



CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
14537/2025-CR RU 2296118

05 MAYO 2026 01:37 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: TAGUILAR

DESPACHO DE LA CONGRESISTA JUDITH LAURA ROJAS

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

PROYECTO DE LEY DE SEGURIDAD EN EL USO DE VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP) EN VIA PUBLICA.

Los Congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa de la Congresista JUDITH LAURA ROJAS, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° y 206° de la Constitución Política del Perú y los artículos 22°, literal c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República; propone la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

“LEY DE SEGURIDAD EN EL USO DE VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP) EN VIA PUBLICA”

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto establecer el marco jurídico aplicable a la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en la vía pública, regulando las condiciones de seguridad, el aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil y administrativa derivada de su uso, diferenciando entre uso particular recreativo, uso comercial o laboral, **uso por desplazamiento personal habitual** y uso por menores de edad, conforme a los principios de seguridad vial, prevención del riesgo y protección de la persona humana.

Artículo 2. Definiciones

Para efectos de la presente ley, se entiende por:

- a) **Vehículo de Movilidad Personal (VMP):** Dispositivo de propulsión eléctrica, de una o más ruedas, con velocidad máxima de diseño no mayor a 25 km/h y peso no superior a 25 kg, destinado al desplazamiento individual, conforme al Decreto Supremo N° 023-2021-MTC o norma que lo sustituya.
- b) **Uso particular recreativo ocasional:** Uso no habitual, sin fines económicos ni laborales, que no constituya medio principal de transporte.
- c) **Uso por desplazamiento personal habitual:** Uso frecuente como medio de transporte para actividades personales no comerciales, incluyendo el desplazamiento al centro de estudios o al centro de trabajo u oficina, sin que medie actividad de mensajería, reparto o alquiler.

- d) **Uso comercial o laboral:** Uso realizado en el marco de una actividad económica, dependiente o independiente, que genere ingresos directos o indirectos.
- e) **Menor de edad conductor:** Persona menor de 18 años que opera un VMP en la vía pública.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

Las disposiciones de la presente ley son aplicables a:

- a) Personas naturales que utilicen VMP con fines económicos.
- b) Empresas, plataformas digitales o intermediarios que gestionen servicios con VMP.
- c) Empresas de alquiler o arrendamiento de VMP.
- d) Menores de edad que conduzcan VMP conforme al Título VI.

TÍTULO II – LICENCIA DE MICROMOVILIDAD LABORAL

Artículo 4. Creación de la Licencia de Micromovilidad Laboral (Categoría B-VMP)

- 4.1 Créase la Categoría B-VMP dentro del Sistema Nacional de Licencias de Conducir regulado por el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC.
- 4.2 El MTC reglamenta mediante decreto supremo los requisitos, evaluación, emisión y control.
- 4.3 El costo no podrá exceder el 1% de la UIT.
- 4.4 Vigencia: 5 años renovables.
- 4.5 Para menores entre 16 y 18 años:
 - Se requiere autorización expresa de los padres o tutores.
 - Se incorpora el principio del interés superior del niño (art. 4 Constitución + Código de los Niños y Adolescentes).

TÍTULO III – SOAT-VMP

Artículo 5. Creación del SOAT-VMP

- 5.1 Créase el SOAT-VMP como seguro obligatorio de cobertura inmediata conforme a los principios del sistema SOAT regulado en la Ley N° 27181.
- 5.2 Son obligados a contratar SOAT-VMP:
 - a) Conductores de VMP en uso comercial o laboral.
 - b) Conductores de VMP en uso por desplazamiento personal habitual.
 - c) Padres o tutores de menores de edad conductores de VMP.

d) Empresas de alquiler de VMP.

5.3 La SBS regula condiciones conforme a:

- Ley General del Sistema Financiero (Ley N° 26702)
- Normativa de seguros obligatorios

5.4 La cobertura mínima del SOAT-VMP será:

- Una (1) UIT para gastos médicos por víctima.
- Tres (3) UIT para fallecimiento o invalidez permanente total por víctima.

TÍTULO IV – REGISTRO NACIONAL DE MICROMOVILIDAD LABORAL

Artículo 6. Creación del Registro Nacional de Micromovilidad Laboral (RNML)

6.1 Créase el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral, a cargo del MTC, con los siguientes fines:

- a) Inscripción obligatoria de toda empresa que destine VMP a alquiler o uso laboral.
- b) Vinculación de cada unidad a una póliza de seguro vigente.
- c) Verificación de que los conductores cuentan con Licencia B-VMP vigente.

6.2 Las empresas que utilicen repartidores en VMP son solidariamente responsables por la falta de licencia o seguro de sus conductores. Esta responsabilidad solidaria tiene naturaleza administrativa y civil exclusivamente para efectos indemnizatorios y de multas.

6.3 El MTC dispondrá de un plazo de ciento ochenta (180) días calendario desde la entrada en vigencia de la ley para implementar la plataforma digital del RNML.

TÍTULO V – INFRAESTRUCTURA, FISCALIZACIÓN Y SANCIONES

Artículo 7. Infraestructura y fiscalización municipal

Las municipalidades provinciales, en coordinación con el MTC, en el marco de sus recursos presupuestales disponibles, deberán:

- a) Implementar zonas de estacionamiento exclusivo para VMP de alquiler.
- b) Fiscalizar el uso de casco, luces y el respeto de las vías autorizadas.
- c) Destinar el 70% de lo recaudado por multas al mantenimiento de ciclovías y programas de educación vial local.

Artículo 8. Sanciones

8.1 Constituyen infracciones graves:

- a) Conducir un VMP con fines laborales sin Licencia B-VMP.
- b) Conducir un VMP con fines comerciales o de alquiler sin SOAT-VMP vigente.
- c) Conducir un VMP en desplazamiento personal habitual sin SOAT-VMP vigente.
- d) Permitir que un repartidor o arrendatario utilice un VMP sin verificar su licencia o seguro.

8.2 Multas:

a) Para el conductor: 5% de la UIT en caso de primera infracción, y 10% de la UIT en caso de reincidencia.

b) Para la empresa infractora: 1 UIT.

8.3 En caso de infracción grave, la autoridad competente podrá disponer la retención del VMP hasta por 48 horas, medida administrativa recurrible ante el órgano sancionador dentro del plazo de ley.

8.4 Las infracciones serán fiscalizadas por la Policía Nacional del Perú, las municipalidades provinciales y la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) en su ámbito de competencia.

8.5 Las presentes infracciones serán incorporadas a la Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, dentro del plazo de 90 días calendario desde la entrada en vigencia de la presente ley.

TÍTULO VI – USO DE VMP POR MENORES DE EDAD

Artículo 9. Regulación del uso por menores

9.1 Los mayores de 16 años pueden conducir VMP sin licencia para uso no comercial, pero están obligados a contar con SOAT-VMP si realizan uso comercial o laboral **o desplazamiento personal habitual** conforme al artículo 5.2.

9.2 Los menores de 16 años solo pueden conducir VMP bajo las siguientes condiciones:

a) Bajo la supervisión directa y continua de un adulto responsable.

b) Prohibición expresa de circular en vías con velocidad máxima superior a 30 km/h.

c) Prohibición de circular en horario nocturno (entre las 20:00 y las 06:00 horas).

d) Prohibición de circular en condiciones climáticas adversas que reduzcan la visibilidad (lluvia intensa, niebla, entre otras).

9.3 Es obligatorio el uso de casco para todos los menores de edad conductores de VMP, así como de elementos reflectantes durante el día y luces en condiciones de baja visibilidad.

9.4 El MTC promoverá campañas de educación vial en instituciones educativas dirigidas a menores de edad usuarios de VMP, en coordinación con el Ministerio de Educación.

TÍTULO VII – RESPONSABILIDAD PARENTAL

Artículo 10. Responsabilidad parental y de tutores por daños causados por menores

10.1 Los padres, tutores o quienes tengan la guarda legal de un menor de edad conductor de VMP son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados por dicho menor a terceros, de conformidad con el artículo 1981 del Código Civil (responsabilidad de los padres por daños causados por hijos menores que conviven con ellos), sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1970 del mismo Código.

10.2 La responsabilidad establecida en el numeral anterior es de naturaleza objetiva, derivada de la guarda y convivencia con el menor, sin necesidad de acreditar culpa o negligencia específica de los padres en la supervisión del menor, salvo prueba en contrario.

10.3 La responsabilidad establecida en el numeral 10.1 comprende:

- a) Daños personales (gastos médicos, rehabilitación, lucro cesante).
- b) Daños materiales.
- c) Daño moral, cuando corresponda.

10.4 El SOAT-VMP contratado por los padres o tutores (artículo 5.2.c) cubrirá hasta los límites de la póliza, siendo los padres responsables por el exceso no cubierto.

10.5 En caso de que el menor carezca de padres, tutores o personas responsables identificables, el Estado, a través del Seguro Integral de Salud (SIS), asumirá la atención médica de las víctimas, sin perjuicio de la acción de repetición del Estado contra quienes resulten responsables.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Reglamentación. El Poder Ejecutivo, mediante el MTC, reglamenta la presente ley en un plazo de 60 días calendario, en coordinación con la SBS, ATU y gobiernos locales.

Segunda. Régimen de exención. Manténgase la exención de licencia, SOAT y registro para el uso particular recreativo ocasional definido en el artículo 2.b de la presente ley. **Los conductores de VMP que realicen únicamente desplazamiento personal habitual (artículo 2.c) quedan exentos de la Licencia B-VMP, pero obligados a contratar SOAT-VMP.**

Tercera. Vigencia. La presente ley entra en vigencia a los 90 días calendario de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Cuarta. Protección de datos personales. El MTC, en el desarrollo del RNML, deberá cumplir con los principios, derechos y garantías establecidos en la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales.



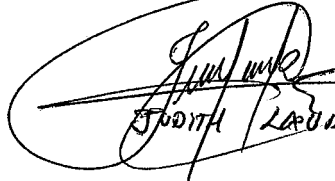
DESPACHO DE LA CONGRESISTA JUDITH LAURA ROJAS

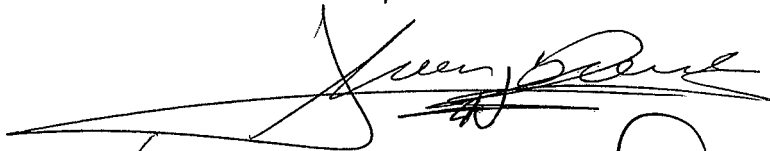
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

Quinta. Derogación. Deróguese toda disposición que se oponga a la presente ley.

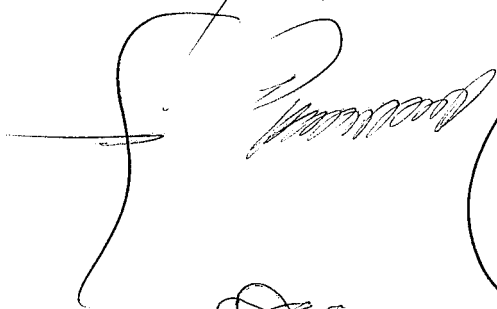
Sexta. Financiamiento. La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

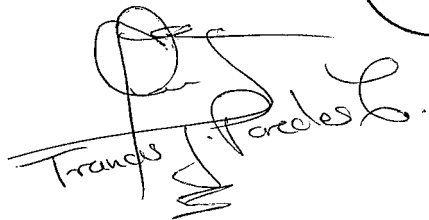
Lima, 30 de abril del 2026

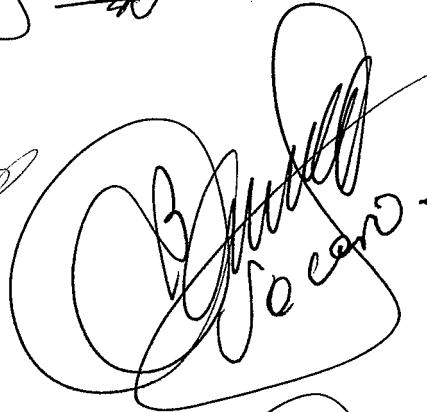

JUDITH LAURA ROJAS.

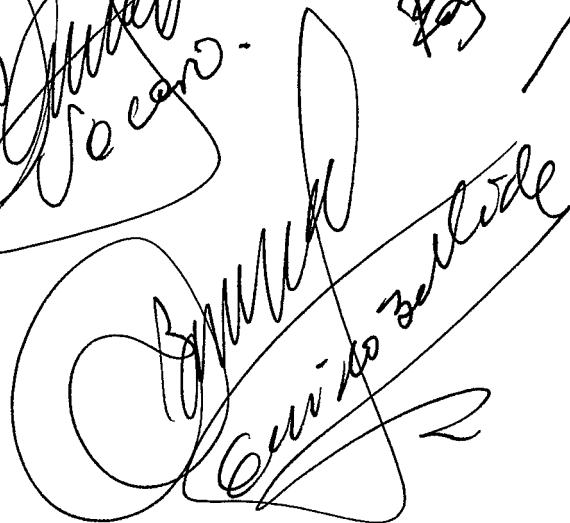

Juan Carlos


Edgar


Francisco


Francisco


Carlos


Carlos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES Y CONTEXTO NORMATIVO

1.1 El régimen vigente de los VMP en el Perú

El Decreto Supremo N° 023-2021-MTC incorporó en el ordenamiento peruano una categoría jurídica específica para los Vehículos de Movilidad Personal, definiéndolos como aquellos dispositivos de propulsión eléctrica, con velocidad máxima de 25 km/h y peso no superior a 25 kg, destinados al desplazamiento individual. Dicho reglamento estableció un régimen de exención de licencia, SOAT y registro vehicular para el uso particular de estos vehículos. Sin embargo, el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC no previó el escenario de uso frecuente y masivo de los VMP por parte de estudiantes y trabajadores que utilizan estos vehículos como medio de transporte habitual, ni reguló la responsabilidad de los padres por daños causados por menores conductores, generando un vacío de protección para las víctimas que la presente iniciativa viene a colmar.

1.2 Marco constitucional habilitante

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú establece que la defensa de la persona humana es el fin supremo del Estado, lo que implica que el Estado debe garantizar la seguridad vial como componente del derecho a la vida e integridad física. El artículo 2, inciso 1, del mismo texto constitucional reconoce el derecho a la vida e integridad física de peatones y terceros, lo que justifica la imposición de obligaciones asegurativas como las que contempla esta ley. El artículo 4 dispone que la comunidad y el Estado protegen especialmente al niño, mandato constitucional que fundamenta la regulación específica del uso de VMP por menores de edad y la responsabilidad parental que se establece en el artículo 10 del proyecto. Asimismo, el artículo 79 establece que toda ley que ordene gastos públicos debe señalar la fuente de financiamiento, disposición que ha sido cumplida con la Disposición Complementaria Final Sexta de la presente ley. Finalmente, el Tribunal Constitucional ha señalado en reiterada jurisprudencia, particularmente en las sentencias recaídas en los Expedientes N° 00008-2003-AI/TC y N° 00042-2004-PI/TC, que las restricciones a derechos fundamentales, como la libertad de tránsito o la imposición de obligaciones económicas como seguros obligatorios, deben establecerse mediante ley en sentido formal, principio que esta iniciativa respeta escrupulosamente al elevar a rango legal las obligaciones esenciales en materia de seguridad vial aplicables a los VMP.



1.3 Realidad del uso de micromovilidad en el Perú

El sector de micromovilidad ha experimentado un crecimiento exponencial en los últimos años, particularmente en Lima Metropolitana, sin que dicho crecimiento haya sido acompañado por un desarrollo normativo acorde. De acuerdo con declaraciones de Edwin Berteano, presidente de la Fundación Transitemos, recogidas por medios nacionales, en Lima Metropolitana se observa un uso indiscriminado de bicicletas y motos eléctricas en las vías, incluidas las ciclovías, con conductores que desconocen o ignoran las normas de tránsito, como el respeto a los semáforos y las vías exclusivas. Un factor crítico identificado es la ausencia de exigencias mínimas para la conducción de estos vehículos. Para conducir un scooter o moto eléctrica no se requiere contar con licencia de conducir ni haber alcanzado la mayoría de edad, ya que estas reglas son exclusivas para vehículos de motor, situación que facilita que adolescentes y adultos circulen por vías de alto riesgo sin formación en normas de tránsito ni medidas de seguridad elementales. En los últimos meses, la imprudencia de conductores de scooters eléctricos ha quedado en evidencia tras varios incidentes registrados en Lima, como el ocurrido en la Vía Expresa Javier Prado, donde cuatro jóvenes fueron captados circulando en scooters eléctricos por una ruta restringida, algunos viajando dos personas en una sola unidad, sin implementos de seguridad e incluso desplazándose en sentido contrario. Este fenómeno se agrava en el contexto del transporte informal, como ocurre en zonas como Aviación, en el distrito de La Victoria, donde se ha extendido el uso de scooters y motos eléctricas para el transporte de pasajeros, conectando puntos como la Avenida México con la estación Gamarra, sin que exista un registro oficial ni fiscalización efectiva.

1.4 El vacío normativo actual

El vacío normativo actual se manifiesta en tres dimensiones críticas que es necesario abordar de manera integral. En primer lugar, la desprotección de las víctimas: las personas afectadas por accidentes con VMP carecen de un sistema de cobertura inmediata como el SOAT, lo que implica que los gastos médicos, de rehabilitación e incluso funerarios deban ser asumidos directamente por las víctimas o sus familias, generando una situación de indefensión que contradice los principios más elementales del Estado de derecho. En segundo lugar, el vacío en la fiscalización: al no existir obligación de licencia ni registro, las autoridades de tránsito, incluyendo la Policía Nacional del Perú, la Autoridad de Transporte Urbano y las municipalidades, carecen de mecanismos para identificar a los conductores infractores o responsables de accidentes, lo que convierte a las normas de tránsito en meras declaraciones programáticas sin eficacia práctica. En tercer lugar, la indeterminación de la responsabilidad civil en casos de menores de edad: no existe un mecanismo claro para exigir responsabilidad a los padres o

tutores por daños causados por menores conductores de VMP, dejando a las víctimas sin un sujeto contra quien dirigir su pretensión resarcitoria. Este triple vacío genera un escenario de externalización del riesgo, donde los costos del daño recaen en las víctimas y no en quienes generan el riesgo, contraviniendo principios básicos del derecho de daños y de la política pública de seguridad vial.

II. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

2.1 La necesidad de una ley en sentido formal

El Tribunal Constitucional ha señalado en reiterada jurisprudencia, tal como se ha mencionado, que las restricciones a derechos fundamentales deben establecerse mediante ley en sentido formal. En el caso de los Vehículos de Movilidad Personal, el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, al ser una norma reglamentaria, ha resultado insuficiente para responder a la evolución del fenómeno de la micromovilidad, tal como lo evidencian los recientes accidentes ocurridos en zonas urbanas donde se ha constatado la ausencia de mecanismos de aseguramiento obligatorio, la falta de control sobre conductores menores de edad y la inexistencia de licencias o requisitos mínimos para uso comercial. La presente ley busca, por tanto, elevar el estándar normativo, dotando de rango legal a las obligaciones esenciales en materia de seguridad vial aplicables a los VMP, a fin de garantizar una protección efectiva de los derechos fundamentales involucrados. No se trata de crear nuevas cargas regulatorias por mero afán recaudatorio o fiscalizador, sino de establecer un piso mínimo de seguridad que permita la convivencia armónica de todos los usuarios de la vía pública, protegiendo prioritariamente a los más vulnerables: peatones, ciclistas y los propios conductores de VMP, muchos de ellos menores de edad.

2.2 Regulación diferenciada según tipo de uso

La presente iniciativa introduce un tratamiento normativo diferenciado según el tipo de uso, conforme al principio de proporcionalidad que inspira todo nuestro ordenamiento jurídico. Así, el uso particular recreativo ocasional, caracterizado por una frecuencia esporádica y sin fines económicos, mantiene el régimen de exención de licencia y SOAT que estableció el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, pues el riesgo que genera es bajo y esporádico. El uso por desplazamiento personal habitual, que comprende el traslado al centro de estudios o al centro de trabajo u oficina sin actividad comercial de reparto o mensajería, queda exento de la Licencia B-VMP pero obligado a contratar el SOAT-VMP, en razón de la exposición sistemática al riesgo en la vía pública que genera una frecuencia de uso diaria o casi diaria. El uso comercial o laboral, que incluye servicios de delivery, mensajería, alquiler o transporte de pasajeros, requiere tanto

la Licencia B-VMP como el SOAT-VMP, pues la actividad económica intensifica la exposición al riesgo y justifica exigencias mayores. Finalmente, los menores de edad conductores, cualquiera sea el tipo de uso, están obligados a contar con SOAT-VMP contratado por sus padres o tutores, estableciéndose además una responsabilidad parental solidaria y objetiva por los daños causados a terceros. Esta diferenciación, lejos de ser arbitraria, se fundamenta en el principio de proporcionalidad: quien utiliza la vía pública de manera habitual genera un riesgo estadísticamente mayor y debe contribuir al sistema de cobertura mediante el SOAT-VMP, sin que ello implique exigir una licencia cuando no media actividad económica.

2.3 La experiencia comparada como fuente de legitimación

La presente propuesta se sustenta en un análisis de derecho comparado que evidencia una tendencia global hacia la regulación del riesgo asociado a la micromovilidad. En Corea del Sur, el Tribunal Superior de Seúl confirmó en enero de 2025 la responsabilidad parental solidaria con base en el artículo 755 del Código Civil coreano, en un caso donde dos menores de 13 años, tras rentar un e-scooter mediante una aplicación de alquiler, atropellaron fatalmente a un hombre de 80 años, debiendo los padres pagar sumas millonarias en concepto de indemnización. Este precedente respalda el artículo 10 del presente proyecto sobre responsabilidad parental solidaria y objetiva. En Dubái, la Fiscalía procesó en 2025 al padre de una menor de 13 años que condujo un e-scooter en una vía principal, cruzó sin paso peatonal y fue atropellada, declarándolo culpable de negligencia parental, y actualmente se prepara un proyecto de ley que establece responsabilidad legal directa de los padres cuando menores circulen en áreas prohibidas. En Suiza, el Tribunal de Distrito de Muri absolvió a los padres en 2024 por un defecto procesal, al no especificarse qué medida concreta debían haber adoptado para prevenir el uso no autorizado por el menor de 13 años, antecedente que fundamenta la opción del proyecto peruano por una responsabilidad objetiva que no requiere probar culpa específica. En la Unión Europea, el Tribunal de Justicia estableció en el Asunto C-22/12, Haasová v. Petrík (2013), que el seguro obligatorio de responsabilidad civil debe cubrir todos los daños personales, incluyendo el daño moral de los familiares de la víctima mortal. En Estados Unidos, la jurisprudencia de Nueva York en el caso Zarilla v. Pennachio (2011) estableció que no hay responsabilidad parental si el vehículo es un juguete, pero los VMP modernos, al alcanzar velocidades de 25 a 40 km/h y circular en vías públicas, califican como instrumentos peligrosos, generando responsabilidad parental; mientras que en California, el caso People v. Superior Court (Dorsey) (2023) llevó a la acusación de un padre por homicidio involuntario tras un accidente fatal protagonizado por su hijo de 12 años. En el ámbito regional, Chile tramita

actualmente en el Senado el Proyecto de ley Boletín N° 16372-07 que regula el uso de scooters eléctricos estableciendo edad mínima de 16 años, seguro obligatorio de responsabilidad civil y responsabilidad solidaria de los padres, y Colombia, mediante la Resolución 20233040022275 de 2022 del Ministerio de Transporte, estableció el SOAT para uso comercial de VMP, edad mínima de 16 años y responsabilidad solidaria de las empresas de alquiler. Estos antecedentes demuestran que la regulación propuesta se alinea con estándares internacionales y recoge las mejores prácticas globales en la materia.

2.4 Vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La presente iniciativa se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas en múltiples dimensiones. En relación con el ODS 3, que busca garantizar una vida sana y promover el bienestar, el SOAT-VMP garantiza cobertura médica inmediata a víctimas de accidentes, reduciendo la carga sobre el sistema público de salud y evitando que las familias asuman gastos catastróficos. Respecto del ODS 8, que promueve el trabajo decente y el crecimiento económico, la Licencia B-VMP y el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral formalizan a repartidores y conductores de aplicativos, promoviendo condiciones laborales seguras. En cuanto al ODS 9, que impulsa la industria, la innovación y la infraestructura, la ley promueve la movilidad eléctrica sostenible con estándares mínimos de seguridad, impulsando la innovación en transporte urbano. Sobre el ODS 11, que busca lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras y sostenibles, la ley reduce la siniestralidad vial y mejora la convivencia entre peatones, ciclistas, conductores de VMP y vehículos motorizados. Finalmente, respecto del ODS 16, que promueve sociedades pacíficas y el acceso a la justicia, la ley establece mecanismos claros de fiscalización, sanciones y responsabilidad, fortaleciendo el Estado de derecho y reduciendo la discrecionalidad.

2.5 Vinculación con las Políticas del Acuerdo Nacional

El Acuerdo Nacional, suscrito en julio de 2002 y actualizado en sucesivas fases, constituye el marco de referencia para las políticas públicas de largo plazo en el Perú. La presente iniciativa se articula de manera directa con trece Políticas de Estado del Acuerdo Nacional. En primer lugar, con la Política 1 de fortalecimiento del Estado de derecho, pues el artículo 10 del proyecto establece una vía clara de resarcimiento para las víctimas de accidentes causados por menores de edad conductores de VMP, eliminando la incertidumbre jurídica actual. En segundo lugar, con la Política 4 de seguridad ciudadana, pues la regulación específica del uso de VMP y la creación del SOAT-VMP contribuyen directamente a la reducción de la siniestralidad vial, que constituye una de las principales causas

de muerte violenta en el país. En tercer lugar, con la Política 5 de erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo, pues el proyecto ordena promover campañas de educación vial en instituciones educativas y destina el 70% de las multas al mantenimiento de ciclovías y programas de educación vial local. En cuarto lugar, con la Política 9 de seguridad vial, que es la más directamente vinculada al proyecto, pues la creación del SOAT-VMP amplía el sistema de seguros viales a una categoría de vehículos actualmente desprotegida y el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral permite la trazabilidad de los vehículos destinados a uso comercial. En quinto lugar, con la Política 12 de acceso universal a la salud, pues el SOAT-VMP cubre los gastos médicos de las víctimas de accidentes y, en caso de que el menor carezca de padres o tutores identificables, el Estado asume la atención médica a través del Seguro Integral de Salud. En sexto lugar, con la Política 17 de afirmación de la economía social de mercado, pues la diferenciación proporcional según tipo de uso es constitucionalmente razonable y evita cargas desproporcionadas para los usuarios particulares. En séptimo lugar, con la Política 19 de desarrollo sostenible, pues los VMP son vehículos eléctricos de cero emisiones directas y al regular su uso de manera ordenada se promueve la micromovilidad como alternativa sostenible. En octavo lugar, con la Política 24 de protección de la familia, pues el artículo 10 establece la responsabilidad parental solidaria y objetiva, reconociendo el rol activo de los padres en la prevención de riesgos. En noveno lugar, con la Política 25 de protección de grupos vulnerables, pues el artículo 9 regula específicamente el uso de VMP por menores de edad con prohibiciones proporcionadas y exigencias de supervisión. En décimo lugar, con la Política 28 de modernización del Estado, pues el proyecto ordena al MTC implementar una plataforma digital para el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral. En undécimo lugar, con la Política 32 de gestión del riesgo de desastres, pues se prohíbe expresamente la circulación de menores de 16 años en condiciones climáticas adversas. En duodécimo lugar, con la Política 33 de política de transporte, pues se ordena a las municipalidades implementar zonas de estacionamiento exclusivo para VMP de alquiler y destinar recursos al mantenimiento de ciclovías. En decimotercer lugar, con la Política 34 de ordenamiento territorial, pues la implementación de zonas de estacionamiento exclusivo requiere que las municipalidades planifiquen el uso del espacio público de manera ordenada. En consecuencia, la presente iniciativa no solo es compatible con el Acuerdo Nacional, sino que desarrolla operativamente varias de sus políticas más relevantes, particularmente las relativas a seguridad vial y modernización del Estado, sin identificarse contradicción alguna con ninguna de las políticas del Acuerdo Nacional.

III. IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA PROPUESTA

La presente ley no irroga gasto adicional al Tesoro Público, conforme a la Disposición Complementaria Final Sexta, pues la implementación del SOAT-VMP se financia con las primas pagadas por los usuarios obligados, sin cargo al presupuesto público. El análisis del impacto económico y social de la propuesta se desarrolla en términos cualitativos, en tanto las estimaciones cuantitativas específicas, como el número exacto de usuarios obligados o la recaudación proyectada, serán determinadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP en la fase de reglamentación, con base en los registros administrativos y estudios técnicos sectoriales.

La implementación del SOAT-VMP generará beneficios sociales significativos en múltiples dimensiones.

En primer lugar, en cuanto a la protección de las víctimas de accidentes, actualmente las personas afectadas por accidentes con VMP carecen de cobertura inmediata, debiendo asumir directamente los gastos médicos, de rehabilitación y, en casos extremos, funerarios, por lo que el SOAT-VMP garantizará la atención médica oportuna, reduciendo la carga sobre el Seguro Integral de Salud y evitando el empobrecimiento de las familias afectadas.

En segundo lugar, en cuanto a la reducción de la siniestralidad, la exigencia de licencia para uso comercial y la obligación de contratar seguro para el uso habitual y comercial generarán un efecto disuasivo y formativo, contribuyendo a la reducción de accidentes, tal como la experiencia comparada demuestra que la regulación del seguro obligatorio se asocia con disminuciones significativas de la siniestralidad vial en el mediano plazo.

En tercer lugar, en cuanto a la formalización del sector de reparto y mensajería, el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral permitirá la identificación y fiscalización de los conductores comerciales de VMP, contribuyendo a la formalización de un sector que actualmente opera en un vacío normativo, alineándose con el recientemente creado Registro Nacional de Prestadores y Conductores del Servicio de Delivery establecido por Decreto Supremo N° 006-2025-MTC.

En cuarto lugar, en cuanto al fortalecimiento de la fiscalización, al contar con un registro de conductores comerciales y un seguro asociado a cada unidad o conductor, las autoridades de tránsito, incluyendo la Policía Nacional del Perú, la

Autoridad de Transporte Urbano y las municipalidades, dispondrán de mecanismos efectivos para identificar a los responsables de infracciones y accidentes. En quinto lugar, en cuanto a la prevención en el uso por menores de edad, la obligación de los padres o tutores de contratar el SOAT-VMP para menores conductores, sumada a la responsabilidad parental solidaria y objetiva, generará un incentivo para la supervisión adecuada y la formación en seguridad vial desde edades tempranas.

En cuanto a los costos para los usuarios obligados, la presente ley establece cargas económicas proporcionadas y diferenciadas según el tipo de uso. Los usuarios de VMP para desplazamiento personal habitual, que comprende el uso estudiantil y laboral no comercial, están únicamente obligados a contratar el SOAT-VMP, cuya prima máxima ha sido fijada por la ley en el equivalente al 1% de la Unidad Impositiva Tributaria, esto es, S/ 55.00 anuales al valor de la UIT para el año 2026, monto que es significativamente inferior al costo del SOAT convencional para vehículos motorizados y resulta accesible para la población estudiantil. Los usuarios de VMP con fines comerciales o laborales están obligados a contratar el SOAT-VMP y a obtener la Licencia B-VMP, cuyo costo no podrá exceder también el equivalente al 1% de la UIT, conforme al artículo 4.3 del proyecto, por lo que el costo total anual para un conductor comercial, incluyendo el seguro y la licencia amortizada en cinco años, no superaría los S/ 66.00 anuales. Los padres o tutores de menores conductores están obligados a contratar el SOAT-VMP para sus hijos, con la misma prima máxima de S/ 55.00 anuales, costo que se considera proporcionado en relación con el riesgo que asumen y la protección que brinda a sus hijos y a terceros. Las empresas de alquiler de VMP están obligadas a contratar el SOAT-VMP por cada unidad de su flota, también con una prima máxima de S/ 55.00 anuales por unidad, costo que podrá ser trasladado a los usuarios del servicio de alquiler en el precio final.

El diagnóstico de siniestralidad vial que fundamenta la presente propuesta se basa en fuentes oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Según estas fuentes, en el año 2024 se registraron 86,757 siniestros a nivel nacional, con 56,747 personas lesionadas y 3,002 fallecidos. En el año 2023, a efectos comparativos, se registraron 87,083 siniestros, 58,000 lesionados y 3,316 fallecidos. El Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial correspondiente al primer trimestre de 2025, publicado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en septiembre de 2025, constituye el instrumento técnico de consulta para la elaboración de estrategias de reducción de lesionados graves y fallecidos en las vías del país. Es importante precisar que las cifras oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial corresponden a la

totalidad de siniestros viales en el Perú y no se encuentran desagregadas específicamente por tipo de vehículo, incluyendo los VMP. Esta limitación estadística será superada progresivamente mediante los sistemas de registro que la presente ley implementa, como el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral, y las fiscalizaciones municipales, las cuales generarán datos específicos para futuras evaluaciones y ajustes normativos.

Finalmente, es necesario precisar que la presente ley se complementa con el Decreto Supremo N° 006-2025-MTC, mediante el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha creado el Registro Nacional de Prestadores y Conductores del Servicio y Actividad de Transporte de Envíos de Entrega Rápida, aplicable a motocicletas y bicicletas. Dicho registro establece la inscripción obligatoria de conductores de delivery, la responsabilidad solidaria del transportista, el uso obligatorio de cascos y chalecos retrorreflectantes con número de matrícula visible, y sanciones de hasta 0.8 UIT por operar sin registro. La presente ley extiende lógicamente estas exigencias a los conductores de VMP que realizan actividades de delivery y mensajería, cerrando un vacío normativo en el que estos vehículos no se encontraban comprendidos en el mencionado registro, correspondiendo que la coordinación entre el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral creado por esta ley y el registro del Decreto Supremo N° 006-2025-MTC sea determinada en la fase de reglamentación.

En conclusión, la presente ley genera beneficios sociales sustanciales en términos de protección de víctimas, reducción de siniestralidad, formalización del sector, fortalecimiento de la fiscalización y prevención en menores de edad, con costos proporcionados y diferenciados para los usuarios obligados, consistentes en una prima máxima de S/ 55.00 anuales para el SOAT-VMP y S/ 55.00 por única vez cada cinco años para la Licencia B-VMP en caso de uso comercial. No se identifica impacto fiscal negativo, toda vez que la implementación se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente ley se integra armónicamente con el ordenamiento jurídico vigente, sin producir derogaciones tácitas ni colisiones normativas. En relación con el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC, se mantiene la exención para uso recreativo ocasional que este estableció, mientras que el proyecto añade regulación para el uso comercial, el desplazamiento personal habitual y los menores de edad, áreas no previstas por dicho decreto supremo. En relación con

el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, se añade la Categoría B-VMP como nuevo anexo, creada por mandato legal directo en el artículo 4 de la presente ley, correspondiendo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones su implementación mediante decreto supremo. En relación con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el SOAT-VMP se integra al sistema de seguros viales como una nueva categoría, ampliando la cobertura del sistema sin modificar la ley marco. En relación con el Código Civil, específicamente los artículos 1970 y 1981, la presente ley precisa la aplicación de la responsabilidad parental para el caso específico de daños causados con VMP, sin modificar el texto del Código, por lo que se trata de una aplicación específica y no de una derogación. En relación con el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, las infracciones previstas en el artículo 8 de la presente ley serán incorporadas a su Tabla de Infracciones y Sanciones, conforme lo ordena el artículo 8.5 del proyecto. En relación con la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales, se establecen garantías expresas para el cumplimiento de sus principios en el desarrollo del Registro Nacional de Micromovilidad Laboral. En relación con el Decreto Supremo N° 006-2025-MTC, el Registro Nacional de Micromovilidad Laboral se coordinará con el registro de delivery en la fase de reglamentación. No se producen derogaciones tácitas porque el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC no reguló el uso comercial ni la responsabilidad parental, y el proyecto respeta expresamente la exención para uso particular recreativo ocasional en su Disposición Complementaria Final Segunda.

V. CONCLUSIONES

El presente proyecto de ley es constitucional, legal y técnicamente viable por las siguientes razones. En primer lugar, cumple con los requisitos formales del Reglamento del Congreso de la República, presentando un título preciso, una adecuada técnica normativa, cláusula de financiamiento conforme al artículo 79 de la Constitución Política del Perú, plazos uniformes en días calendario y una cláusula de derogación general compatible con el principio de seguridad jurídica. En segundo lugar, respeta la reserva de ley al establecer mediante ley en sentido formal las restricciones a derechos fundamentales, conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional recaída en los Expedientes N° 00008-2003-AI/TC y N° 00042-2004-PI/TC. En tercer lugar, introduce una regulación diferenciada y proporcional según el tipo de uso, distinguiendo entre uso recreativo ocasional, desplazamiento personal habitual, uso comercial y uso por menores de edad, en concordancia con el principio de razonabilidad y el interés superior del niño y adolescente. En cuarto lugar, fortalece el sistema de aseguramiento y protección a las víctimas mediante la creación del SOAT-VMP como mecanismo de cobertura



inmediata de daños personales, con parámetros mínimos de cobertura adecuados y proporcionales al riesgo generado. En quinto lugar, se sustenta en derecho comparado relevante que demuestra una tendencia global hacia la regulación del riesgo asociado a la micromovilidad, con precedentes en Corea del Sur, Dubái, Suiza, la Unión Europea, Estados Unidos, Chile y Colombia. En sexto lugar, se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, particularmente con los ODS 3, 8, 9, 11 y 16, y con trece Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, desarrollando operativamente las políticas de seguridad vial y modernización del Estado. En séptimo lugar, el análisis de impacto económico y social demuestra beneficios sustanciales con costos proporcionados para los usuarios, sin generar impacto fiscal negativo. En octavo lugar, no colapsa con la normativa vigente, complementando el Decreto Supremo N° 023-2021-MTC sin derogarlo y respetando las exenciones para uso recreativo ocasional. Por todas estas razones, se somete a consideración del Congreso de la República el presente proyecto de ley, esperando su aprobación en defensa de la seguridad vial, la protección de las víctimas y la responsabilidad parental.