativo Nacional, en los incentivos económicos y no económicos para la producción, manufactura, industrialización, comercialización y su posterior reciclaje. Igualmente se propone que se promueva *“...campañas de difusión para el uso de la Micromovilidad impulsados por energía cinética...”*, que el Estado eduque *“...sobre el fomento de la conducción vial responsable y segura de vehículos del tipo Micromovilidad”*. Que las entidades empleadoras en general del sector público y privado *“...promueven el uso de la Micromovilidad como medio de transporte para desplazarse a su centro de labores y otorgan a sus trabajadores*

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

incentivos (un tiempo flexible de entrada y salida de hasta 20 minutos), sin alterar la jornada laboral”.

En “*Disposiciones de Medida Transitorias*”, el Proyecto de Ley No. 5301-2022-CR, expone la necesidad de “*Actualización del Reglamento Nacional de Vehículos y otros Marcos Normativos que competan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la inclusión de la Micromovilidad*”. Señalando un plazo no mayor de 120 días calendario. Igualmente plantea la “*Actualización del Reglamento Nacional de Tránsito*” encargándose esta tarea al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Policía Nacional del Perú, y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI; en un plazo no mayor de 120 días hábiles. Finalmente, esta iniciativa expone la “*Inclusión de Micromovilidad Personales en los Sistemas de Transporte Integrados*”. Al respecto se señala que el “*Ministerio de Transportes y Comunicaciones, implemente la infraestructura y mobiliario necesario en los distintos tipos de Sistemas de Transporte Integrados existentes para el transporte de vehículos del tipo Micromovilidad Personal, en un plazo no mayor de (90) días hábiles*”.

III MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático
- Ley N° 31199, Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos.
- Decreto Supremo No. 016-2009-MTC, TUO del Reglamento Nacional de Tránsito
- Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, Política Nacional de Transporte Urbano – Código de Tránsito
- Decreto Supremo 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos y el control de Pesos y Medidas Vehiculares
- Decreto Supremo N° 003-2022-MINAM, Declaran de interés nacional la emergencia climática.
- Reglamento de la Ley N° 31199, Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos,

IV ANÁLISIS DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

4.1 Fundamentos del proyecto de ley

El Proyecto de Ley N° 05301/2022-CR señala definiciones y destaca la importancia que le brindan a la micromovilidad instituciones internacionales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos - OECD, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD y Deutscher Städtetag (Asociación de Ciudades Alemanas).

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

Así, la OECD señala en su informe de micromovilidad que las bicicletas y los s-Scooter son ideales para los viajes cortos en áreas urbanas y que en ciudades estadounidenses y europeas estos vehículos, son capaces de reemplazar a la caminata y el transporte público. Además de fundamentar con data de encuestas, en suma, la OECD valora a la micromovilidad para no depender exclusivamente del uso de vehículos motorizados privados, además de contribuir a la reducción de congestión vehicular y la reducción de contaminantes.

En similar sentido, el Proyecto de Ley fundamenta su propuesta con lo que señala el PNUD, mencionando que los beneficios de la micromovilidad son la reducción de emisiones en las ciudades, el ahorro del costo en el transporte, la flexibilidad y opciones para el usuario y resalta la necesidad e importancia de adecuar los reglamentos para esta nueva forma de transporte. Deutscher Stadtetag (Asociación de Ciudades Alemanas), además de reiterar en los puntos referidos, destaca la reducción del uso del espacio público en unidades de transporte de la micromovilidad, comparativamente con el uso intensivo del automóvil.

La actual congestión vehicular y la contaminación ambiental en las ciudades del país, principalmente en Lima Metropolitana y Callao, se presentan -en este Proyecto de Ley- como problemáticas en crecimiento o agudización que serían mitigadas o disminuidas en los siguientes años siempre que se promueva desde ahora el uso de la micromovilidad. Sustentando este aspecto, se presentan cifras que muestran, por ejemplo, que hubo un 26% de viajes no motorizados (lo que significa 7'000,000 de viajes) en el año 2018, de un total de 26'709,000 de viajes efectuados y registradas en ese año.

Igualmente, en los fundamentos de esta iniciativa legislativa, se afirma que entre los efectos del uso intenso de vehículos motorizados en el transporte que se mueven en base al consumo de la gasolina y sus derivados, aportan directamente a la contaminación ambiental preocupante generando y/o agudizando las enfermedades respiratorias, enfermedades cardiovasculares, inclusive se señala textualmente: *“Un gran estudio de más de 57,000 mujeres encontró que vivir cerca de carreteras principales puede aumentar el riesgo de desarrollar cáncer de mama de una mujer”*. Este último, según el Instituto Nacional de Salud de los Estados Unidos de Norteamérica.

4.2 Análisis de las opiniones recibidas

4.2.1 El Ministerio del Interior - MININTER, mediante Informe N° 001459-2023/IN/OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica, considera que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre, al igual que las Municipalidades Provinciales y Distritales que tienen competencia en sus respectivas jurisdicciones; en tanto,

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

señala que el Ministerio del Interior (mediante su Dirección General de Seguridad Ciudadana) es el órgano con autoridad técnico normativa a nivel nacional, encargado de programar, dirigir, coordinar, controlar y evaluar la formulación, ejecución y supervisión de políticas públicas en materia de seguridad ciudadana. Por lo mismo concluye que el Ministerio del Interior no cuenta con competencias o atribuciones referidas al análisis de la propuesta legislativa materia del presente análisis.

- 4.2.2 El Instituto de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI**, mediante el Informe N° 000188-2023-DPC/INDECOPI de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor, señala que la Exposición de Motivos de esta iniciativa legislativa, busca solucionar la problemática de congestión vehicular y de contaminación ambiental; pero que falta clarificar las funciones y atribuciones en las instituciones gubernamentales de los tres niveles de gobierno para la promoción y desarrollo de la micromovilidad en el país.

Siendo ello así, el INDECOPI respalda las medidas que tienen por finalidad garantizar el derecho de los consumidores y usuarios a recibir servicios de calidad, especialmente, aquellos que tienen la calidad de esenciales para el desarrollo de las actividades económicas de los ciudadanos. No obstante, dice textualmente INDECOPI: *“la materia que se busca regular mediante el Proyecto de Ley no se vincula con aspectos derivados o propios de una relación de consumo, sino con la implementación, regulación y promoción, desde el Estado, de un tipo de movilidad alternativa y sostenible en el territorio nacional: la micromovilidad, que impactará en el sistema de transporte terrestre en el país”*.

Por lo tanto se concluye que el INDECOPI no resulta competente para pronunciarse sobre el Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, “Ley que promueve y regula el uso de la micromovilidad”. Es más señala que, la alusión que se hace al INDECOPI en la “Segunda Disposición de Medidas Transitorias” para actualizar y aprobar el Reglamento Nacional de Vehículos (que es de competencia del sector Transportes) contraviene la Ley de Organización y Funciones del INDECOPI, aprobada por Decreto Legislativo N° 1033.

4.3 Análisis técnico legal

El **Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR** tiene por objeto establecer medidas que regulan y promueven el uso de la Micromovilidad como alternativa del transporte sostenible en el territorio nacional. Efectivamente, el uso cada vez más numeroso de vehículos de la micromovilidad en un viaje de tramo corto, se está mostrando como una alternativa para evitar el uso del automóvil particular, tren o buses del transporte masivo en medio de vías

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

saturadas, caóticas y desordenadas del transporte urbano, como vemos cotidianamente en Lima Metropolitana y Callao.

Siendo una posibilidad o alternativa que alimentaría una movilidad sostenible urbana, es necesario promoverla y regularla. En esa intención, esta iniciativa legislativa propone definiciones estrictamente técnicas de Micromovilidad señalando peso, tamaño, velocidades y otros aspectos del micro vehículo que debe activarse en base bien a la propulsión eléctrica (motor eléctrico) o a la energía cinética (sin motor). También clasifica la Micromovilidad en Personal y No Personal, según que llevaría o no una pequeña y ligera carga accesible de ser transporta en estos tipos de vehículos. Al respecto, en el análisis se concluye que estas precisiones se derivarían a la respectiva reglamentación determinada técnicamente por el ente rector del transporte terrestre como es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Para cumplir con su objetivo de regulación, el Proyecto de Ley plantea 03 aspectos:

- Política Nacional de Micromovilidad en el Transporte Multimodal, en el que el Poder Ejecutivo formula e implementa esta política promocionando el desarrollo e investigación de las tecnologías dedicadas a la industrialización, producción, ensamblaje, comercialización y adaptación de la micromovilidad a la geografía variante del país;
- Uso de Placa Única Nacional de Rodaje y Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para los vehículos de la Micromovilidad no Personal, quedando excluidos de portarlos los del tipo Micromovilidad Personal; y
- Se plantea la Recolección de Información para la planificación del Uso de Suelos y Transporte Sostenible, a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicación que debe recolectar la información del sector privado y de entidades del sector público.

Del análisis se concluye que siendo reiterativo, en la Formula Legal, quedaría directamente indicado la responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la formulación e implementación de la **Política Nacional de la Micromovilidad** incluyéndola como parte estratégica de las políticas nacionales del Transporte Terrestre Multimodal con visión de alcanzar una Movilidad Sostenible para el país.

Igualmente se concluye el necesario uso de la **Placa Única Nacional de Rodaje y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** para los vehículos de la Micromovilidad Personal y No Personal, no habiendo justificación para excluir a alguna modalidad o tipo de vehículo micromóvil, considerando que todas estas unidades circulantes están en la misma responsabilidad de identificación y en el mismo riesgo de accidentabilidad.

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

Sobre la importancia de la **Recolección de Información** para potenciar y delinear la planificación y así ir construyendo o formulando nuevos instrumentos de gestión de la micromovilidad en el Perú, se considera pertinente que todo este proceso de acopio ordenamiento y entrega de la respectiva data, lo lidere el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, siempre en coordinación con los gobiernos locales.

Referente a la **Promoción de la Micromovilidad**, señalada en Art. 4° del Proyecto de Ley, dice “...*el Estado promueve el uso de la Micromovilidad como alternativa al transporte sostenible mediante mecanismos de incentivo e inversión en las políticas públicas, que permite reorientar presupuestos en el diseño y construcción de obras de infraestructura vial*”. Del cual se desprende lineamientos como la inclusión en la planificación urbana y rural, en el Currículo Educativo Nacional como parte integrante de la educación vial, facilitación de incentivos económicos y no económicos para la producción, manufactura, industrialización, comercialización y su posterior reciclaje.

Inclusive se señala que, como parte de los planes de promoción de la micromovilidad, el Estado realice campañas de difusión de las ventajas del uso de estos vehículos impulsados por energía cinética como método de ejercicio físico saludable, se eduque sobre el fomento de la conducción vial responsable y segura, que las entidades empleadoras del sector público y privado promueven el uso de la Micromovilidad como medio de transporte para desplazarse a su centro de laboral y otorguen a sus trabajadores determinados incentivos.

Al respecto, más que detalles o lineamientos definidos de una política de promoción del uso de la micromovilidad, mediante esta normativa, se debe establecer la urgencia e importancia de contar con un programa y planes de la promoción del uso de la micromovilidad, que incentive, eduque, difunda y promueva la atención de estos usuarios que cada vez son más vistos en las veredas, calles, ciclovías y otros espacios públicos de nuestras localidades. Esta responsabilidad debe ser compartida entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, entidad pública ordenadora del espacio público, y la municipalidad provincial y distrital respectiva.

En el análisis de las disposiciones de las medidas transitorias, como es debido normativamente, de forma exclusiva se debe considerar la reglamentación e inclusión de la micromovilidad en los sistemas de transporte integrados esto bajo la responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de noventa días hábiles.

En la fórmula legal sustitutoria que se presenta, se establece una categoría que incluye (no excluyente) a clasificaciones de vehículos más allá de la sola definición de Vehículos de Movilidad Personal, asumiendo que el ámbito de norma tendría un alcance urbano y

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

rural, así como alcanzará a pueblos y ciudades del territorio peruano más allá de la gran metrópoli de Lima y Callao.

Por ello, vale reiterar que las precisiones de clasificación de vehículos de la micromovilidad y demás aspectos de tipo estrictamente técnicos, quedarán para la reglamentación y bajo “las manos” especializadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sin embargo, en el análisis se acude a las definiciones establecidas al respecto en los anexos I y II del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. Estas son:

Anexo I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR

Categoría L: Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres. L1: Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión. L2: Vehículos con tres (3) ruedas, con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.

Anexo II: DEFINICIONES

90) Vehículos de Movilidad Personal (VMP): También llamados Vehículos de Movilidad Urbana. Es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico que permite su propulsión a una velocidad máxima de construcción de hasta 25km/h. Dicho vehículo por su diseño y características solo permite el desplazamiento de una (1) persona o usuario. Se consideran VMP a las patinetas, monopatines, monociclos, vehículos autoequilibrados, los cuales no son vehículos automotores o ciclomotores, debiendo circular en estricto por el carril derecho de la calzada de las calles y jirones, o en su defecto, el carril más cercano de la acera o ciclovías de las mismas.”

4.4 Análisis costo-oportunidad

El proyecto de ley, en su análisis costo-beneficio, expone hasta tres beneficios directos de la regulación y promoción del uso de la micromovilidad:

- a) **Disminución de pérdidas económicas por congestión vehicular en principales ciudades del país.** Al respecto la Asociación de Automotriz del Perú (2022) estima pérdidas económicas de la congestión vehicular en Lima Metropolitana, concluye que el 38% de los viajes en Lima tiene en promedio 1.5 horas de demora de la congestión vehicular.
- b) **Reducción de la congestión vehicular mediante el uso de la micromovilidad.** Esta iniciativa presenta resultados del estudio de la Universidad Carnegie Mellon

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

de los Estados Unidos de Norteamérica en áreas con altos niveles de congestión vehicular del año 2022, en el cual determinan la reducción del tráfico dependiendo de los niveles de uso de la micromovilidad. El caso estudiado fue en la *"...ciudad de Seattle, con penetración en el tráfico de 10% al 18% de micromovilidad, en una infraestructura adecuada para la micromovilidad, la congestión puede bajar en un 5% a 11% respectivamente, en las zonas con congestión severa (flujo de tráfico de menos del 60% del flujo libre del viaje).*

c) **La regulación y promoción de la micromovilidad incentiva las inversiones en infraestructura.** Para el sustento de este beneficio se presenta información de Lima Metropolitana en el Plan de Implementación de Ciclovías, lo que se vería potenciada y se incentivaría la aceleración de la obras. Para los años 2022-2024 se deben cumplir con la construcción de 176.5 Km de ciclovías a largo y corto plazo. *"Dicho esto, el plan considera que la implementación de la red metropolitana de ciclovías sea dividida en 4 etapas:*

- *Una red prioritaria (Plan Urgente): 20 km de ciclovías para ejecución inmediata en los distritos de Los Olivos, Comas, San Martín de Porres, San Juan de Lurigancho, Centro de Lima y Villa el Salvador con capital proveniente del Fondo del Medio Ambiente (GEE).*
- *La ampliación de la red priorizada anteriormente, en una red de ciclovías llamada de corto plazo, considerando 51,6 km.*
- *Posteriormente, la implementación de tramos de ciclovías consideradas de mediano plazo con un total de 98,6 km.*
- *Finalmente considera la implementación de los tramos de ciclovías para el largo plazo: 63,0 km".*

En resumen, los beneficios de la regulación y promoción del uso de microvilidad contribuirían de forma directa a la disminución de pérdidas económicas por congestión vehicular en principales ciudades del país y principalmente Lima Metropolitana y Callao; reducción de la congestión vehicular, principalmente en lugares y vías urbanas de alto tráfico vehicular; finalmente, incentivaría y aceleraría los planes de inversiones en infraestructura vial y otros de micromovilidad de las municipalidades de estas grandes ciudades y del propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Además de contribuir directamente o indirectamente a la salud y el medio ambiente.

VII RECOMENDACIÓN

Por las consideraciones antes expuestas y de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda la APROBACIÓN del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR con el siguiente texto sustitutorio:

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA MICROMOVILIDAD

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley establece medidas que regulan y promueven el uso de la micromovilidad como alternativa de transporte sostenible.

Artículo 2. Definición de micromovilidad

2.1. Se define como micromovilidad a cualquier modo de transporte sobre un vehículo de peso y tamaño de las categorías L1 y L2, según el anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, que sea movido por propulsión eléctrica (motor eléctrico) o energía cinética (sin motor), y que sea destinado al uso personal, compartido, transporte de carga o transporte de pasajeros.

2.2. La micromovilidad tiene la siguiente clasificación:

- a) Micromovilidad personal. Tipo de transporte o vehículo que utiliza un motor eléctrico o no tiene motor, y que es únicamente para uso personal.
- b) Micromovilidad no personal. Tipo de transporte o vehículo que no es clasificado como vehículo de movilidad personal (VMP), según el anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, y que sea destinado al uso personal, compartido, transporte de carga o transporte de pasajeros.

Artículo 3. Regulación de la micromovilidad

3.1. Se crea la Política Nacional de Micromovilidad en el Transporte Multimodal, la cual se sujeta a los siguientes lineamientos:

- a) La Política Nacional de Micromovilidad en el Transporte Multimodal es elaborada por el Poder Ejecutivo y los organismos públicos que correspondan, y tiene la finalidad de establecer objetivos y acciones necesarias para planificar, implementar, promover y regular la micromovilidad a nivel nacional, considerando su integración con los modos de transporte terrestre existentes.
- b) El Ministerio de Educación (Minedu) contribuye a la ampliación del uso de la micromovilidad en sus disposiciones que regulan la implementación de la intervención Rutas Solidarias: bicicletas para llegar a la escuela, la cual incluye información del uso de micromovilidad en el currículo educativo nacional como parte integrante de la educación vial.
- c) Los gobiernos locales destinan parte de su presupuesto y demás recursos para implementar la Política Nacional de Micromovilidad, como medio de

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

- transporte local urbano y rural, así como para mejorar, rehabilitar y construir vías y estacionamientos que tienen las características necesarias para la transitabilidad de vehículos de micromovilidad.
- d) Las entidades públicas, los centros comerciales y los empleadores públicos y privados adecúan y destinan espacios de circulación y estacionamiento para la micromovilidad.

- 3.2. Los vehículos incluidos en la micromovilidad deben usar la placa única nacional de rodaje y obtener el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), especialmente diseñado para este tipo de vehículos.
- 3.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en coordinación con los gobiernos locales, asume la responsabilidad del proceso de acopio, ordenamiento y difusión de la respectiva data oficial de la micromovilidad, con la visión de incluirla y potenciar el planeamiento y delineación de las políticas públicas para alcanzar una movilidad sostenible en el país.

Artículo 4. Promoción de la micromovilidad

- 4.1. El Estado promueve el uso de la micromovilidad como alternativa y en camino hacia el transporte terrestre sostenible, mediante mecanismos de incentivo e inversión en las políticas públicas que permitan reorientar presupuestos y recursos para el diseño, la adecuación, la remodelación y la construcción de la infraestructura vial y de los espacios públicos para el uso de los vehículos de micromovilidad.
- 4.2. El Estado fomenta el uso de vehículos de micromovilidad con incentivos económicos y no económicos para la producción, manufactura, industrialización, comercialización y su posterior reciclaje.
- 4.3. El Estado, en sus tres niveles de gobierno, promueve campañas de difusión para el uso de vehículos de micromovilidad impulsados por energía cinética como método de ejercicio físico como parte integrante de la salud.
- 4.4. Las entidades empleadoras del sector público y privado promueven entre sus trabajadores el uso de la micromovilidad como medio de transporte para desplazarse a sus centros de labores y otorgan a estos determinados incentivos.
- 4.5. El Estado brinda incentivos económicos o no económicos a las entidades empleadoras que, de manera conjunta con los trabajadores, formulan e implementan medidas necesarias para el uso de la micromovilidad como medio de transporte al centro laboral.



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTÉ Jorge
Atura FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2023 15:12:12-0500



Firmado digitalmente por:
WONG PULADA Enrique FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2023 13:24:15-0500

Año de la unidad, la paz y el desarrollo

Dictamen del Proyecto de Ley N° 5301/2022-CR, con texto sustitutorio, que propone promover y regular el uso de la micromovilidad.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, a través del MTC, aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo de noventa días calendario contados a partir de su entrada en vigor.

Lima, 2 de octubre de 2023



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/11/2023 18:04:08-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/10/2023 10:36:54-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS JOSE
ALBERTO FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2023 10:56:20-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2023 13:36:30-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/11/2023 15:31:48-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2023 14:15:01-0500



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2023 12:37:24-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2023 13:03:14-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2023 14:54:41-0500

RU

Lima, 06 de noviembre de 2023.

OFICIO N.º 246-2023-2024-STMC/CR

Señor:

Señor congresista

Eduardo Salhuana Cavides

Presidente

Comisión de Transportes y Comunicaciones

Presente. -

Sirva la presente para saludarlo cordialmente, a la vez para hacer de su conocimiento que, en la actualidad, no cuento con el certificado de firma digital actualizado, razón por la cual no me es posible suscribir documentos, tales como los dictámenes recaídos en los proyectos de ley 1418/2021-CR (insistencia); 3914/2022-CR y 3963/2022-CR; 5175/2022-CR; y 5301/2022-CR, aprobados por la comisión que usted preside, respecto de los cuales dejo constancia de mi voto a favor.

Si otro particular, hago propicia la oportunidad de reiterarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,



Segundo Toribio Montalvo Cubas
Congresista de la República del Perú