

aproximadamente 820 000 trabajadores que perciben el sueldo mínimo en Lima⁹, la presente iniciativa permitiría reducir notablemente los S/156, 620 millones de soles que se pierden mensualmente en el tráfico.

En cuanto al costo de la iniciativa, es indudable que se generan en la adecuación de pistas, señalación y estacionamientos, pero estos constituyen parte de la modernización de las ciudades para lograr ciudades sostenibles y con un transporte más fluido y saludable, además la iniciativa propone que estas adecuaciones sean graduales, por lo que finalmente diremos los beneficios superar enormemente a los costos que se podrían generar.

VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70° del Reglamento del Congreso de la República, propone la **APROBACIÓN con TEXTO SUSTITUTORIO** del dictamen recaído en los **PROYECTOS DE LEY 2211/2017-CR, 2946/2017-CR, 3138/2017-CR Y 3140/2017-CR, CON TEXTO SUSTITUTORIO QUE PROPONE: "LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE"**.

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL CON TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Artículo 1. Objeto de la Ley

El objeto de la presente Ley 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.

⁹ Fuente: BCR "el 18% de la PEA ocupada percibe la remuneración mínima vital" Recuperado de: [http://www.bcrp.gob.pe/docs/proyeccion-Institucional/Encuentro de Economistas/2012/ee2012_cespedes-sanchez.pdf](http://www.bcrp.gob.pe/docs/proyeccion-Institucional/Encuentro_de_Economistas/2012/ee2012_cespedes-sanchez.pdf). Dato PEA ocupada en Lima: Fuente INEI.


Artículo 2. Implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta

- 2.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora e implementa políticas públicas de diseño de obras de infraestructura vial y planificación urbana y rural a favor del uso de la bicicleta, en coordinación con los gobiernos regionales y locales, como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.
- 2.2. El Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), implementa progresivamente, con cargo a sus propios recursos, un sistema de monitoreo acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.

Artículo 3. Día Nacional de la Bicicleta

Declárase el **3 de junio** de cada año como el "**Día Nacional de la Bicicleta**", debiendo los organismos públicos y privados realizar actividades para conmemorar la fecha y crear conciencia de la necesidad del uso de la bicicleta; concordante con el establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución N° 72/272.

Artículo 4. Promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en instituciones educativas

- 
- 4.1. El Ministerio de Educación, a través de las instituciones educativas públicas y privadas de primaria y secundaria de todo el territorio nacional, establece actividades promocionales de educación vial con la finalidad 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.
 - 4.2. Las instituciones educativas superiores, públicas y privadas, promueven jornadas de sensibilización del 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.
 - 4.3. En las zonas rurales los gobiernos locales priorizan la señalización de las vías y la incorporación de puntos de referencia y de guía que conduzcan a centros educativos, promoviendo la seguridad de los ciclistas.

Artículo 5. Adecuación de la infraestructura vial pública para facilitar el uso de la bicicleta

- 5.1. Establézcase de interés nacional y necesidad pública la adecuación progresiva, a nivel nacional, regional y local, de la infraestructura urbana y de transporte existente, para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte eficiente, sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.
- 5.2. Los gobiernos regionales y locales están autorizados a utilizar el mecanismo de obras por impuestos, regulado por la Ley 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado, con la finalidad de adecuación de la infraestructura urbana y de transporte existente y construcción de ciclo vías para facilitar el uso de la

bicicleta como medio de transporte eficiente, sostenible, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente.

Artículo 6. Implementar medidas que faciliten el transporte intermodal

Establézcase que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementan medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habilitan espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.

Artículo 7. Implementación progresiva de estacionamientos para bicicletas

Las entidades públicas y privadas, en un plazo no mayor de tres años contados a partir de la publicación de la presente Ley, independientemente de su reglamentación, adecúan sus espacios para estacionamientos de bicicletas, en una proporción de hasta el cinco por ciento del área que destinan a los vehículos automotores. Las municipalidades provinciales y distritales son las responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de esta norma en las nuevas construcciones.

Artículo 8. Sistema de bicicleta pública

Los gobiernos locales implementan, con sus recursos disponibles, sistemas de bicicleta pública, consistente en préstamo o alquiler de bicicletas, priorizando este servicio para la intermodalidad a los sistemas de transporte masivo, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudadanía.

Artículo 9. Medidas de promoción del uso de la bicicleta por los centros laborales

9.1. Los empleadores privados y públicos incentivan en sus trabajadores el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a su centro laboral a través de medidas tales como flexibilización de la hora de ingreso, días u horas libres, facilitación de duchas al interior del centro de trabajo, entre otros.

9.2. Los servidores públicos reciben una jornada laboral libre remunerado por cada cuarenta y cinco veces que certifiquen haber asistido al centro de labores en bicicleta; para lo cual, cada institución del sector público deberá formular e implementar las medidas necesarias para su desarrollo y certificación, en concordancia con las disposiciones emitidas por el Ministerio de Trabajo.

Artículo 10. Derechos de los ciclistas


Son derechos de los ciclistas:

- 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 ciclo vías 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 ciclo vías sobre el tránsito vehicular, después del peatón,
- e) Uso gratuito de estacionamiento públicos para bicicletas.
- f) Tener días u horas de circulación preferente en el área urbana, en trayectos determinados.

Artículo 11. Obligaciones de los ciclistas

Todo ciclista tiene las siguientes obligaciones:

- 
- a) Respetar las normas de tránsito establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y normas municipales sobre la materia, en las que destaca el derecho de preferencia del peatón.
 - b) Respetar las disposiciones de la Policía Nacional de Tránsito o de los Inspectores Municipales de Tránsito.
 - c) Portar los dispositivos de seguridad adecuados que establece el Reglamento Nacional de Tránsito.
 - d) Conducir la bicicleta de manera responsable, sin poner en riesgo su vida e integridad, ni la de otras personas.
 - e) No conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes de cualquier tipo.

Artículo 12. Infracciones de los ciclistas

Son infracciones de los ciclistas:

- a) Incumplir con las normas de tránsito establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito y normas municipales sobre la materia.
- b) No usar los dispositivos de seguridad.
- c) Conducir sin la precaución suficiente, realizar maniobras bruscas o temerarias sin tomar en consideración los riesgos potenciales para la vida y salud de otras personas.

- d) Conducir en zonas destinadas al uso exclusivo de peatones y vehículos en aquellas vías en las que existen ciclo vías.
- e) Circular con un número de personas que exceda el número de asientos o dispositivos incorporados para el transporte de personas.
- f) Conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias que produzcan efectos similares tales como estupefacientes, psicotrópicos, o estimulantes de cualquier tipo.

Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, atendiendo al peligro, riesgo potencial o daño efectivo que generen para la vida y la salud del conductor o de terceros; criterios que son tenidos en cuenta en el reglamento de la presente ley.

Artículo 13. Sanciones aplicables a los ciclistas

Son sanciones aplicables por la comisión de infracciones por los ciclistas, las siguientes:

- a) **Amonestación**, por incurrir en infracción leve.
- b) **Multa**, por incurrir en infracción grave, la que se impone con un mínimo el uno por ciento de una Unidad Impositiva Tributaria y un máximo de dos por ciento de una Unidad Impositiva Tributaria.
- c) **Multa**, por incurrir en infracción muy grave, la que se impone con un mínimo del tres por ciento de una Unidad Impositiva Tributaria y un máximo del cinco por ciento de una Unidad Impositiva Tributaria.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece en el reglamento de la presente Ley el régimen de infracciones y sanciones.

DISPOSICIONES MODIFICATORIAS, TRANSITORIAS Y FINALES

PRIMERA. Modificación de los artículos 7 y 23 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modifícase los artículos 7 y 23 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de la siguiente manera:

Artículo 7. De la racionalización del uso de la infraestructura

(...)

7.3 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 contiene las normas técnicas que permiten la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible (bicicleta)."

(...)

"Artículo 23. *Del contenido de los reglamentos*

Los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la presente Ley serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y rigen en todo el territorio nacional de la República. En particular, deberá dictar los siguientes reglamentos, cuya materia de regulación podrá, de ser necesario, ser desagregada:

(...)

c) *Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura*

Define las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas.

Define las pautas para las especificaciones y características de fabricación de los elementos de señalización y los protocolos técnicos que aseguran la compatibilidad de los sistemas de comunicación y control de semáforos. Define las condiciones del uso del derecho de vía para la instalación de elementos y dispositivos no relacionados con el transporte o tránsito.

Contiene asimismo las exigencias de internalización y control de impactos asociados al estacionamiento de vehículos en las vías y al funcionamiento de actividades que generan o atraen viajes

Contiene las normas técnicas que permiten la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial.

Regula las infracciones por daños a la infraestructura vial pública no concesionada y las respectivas sanciones."

SEGUNDA. Obligación de informar al Congreso de la República

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe presentar en la primera quincena del mes de septiembre de cada año a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República un informe detallando las acciones realizadas para la implementación de la presente ley.

TERCERA. Reglamento de la presente ley

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora el reglamento de la presente ley en el plazo de noventa días calendario, contados desde la publicación de la ley.

Dese cuenta

Sala de sesiones

Lima, septiembre de 2018

MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGÚ, WUILIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY LUCIANO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso
	3. LAZO JULCA, ISRAEL TITO SECRETARIO Fuerza Popular
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular
	5. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular
	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular
	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular
	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular