Proyecto de Ley N°.....8111/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
06 JUN 2024
RECIBIDO
Firma: ..... Hora: 7:35pm

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO – CÓDIGO DE TRÁNSITO, PARA REGULAR EL ADELANTAMIENTO DE UN CICLISTA RESPETANDO UNA DISTANCIA DE 1.5 METROS.

El grupo parlamentario Cambio Democrático – Juntos por el Perú, a iniciativa de la congresista de la República Susel Ana María Paredes Piqué, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente PROYECTO DE LEY

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA EL DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO – CÓDIGO DE TRÁNSITO, PARA REGULAR EL ADELANTAMIENTO DE UN CICLISTA RESPETANDO UNA DISTANCIA DE 1,5 METROS

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 174-A del Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.

Artículo 2. De la modificación

Se modifica el numeral 174-A del Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, con el siguiente texto:

«Artículo 174-A. Sobrepaso o adelantamiento a ciclos y VMP

Los vehículos automotores que adelanten o sobrepasen a ciclos (que incluye a bicicletas) o **Vehículos de Movilidad Personal** - VMP que circulen en la calzada, deben

efectuar dicha maniobra por el carril de la izquierda, **guardando una distancia de seguridad lateral, que debe tener como mínimo un metro y medio; y si son ellos los que rebasan al coche tendrán que respetar igualmente la norma del metro y medio.** y retornando al carril original una vez concluida la maniobra, observando las reglas de adelantamiento dispuestas por este Reglamento.»

05 de junio de 2024

SUSEL ANA MARIA PAREDES PIQUÉ
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Hamlet Echevarría R.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **JUNIO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8111/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley propone modificar el artículo 174-A del Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, a fin de dar mayor seguridad vial a los ciclistas como a los conductores de los Vehículos de Movilidad Personal – VMP, cuyas vidas y salud se encuentran en grave peligro, porque son los conductores más vulnerables, quienes manejan expuestos en los espacios públicos.

FUNDAMENTACIÓN:

Sabido es que, debido a la pandemia, gran cantidad de ciudadanos se vieron motivados a salir con sus bicicletas, primero para realizar paseos familiares y luego a utilizarlas como medio de transporte frecuente para trasladarse, a sus trabajos, a las tiendas, mercados, o supermercados para hacer sus compras, ejercitarse con ellas al aire libre, ir a los bancos, etc.; pues comprendieron que la bicicleta es un excelente vehículo que garantiza no contagios de SARS-CoV-2 (COVID), a diferencia de los buses y taxis

El uso de la bicicleta se ha incrementado grandemente comparado con la cantidad de ciclistas que salían a las calles antes de la pandemia; y actualmente se han sumado nuevos medios de transporte los que son denominados en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, como Vehículos de Movilidad Personal – VMP.

El incremento de estos medios de transporte, así como los constantes accidentes de tránsito en los cuales se encontraban involucrados ciclistas, ocasionaron que la Municipalidad de Lima se viera en la necesidad de implementar las ciclovías con el propósito de brindarles seguridad en la ciudad y para hacer más ágil el traslado de la población al lugar que quisiera ir. A inicios del año 2019 Lima contaba con 197 km de ciclovías, y en la actualidad cuenta con 291 Km. Lamentablemente, y a pesar del aumento de ciclovías, todavía existen innumerables altos riesgos a los que los ciclistas y los conductores de Vehículos de Movilidad Personal se enfrentan día a día, y uno de los mayores riesgos, es el adelantamiento que realizan los conductores de vehículos automotores, quienes manejan a alta velocidad y sin respetar una distancia mínima de

éstos medios de transporte, siendo aún más riesgoso cuando se trata de un vehículo pesado, como lo es por ejemplo un camión.

Por ello, la razón de ser de este proyecto de ley radica en darle mayor seguridad a los ciclistas y a los conductores de Vehículos de Movilidad Personal, al momento en que los conductores de vehículos automotores decidan hacer la maniobra de adelantamiento deberán respetar la norma del metro y medio, distancia mínima que debe dejar entre su vehículo y la bicicleta o vehículo de movilidad personal que quiere rebasar; y si no le es posible dejar esa separación porque la vía es demasiado angosta tendrá que renunciar a la intención de adelantar.

A pesar de la existencia de la Ley 30936 – Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, esta ley no resulta suficiente para resolver la problemática existente y dar seguridad a los ciclistas para manejar por el lado derecho de la vía, porque constantemente son rebasados por choferes de buses, combis, carros particulares, camiones, lo que muchas veces ha originado ocurran graves accidentes e incluso muertes. La gravedad del hecho al no respetar una distancia mínima para rebasar, es que se desestabiliza el medio de transporte, pues ejerce presión sobre la bicicleta que se produce cuando un bus o camión circula al lado de ella, generando una succión hacia el vehículo más pesado, ocasionando la pérdida de estabilidad del ciclista e incluso su caída, lo que puede terminar en graves consecuencias.

La importancia de establecer el respeto a los ciclistas y la concientización en la ciudadanía de la obligatoriedad de respetar una distancia de metro y medio para realizar la maniobra de adelanto, la podemos apreciar en la data existente sobre los siniestros ocurridos en nuestro país los que se encuentran en constante incremento. **De acuerdo al "Informe del Estado Situacional de los Ciclistas en el Perú 2021-2022", una publicación de la Dirección de Seguridad Vial a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para el 2022**, las bicicletas estuvieron involucradas en 837 siniestros de tránsito, mientras que en el año 2021 la cifra alcanzó un pico de 1,019. Si bien hubo una disminución del 18%, ambas cantidades son superiores a las registradas en años anteriores. Y es que desde el 2016 se puede observar un aumento constante de la participación de bicicletas en siniestros de tránsito: 552 en el 2016, 558 en el 2017, 594 en el 2018, 628 en el 2019 y 809 en el 2020.

Total de Siniestros de Tránsito con Bicicletas Involucradas en el Perú. 2016-2022		
Año	**Total de Siniestros**	**Variación**
2022	837	**-18%**
2021	1019	**26%**
2020	809	**29%**
2019	628	**6%**
2018	594	**6%**
2017	558	**1%**
2016	552	
Total	**4997**	

En el caso de Lima Metropolitana, este aumento de la siniestralidad de tránsito con bicicletas involucradas se hace más evidente desde el 2018 (200), alcanzando su pico en el 2021 (601). Esta última cifra prácticamente duplicó a la registrada el año anterior (380). En tanto, en el año 2022 hubo una disminución de este indicador (493), aunque siendo superior a los registrados años anteriores.

Total de Siniestros de Tránsito con Bicicletas Lima Metropolitana - 2018-2022	
Año	**Total de Siniestros**
2022	493
2021	601
2020	380
2018	200
Total	**1674**

Asimismo, en el período del 2016 al 2022, con respecto a los fallecidos en siniestros de tránsito en bicicletas a nivel nacional, se puede observar un comportamiento creciente. Para el 2021, se presentó la mayor cantidad de fallecidos, alcanzando un total de 70. Para

el 2022 fueron 45 las muertes. Las cifras en los años anteriores fueron: 22 en el 2016, 35 en el 2017, 35 en el 2018, 40 en el 2019 y 42 en el 2020.

Total de Fallecidos en Siniestros de Tránsito con Bicicletas
A Nivel Nacional. 2016-2022

Año	Total de siniestros
2022	45
2021	70
2020	42
2019	40
2018	35
2017	35
2016	22
Total	**289**

Vale precisar que, de las personas fallecidas como consecuencia de siniestros de tránsito a bordo de bicicletas, el 98,3% (113) se trató de conductores de la bicicleta, mientras que el 1,7% (2) de pasajeros.

Otras principales conclusiones:

El informe también da cuenta de otros indicadores relacionados a la siniestralidad de tránsito con bicicletas en los años 2021 y 2022. De las personas fallecidas, se observó que 58 (50,4%) fueron adultas mayores (más de 60 años), seguido por 30 (26,1%) adultos (entre 36 a 59 años). En tanto, 4 (3,5%) personas fallecidas fueron niños(as) de entre 6 a 12 años.

Por otro lado, de acuerdo al análisis de fatalidad según sexo y tipo de usuario de la vía, se observó que son las personas del sexo masculino las que concentran en gran medida las cifras. El 92,2% (106) fueron hombres.

Respecto a la clase de siniestro, se observó que se mantuvo como principal el "choque" con 73% (84). Le sigue choque y fuga con 12,2% (14), despiste con 7,8% (9), volcadura con 4,3% (5) y atropello con 2,6% (3)

En cuanto a las principales causas de los siniestros que dejaron personas fallecidas, la imprudencia del conductor concentra el 37,4% (43), mientras que el 4,3% (5) fue su negligencia. Hay un 51,3% (59) de fallecidas que no se pudo identificar la causa. En tanto, el exceso de velocidad fue la primera causa específica de los siniestros mencionados: 14,8% (17) fallecidos.

Otros resultados que arrojó este informe fueron:

- El área con mayor cantidad de personas fallecidas por siniestros de tránsito a bordo de bicicletas fue la zona urbana, con el 52,2% (60).
- Según el tipo de vía donde se produjeron estos decesos, las carreteras concentraron la mayor parte con el 55.7% (64), seguido por las avenidas con 33% (38)
- Teniendo en cuenta el acumulado de los años 2021 y 2022, los meses con mayor cantidad de fallecidos fueron enero con 12,2% (14) y setiembre con 11,3% (13).

LEGISLACIÓN APLICADA EN DIFERENTES PAISES:

- CHILE. -

En su Ley del Tránsito, Chile dispone reglas especiales sobre la forma de circulación y manejo de las bicicletas, así como reglas para los conductores de vehículos motorizados, entre ellas relativas al sobrepaso. Específicamente en su artículo 120 dispone que "en caso de que un vehículo motorizado adelante o sobrepase a bicicletas u otros ciclos, deberá mantener una distancia prudente respecto al ciclo de aproximadamente 1,50 metros, durante toda la maniobra".

- ESPAÑA. -

En este país, entre todas las novedades que se introdujeron en la nueva Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que entró en vigor en marzo de 2022,

se incluyó una sanción muy dura para aquellos conductores que hagan adelantamiento temerario a los ciclistas: 6 puntos menos para el infractor y una multa de 200 euros.
La Ley considera que cuando hay un ciclista o un pelotón de ciclistas, se debe conservar una distancia mínima de seguridad tanto si vas a adelantar como si te quedas detrás de ellos.

A la hora de adelantar a los ciclistas en carretera, primero debes avisar de tu intención accionando el intermitente. Cuando veas que se puede hacer la maniobra sin peligro, debes respetar la distancia mínima de 1,5 metros. Una vez que los adelantas, respetando los límites de velocidad, debes volver a accionar el intermitente. No avisar a los demás usuarios de tu intención con una señal óptica supone una multa de hasta 200 euros y de 80 euros si no lo haces con la suficiente antelación. Además, te retirarán 6 puntos del carnet de conducir (antes de la reforma de la Ley eran 4 puntos).

- FRANCIA. -

Numeral IV del artículo R414-4 del Código de la Ruta:
IV) Para adelantar deberá alejarse lo suficiente como para no correr el riesgo de colisionar con el usuario que quiere adelantar. En todo caso, no deberá acercarse lateralmente a menos de un metro en zonas urbanizadas y a un metro y medio fuera de ellas si se trata de un vehículo detracción animal, de un vehículo con dos o tres ruedas, de un peatón, de un jinete o un animal.
Como se aprecia éstos tres países contemplan el distanciamiento de un metro y medio para adelantar.

I. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta de modificación del artículo 174-A del Decreto Supremo 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, no colisiona ni va a generar conflicto con norma alguna. Es más, esta modificación, busca el cumplimiento de los denominados derechos fundamentales de la persona, establecidos por el artículo 2 numeral 1 de la Constitución Política del Perú, referido a

que "Toda persona tiene derecho: 1. A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar."

Asimismo, concuerda con lo establecido por las siguientes normas especiales:

- Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre: que establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. El artículo 7, de la racionalización del uso de la infraestructura, señala en su numeral 7.3 que los medios de transporte que muestren mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial o en la preservación del ambiente son materia de un trato preferencial de parte del Estado. El Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura define las pautas para las normas técnicas que permiten la Implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible (bicicleta).

- Ley 29593, Ley que declara interés nacional el uso de la bicicleta y promociona su utilización como medio de transporte sostenible: cuyo objetivo es declarar de interés nacional el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte sostenible, seguro, popular, ecológico, económico y saludable, y promover su utilización.

- Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible: cuyo objeto es establecer medidas de promoción y regulación del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente en el uso de la capacidad vial y en la preservación del ambiente.

- Decreto de Urgencia 101-2020, Decreto de Urgencia que establece medidas complementarias en materia económica y financiera para que las Municipalidades Provinciales implementen sistemas de transporte sostenible no motorizado y dicta otras medidas.

- Decreto Supremo 019-2017-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021, contiene los componentes que estructuran las dimensiones temáticas y de trabajo de la seguridad vial en concordancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad

Vial de las Naciones Unidas y las directivas metodológicas que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN.

- Decreto Supremo 012-2019-MTC, Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano, instrumento que señala un conjunto de objetivos y prioriza acciones orientados a resolver un problema que afecta a gran parte de la población que habita en las principales ciudades del país.

- Decreto Supremo 012-2020-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo 034-2008-MTC

II. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La implementación de la presente iniciativa legislativa, no implica costo adicional al erario nacional, pues solamente se trata de modificar la legislación de Tránsito, ante los altos niveles de accidentes ocurridos en nuestro país en los que se encuentran involucrados ciclistas o conductores de Vehículo de Movilidad Personal - VMP, accidentes en los que no solamente se afectan éstos conductores, sino a sus familiares y a la misma sociedad, que actualmente se encuentra desprotegida de las maniobras temerarias al momento de adelantar que realizan los conductores de vehículos automotores.

Con este proyecto de ley se pretende garantizar y proteger los derechos fundamentales, a la vida, a la salud, dando protección a los ciudadanos que aman conducir bicicleta o vehículos de Movilidad Personal – VMP; porque su derecho es el de vivir, sin temor a fallecer en alguna de las pistas de su país.

III. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley tiene vinculación con la Política I del Acuerdo Nacional, punto 7 referido a la erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana concordante con el inciso a) referido a consolidar políticas orientadas a prevenir, disuadir, sancionar y eliminar aquellas conductas y prácticas sociales que pongan en peligro la tranquilidad, integridad o libertad de las personas así como la propiedad pública y privada; y el inciso b) propiciará una cultura cívica de respeto a la Ley y a las normas de convivencia, sensibilizando a la ciudadanía contra la violencia y generando un marco de estabilidad social que afiance los derechos y deberes de los peruanos.