



Proyecto de Ley N° 4763/2022-CR

Congresista Isabel Cortez Aguirre

"Decento de la legalidad y oportunidades para mujeres y hombres"

Proyecto de Ley N° _____



PROYECTO DE LEY DE PROTECCIÓN DEL CONDUCTOR DE BICICLETA

Los Congresistas firmantes, a iniciativa de la Congresista Isabel Cortez al amparo de lo dispuesto en el artículo 107 de la Constitución Política y conforme lo establece el literal d) del numeral 2.2 del inciso 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente proyecto de ley:

I. FORMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 30936 LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y AGREGA ARTICULADOS PARA PROTEGER A LOS CONDUCTORES DE BICICLETAS

Artículo 1.- Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto introducir un articulado en la Ley N° 30936 Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, agregando articulados para proteger a los conductores de bicicletas, esto para incrementar la seguridad de los ciclistas.

Artículo 2.- Inclusión

Inclúyase los artículos siguientes en la Ley N° 30936 Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, que quedará redactado de la siguiente manera

ARTICULO 11.- DE LA CALIDAD DEL CICLISTA EN EL TRANSPORTE URBANO

En zonas urbanas, el ciclista hace parte del tráfico vehicular, volviéndose conductor de bicicleta y obteniendo los derechos establecidos en las normas de tránsito vigentes.

ARTICULO 12.- DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS

El Conductor de un vehículo que quiera adelantar a un conductor de bicicleta o conjunto de ellos debe hacerlo por la izquierda. El conductor debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, o de la misma calzada guardando un ancho de seguridad de, al menos, 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril.



Congresista Isabel Cortez Aguirre

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

ÚNICA. - Reglamentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones realiza las modificaciones necesarias en el reglamento nacional de tránsito y otras normas en un plazo de 90 días luego de la publicación de la presente Ley.

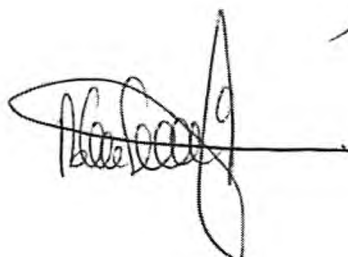
Abril de 2023


David Bazán


EDGARD REYMUNDO MERCADO
Directivo Portavoz
Grupo Parlamentario Cambio Democrático - Juntos por el Perú


Guillermo Bacero


Edgardo Reymundo Mercado


Isabel Cortez Aguirre


ISABEL CORTÉZ AGUIRRE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

.....



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **21** de **abril** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4763/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
JAVIER ANGELES HLLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA



II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. ANTECEDENTES

Nuestro principal antecedente se remite a la aprobación de la Ley N° 30936 Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; norma que fue publicada el 22 de noviembre de 2018 y que tenía como objetivo promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente.

Asimismo, entre otras medidas, ordenaba al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a los gobiernos regionales y a los gobiernos locales, a través de la declaratoria de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva de la infraestructura para el caso, promover la utilización de la bicicleta como medio de transporte eficiente, sostenible.

También, la norma obliga a las instancias nacionales y locales, implementar políticas públicas sobre el tema, también a diseñar obras de infraestructura vial para los conductores de bicicletas, así como *"promover la planificación urbana y rural a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente, en coordinación con las entidades públicas de los tres niveles de Gobierno"*¹.

De la misma manera, la Ley N° 30936 ordenaba al Ministerio de Educación, *"...a través de las instituciones educativas públicas y privadas de primaria y secundaria de todo el territorio nacional, establecer actividades promocionales de educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta, como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente"*².

La propuesta llega hasta el punto de promover que los trabajadores del sector público reciban una jornada laboral libre remunerada por cada sesenta jornadas certificadas de asistencia a su centro de labores en bicicleta.

Sin embargo, todas estas medidas no han sido aplicadas o, han tenido mínima aplicación desde la dación de la Ley.

Esto porque si realizamos una pequeña revisión de estos articulados, todos implican la inversión de recursos económicos para poder hacer efectivos estos "derechos".

Para el caso del día libre por 60 días de transporte en bicicleta, ni siquiera se ha aplicado de manera práctica en ninguna institución pública. Esto también porque implica dar un permiso de un día no laborable al trabajador, es decir, implica también una inversión económica, o en todo caso, el compromiso institucional.

¹ Extracto del Artículo 2 de la Ley N° 30936

² Extracto del Artículo 4 de la Ley N° 30936



Hay que reconocer que, la misma Ley N° 30936 otorga algunos derechos a los conductores de bicicletas, estos están comprendidos en su artículo 10, señalando que los conductores de bicicleta tienen derecho a:

- a) Transitar por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellas en las que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas.*
- b) Disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, como ciclovías u otros espacios similares.*
- c) Disponer de suficientes espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en espacios públicos como privados.*
- d) Derecho de preferencia del ciclista en la vía o circulación en los desvíos de avenidas, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías sobre el tránsito vehicular, después del peatón.*
- e) Uso gratuito de estacionamientos públicos para bicicletas.*
- f) Tener días u horas de circulación preferente en el área urbana, en trayectos determinados"³*

Sin embargo, si analizamos estos derechos, no son practicables de manera pragmática. Por ejemplo, respecto al derecho de transitar por las vías con respeto y seguridad, se marca más como un enunciado que como una obligación respecto a quien tendría que proteger o respetar ese derecho, en este caso los otros conductores. Respecto a vías de circulación preferente, estos fueron adaptados durante la pandemia, pero no como puesta en práctica de la Ley sino porque se restringió la circulación de vehículos. Las vías preferentes fueron eliminadas conforme íbamos saliendo de la pandemia.

Un tema aparte y que también tiene que ver con la Ley N° 30936, es que, en esta se establecen sanciones para los ciclistas, e increíblemente, estas si fueron reglamentadas desde el 3 de marzo de 2022, fecha en la que entró en vigencia el Manual para Ciclistas del Perú, elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Este documento estipula diversas multas para ciclistas, que van desde los 23 hasta los 368 soles.

En consecuencia, es importante, agregar disposiciones en la Ley 30936 que le den verdaderamente al ciclista, o en este caso al CONDUCTOR DE BICICLETA, derechos y, se pueda evitar, sobre todo, las recurrentes vulneraciones de sus derechos.

B. CONDUCTORES DE BICICLETAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES

La presente propuesta normativa tiene una particular finalidad; la de incidir, desde la Ley, sobre la prioridad que tienen que poseer los conductores de bicicletas en zonas urbanas, ya que, viendo la estadística nacional, la cantidad

³ Extracto del Artículo 10 de la Ley N° 30936



de conductores de bicicletas muertos a causa de accidentes de tránsito es impresionante.

Según el portal Infobae, desde el 2019, más de 160 conductores de bicicletas fallecieron en accidentes de tránsito, esto a causa del impacto pro parte de otro vehículo automotor. Esta es una cifra alarmante y que muestra la fragilidad por la que atraviesan los conductores de bicicletas respecto a otros conductores de vehículos en zonas urbanas.

El portal además señala que *"Solo en el año 2020, el 80% de las víctimas fallecieron atropelladas. De acuerdo el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, casi la mitad de estos fallecen de forma repentina por los daños que ocasionan en su organismo estos impactos. Pese a que el uso de la bicicleta ha incrementado después de la pandemia, no se han tomado medidas para garantizar la seguridad de los ciclistas..."*⁴

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial (NSV), organismo no gubernamental, también establece un dato por demás evidente: La estadística del 2020 particularmente fue fatal, ya que el 80% de los conductores de bicicletas muertos en accidentes de tránsito lo fueron por responsabilidad del conductor del vehículo que lo atropelló, lo que deja evidencia de la vulnerabilidad de los conductores de bicicletas en las vías, sin importar el hecho que haya o no ciclovías.

Por otro lado, en un artículo de El Comercio del 27 de diciembre de 2020, se evidenciaba el incremento de conductores de bicicletas muertos en accidentes de tránsito el Perú, señalando que *"de enero a noviembre del 2020 se registraron 15 accidentes fatales en bicicleta en todo el país mientras que en todo el 2019 fueron 8"*⁵. El diario Oficial EL Peruano, también dio cuenta de este hecho señalando además que: *"El reglamento de la Ley que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, aprobado en junio último, señala que el conductor de bicicleta tiene preferencia de paso respecto de otros vehículos y puede circular en vías urbanas y no urbanas"*⁶.

⁴ Informe del 23 marzo de 2023, extraído de: <https://www.infobae.com/peru/2023/03/23/se-juegan-la-vida-en-dos-ruedas-mas-de-160-ciclistas-fallecieron-en-los-ultimos-4-anos-luego-de-ser-impactados-por-un-vehiculo-mayor/#:~:text=Fallecimientos%20de%20ciclistas%20en%20accidentes,del%20conductor%20del%20veh%C3%ADculo%20mayor.&text=%E2%80%9CPer%C3%BA%20es%20un%20lugar%20muy%20inseguro%20para%20los%20ciclistas.>

⁵ Artículo: "Aumenta cifra de ciclistas muertos en accidentes de tránsito el Perú, advierte PNP De enero a noviembre del 2020 se registraron 15 accidentes fatales en bicicleta en todo el país. En todo el 2019 fueron 8". El Comercio 27/12/2020. Extraído de: <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/bicicletas-ciclistas-peru-pnp-advierde-crecimiento-de-cifra-de-muertes-por-accidentes-de-transito-en-bicicleta-nndc-noticia/>

⁶ Artículo: "Este año van 15 accidentes fatales en bicicleta, casi el doble que en 2019" Diario EL Peruano del 27/12/2020.



En este sentido, la Ley 30936 no tendrá ningún efecto positivo sobre la promoción del uso de la bicicleta, cuando lo que está siendo evidente es la recurrencia de los accidentes y muertes de conductor de bicicletas. Para decirlo de modo sencillo: Es imposible que una persona se anime a ir a su trabajo 60 días seguidos en bicicleta para ganar un día libre, si existe la posibilidad que se muera a causa de un accidente de tránsito.

Agreguemos a esta situación, la edad de los conductores de bicicletas muertos los últimos 4 años. Esto lo podemos apreciar en el siguiente gráfico.

Ciclistas víctimas mortales de accidentes de tránsito en los últimos 4 años, según rango de edad



Si observamos bien, son las personas mayores (PEA Activa) la que más ha muerto los últimos 4 años, por lo que lo establecido en cualquier medida de promoción del uso de la bicicleta será letra muerta.

Frente a esta situación, las asociaciones y colectivos de conductor de bicicletas se han pronunciado:

*"En el año 2021, el colectivo Lima Cómo Vamos realizó un estudio sobre el uso de la bicicleta a lo largo del país. De acuerdo a la investigación, el empleo del vehículo de dos ruedas incrementó de 3,7% antes de la pandemia a 6,2%. No obstante, el ciclismo en el país aún no forma parte de las prioridades de las autoridades locales"*⁷.

*"Octavio Zegarra, de la organización CicloAxion, afirmó que no se han establecido políticas públicas adecuadas para promover, proteger y garantizar a los ciclistas"*⁸.

C. ENDURECIMIENTO DE LA NORMATIVA

En el informe "¿CÓMO NOS MOVEMOS? Radiografía de siniestros y accidentes en vías rápidas Estudio de ocurrencias en vía de Evitamiento y vía expresa Línea Amarilla" de enero de 2021, publicado por el colectivo Lima Cómo Vamos, se

⁷ Declaraciones realizadas a INFOBAE en el artículo "Se juegan la vida en dos ruedas: más de 160 ciclistas fallecieron en los últimos 4 años luego de ser impactados por un vehículo mayor" elaborado por Valeria Coca Pimentel el 23 de marzo de 2023.

⁸ Ibid.



establece un análisis comparativo respecto a sanciones que se establecen a los conductores que lesionan a conductor de bicicletas. señalando, por ejemplo, que en New York (Estados Unidos) se implementó el Plan de Visión Cero que, entre otras medidas, se endurecieron las sanciones para conductores que lesionan a conductor de bicicletas o peatones.

En 2017, la Municipalidad de San Isidro, presentó al Congreso el Proyecto de Ley 1831/2017-GL, que modificaba los artículos 111 y 124 del Código Penal, de tal manera que incorporaba un agravante en los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas, esto cuando se cometan contra conductores de vehículos no motorizados. Lastimosamente, el proyecto de Ley fue decretada al archivo, ya que este nunca fue revisado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones a la que fue asignada.

Asimismo, en el periodo 2016-2021 se presentaron los siguientes proyectos de Ley:

06148/2020-CR	Al Archivo	LEY QUE DECLARA LA BICICLETA COMO EL MEDIO DE TRANSPORTE DEL BICENTENARIO
05205/2020-CR	Al Archivo	LEY QUE MODIFICA LA LEY 30936, LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE
03309/2018-CR	Publicado El Peruano	LEY DE FOMENTO Y USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE
03140/2017-CR	Publicado El Peruano	LEY QUE MODIFICA LA LEY 29593, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL USO DE LA BICICLETA Y PROMOCIONA SU UTILIZACIÓN COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE
03138/2017-CR	Publicado El Peruano	LEY QUE MODIFICA LA LEY 29593, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL USO DE LA BICICLETA Y PROMOCIONA SU USO COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE
02946/2017-CR	Publicado El Peruano	LEY QUE PROMUEVE EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE-LEY PRO BICI
02211/2017-CR	Publicado El Peruano	LEY QUE OTORGA FACILIDADES A LOS USUARIOS DE BICICLETAS Y PROMOCIONA SU USO COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN ESPACIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS

Si analizamos las propuestas una por una, llegaremos a la conclusión que los Proyectos de Ley que concluyeron en la Ley 30936, fueron aquellas que no implicaban una mayor priorización de la bicicleta frente al uso de los vehículos motorizados.

Es decir que, se aprobó una Ley que saludaba el uso de la bicicleta pero que no establecía mayores sanciones para los conductores de otros vehículos o que no



estableciera prioridad alguna para el conductor de bicicleta frente a otros vehículos.

Por estas consideraciones, creemos necesario explicitar en esta norma que, un conductor de bicicleta, cuando está en una vía pública, tiene que ser considerado como un vehículo, por lo que ningún otro podrá invadir su carril ni obstruirlo.

D. RESPECTO A LA PROPUESTA

Sobre la agregación del artículo 11

Esta propuesta señala clara e inequívocamente que el conductor de bicicleta en zonas urbanas, donde no existan ciclovías, hace parte del tráfico vehicular volviéndose conductor, es decir que, es considerado como un vehículo con el que hay que tener todas las consideraciones de las reglas de tránsito. Esto independientemente de la velocidad a la que vaya el conductor de la bicicleta.

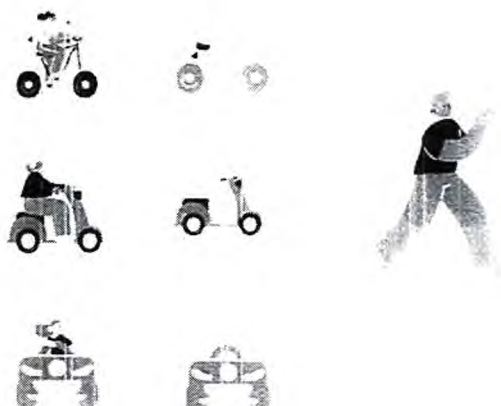
La Fundación CicloCity de Colombia, propone una visión didáctica sobre esta diferenciación, señalando que *"existen dos actores viales principales: peatones y conductores, y para cada uno hay regulaciones y sobre ellos recaen sanciones. El usuario de bicicleta es conductor, porque "ciclista" está referido al deportista que practica ciclismo. Para el uso de la motocicleta también se generalizó el término "motociclista", pero cuando está en su automóvil, si se le denomina conductor"*⁹.

⁹ Extraído del Artículo: "Los usuarios de bicicleta, no somos ciclistas... Somos "conductores" y así lo expresa la norma" del 03/09/2020. Moviliblog del BID. Extraído de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/los-usuarios-de-bicicleta-no-somos-ciclistas-somos-conductores-y-asi-lo-expresa-la-norma/>



ACTORES VÁLIDOS DE INI

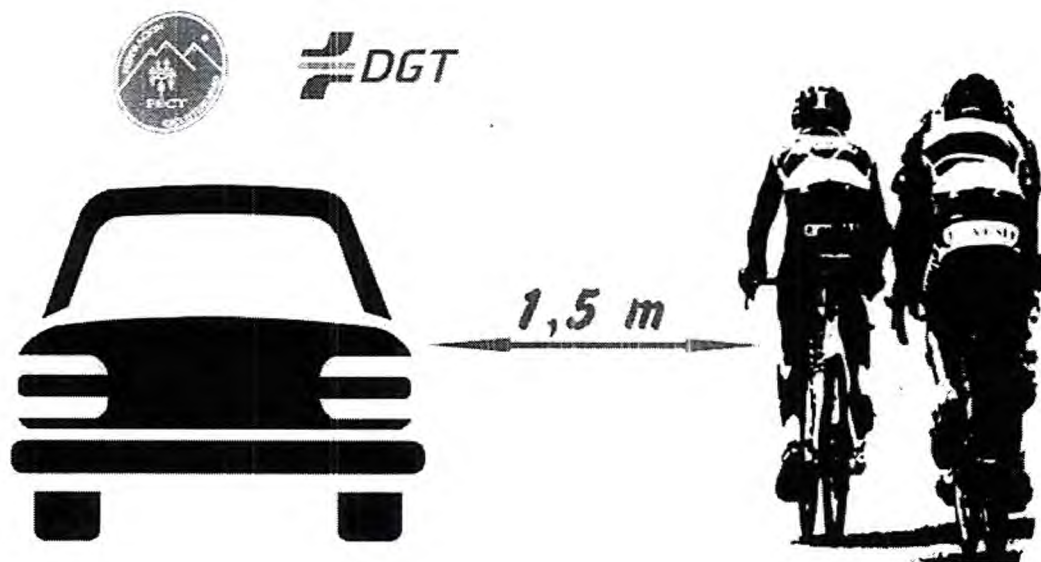
CONDUCTOR



10

Sobre la agregación del artículo 12

La propuesta recoge la normativa española sobre la distancia a la que se tiene que rebasar a un conductor de bicicleta, esta se puede apreciar mejor con la gráfica que genera la Federación de Cicloturismo de España.



¹⁰ Ibid.



PERU
CONGRESO
REPUBLICA

Congresista Isabel Cortez Aguirre

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente norma agrega dos artículos a la Ley N° 30936 ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y agrega articulados para proteger a los conductores de bicicletas; por lo que no se deforma el objetivo ni el resto del articulado de la norma.

IV. CONCORDANCIA DE LA NORMA CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legal tiene vinculación con la cuarta política de estado del Acuerdo Nacional: Estado Eficiente, Descentralizado y Transparente, específicamente con la matriz 34) Ordenamiento y Gestión Territorial, para desarrollar políticas sociales, económicas y culturales que den lugar a un crecimiento sostenible ambientalmente de las ciudades, en un contexto de igualdad y acceso a oportunidades.



V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Al ser una propuesta que determina que, en zonas urbanas, donde no existan ciclovías, el conductor de bicicleta hace parte del tráfico vehicular, obteniendo los derechos establecidos en las normas de tránsito vigentes y, que agrega la forma correcta cómo debe de rebasarse a un conductor de bicicleta; la presente propuesta no genera costo alguno respecto a la implementación de esta por parte del ejecutivo.

Pero, veamos ahora un análisis de los costos por muerte y lesiones graves de conductor de bicicletas respecto al PBI Per cápita y a un estimado referente a determinación de indemnizaciones por accidentes de ruta.

Los últimos 4 años, según el observatorio nacional de seguridad vial murieron 166 conductor de bicicletas, lo que equivale a 42 muertos por año.

Consideramos que el PBI Per cápita, según el Banco Mundial es de 6621 dólares, entonces tenemos¹¹:

Valores (en dólares)	Inferior	Central	Superior
PBI Per Cápita	6621.00	6621.00	6621.00
Valor de la muerte	399,600.00	466,200.00	159,840.00
Fallecidos x año	42	42	42
Lesionados x año	28	28	28
Valor IRAP lesiones graves	25,672.00	32,090.00	38,508.00
Costo muertes	2,645'751,600	3,086'710,200	1,058'300,640
Costo lesiones	718,816	898,520	1'078,224

Costo de Muertes (valor central): 3,086'710,200

Costo de Lesiones (valor central): 898,520

Costo total en dólares: 3,087'608,720

Costo en soles: 11,732'913,136

¹¹ Ratios y valores establecidos según IRAP: Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, que determina costos en indemnizaciones por accidentes de carreteras.