



Decreto Supremo

Nº 012-2020-MTC

**DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30936,
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 N° 033-2001-MTC Y EL
REGLAMENTO NACIONAL DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL,
APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 034-2008-MTC**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante Ley N° 27181, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y modificatorias, tiene por objeto establecer normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito;

Que, el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC y modificatorias, tiene por objeto definir las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas, así como 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, en otros;

Que, la Ley N° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, en adelante Ley N° 30936, establece 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; asimismo, dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora e implementa



políticas públicas de diseño de obras de infraestructura vial y promueve 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;

Que, el numeral 11.1. del artículo 11 de la Ley N° 30936, establece que las obligaciones, infracciones y sanciones de los conductores de bicicleta son reguladas por el Reglamento Nacional de Tránsito;

Que, la Primera Disposición Modificatoria, Transitoria y Final de la Ley N° 30936, modifica el numeral 7.3 del artículo 7 y el literal c) del artículo 23 de la Ley N° 27181, ampliando el objeto del Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial respecto a la definición de pautas para las normas técnicas que permitan la implementación progresiva de elementos de movilidad sostenible, los que deben incluirse en el planeamiento de la gestión de la infraestructura vial;

Que, asimismo, la Tercera Disposición Modificatoria, Transitoria y Final de la Ley N° 30936, dispone que el Poder Ejecutivo aprueba el Reglamento de la referida Ley, contando con el refrendo del Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministro de Educación, la Ministra de Trabajo y Promoción del Empleo, y el Ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último;

Que, en ese sentido es necesario aprobar el Reglamento de la Ley N° 30936, así como modificar el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado mediante Decreto Supremo N° 034-2008-MTC;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley N° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible; el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC; y, el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC;

DECRETA

Artículo 1. Objeto

Apruébase el Reglamento de la Ley N° 30936, Ley que Promueve y Regula el uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible, que forma parte integrante del presente Decreto Supremo, el mismo que consta de tres (03) títulos, seis (06) capítulos, veintiséis (26) artículos, tres (03) disposiciones complementarias finales y (01) disposición complementaria transitoria.

Artículo 2. Financiamiento

La implementación de lo dispuesto en la presente norma se financia con cargo al presupuesto institucional aprobado de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, en lo que corresponda.

Artículo 3. Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo y el Reglamento aprobado por el artículo 1, en el Portal del Estado Peruano (www.peru.gob.pe) y en los Portales Institucionales del Ministerio de Educación (www.gob.pe/minedu), del Ministerio de Trabajo y Promoción del



Decreto Supremo

Empleo (www.gob.pe/mtpe), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), y del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (www.gob.pe/vivienda), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Artículo 4. Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Educación, la Ministra de Trabajo y Promoción del Empleo, el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Vigencia de las sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre de los/las ciclistas

Las papeletas que se impongan por la comisión de las infracciones establecidas en el numeral III.CONDUCTORES/AS DE BICICLETA U OTRO CICLO del ANEXO "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE" del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y modificatorias, tienen carácter educativo durante un (1) año contado desde la vigencia del presente Decreto Supremo, plazo en el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones evalúa las conductas infractoras y la implementación del presente Decreto Supremo.

SEGUNDA. Elaboración de parámetros técnicos en vías no urbanas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los doscientos cuarenta días calendario siguientes a la vigencia del presente Decreto Supremo, define los parámetros técnicos para la circulación de los ciclos en las vías no urbanas.

TERCERA. Sobre los proyectos de inversión privada

Los proyectos de inversión privada que, a la fecha cuenten con contratos suscritos, así como, los proyectos en estructuración seguirán sujetos a la normativa vigente hasta antes de la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. De la elaboración y aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial

En un plazo no mayor de sesenta días calendario computado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en

Transporte Multimodal o la que haga sus veces, mediante resolución directoral, establece el cronograma de aprobación de los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 del presente Reglamento, según corresponda.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

PRIMERA. Modificación de los artículos 2, 49, 130, 138, 147, 154, 156, 174, 296, 322, 332 y 333 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, la denominación del numeral I. Conductores/as y la infracción con código G04 del numeral I. Conductores/as del Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del citado Reglamento.

Modifícanse los artículos 2, 49, 130, 138, 147, 154, 156, 174, 296, 322, 332 y 333 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, la denominación del numeral I. Conductores/as y la infracción con código G04 del numeral I. Conductores del Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE”, del citado Reglamento en los términos siguientes:

“Artículo 2.- Definiciones.

Para los fines del presente Reglamento se entiende por:

(...)

Conductor/a: Persona que maneja el mecanismo de dirección de un vehículo o va al mando del mismo o está a cargo de los mandos adicionales del vehículo destinado al aprendizaje de la conducción.

(...)

Remolque: Vehículo sin motor diseñado para ser halado por otro vehículo, de tal forma que ninguna parte de su peso descance sobre el vehículo remolcador.

(...)

Servicios comunitarios: Son prestaciones gratuitas que realiza el/la peatón/a o el/la ciclista infractor de las normas de tránsito, en beneficio de la comunidad, con el objeto de promover y participar en la implementación de la educación y seguridad vial.

(...)"

“Artículo 49.- Significado de las luces semafóricas

Los colores de la luz, las palabras o los signos de los semáforos tienen el siguiente significado:

(...)

-Rojo: Indica detención. Los vehículos **automotores y ciclos** que enfrenten esta señal deben detenerse antes de la Línea de parada o **Línea de parada adelantada, según corresponda**, y no deben reiniciar la marcha en tanto no encienda la luz verde.

Los/las peatones/as que enfrenten esta señal en el semáforo peatonal, con o sin la palabra “PARE”, no deben bajar a la calzada ni cruzarla.

Los/las peatones/as que enfrenten esta señal en el semáforo vehicular, en la misma dirección de los vehículos que enfrentan el semáforo con luz roja, no deben avanzar hasta que aparezca la luz verde.



Decreto Supremo

(...)"

"Artículo 130.- Obligación de mantener puertas, capot y maletera cerradas

- 130.1 Durante la conducción y en tanto no se produzca la completa inmovilización del vehículo automotor, las puertas, capot y maletera del mismo deben permanecer cerradas.
- 130.2 Está prohibido transportar persona(s) en la parte exterior de la carrocería, permitiendo que sobresalga parte de su cuerpo o en las escalinatas.
- 130.3 Una vez producida la completa inmovilización del vehículo automotor, las puertas, capot y maletera del mismo se abren únicamente luego de efectuada la verificación de que dicha acción no implica peligro o entorpecimiento en la circulación de los/las peatones/as o el/la ciclista."



"Artículo 138.- Prohibición de estacionar y/o transitar

- 138.1 Está prohibido estacionar y/o transitar vehículos en las aceras, pasajes, áreas verdes, pasos peatonales y demás lugares donde se indique la prohibición.
- 138.2 Está prohibido estacionar en la infraestructura ciclovial, aquellos vehículos que no se encuentren comprendidos en la definición de ciclos establecida en el artículo 2 del presente Reglamento."



"Artículo 147.- Línea de parada adelantada

Los/las conductores/as de vehículos automotores deben detener sus vehículos antes de la línea de parada adelantada, cuando tengan que acatar una señal correspondiente."

"Artículo 154.- Señales para girar.

- 154.1 El/la conductor/a de un vehículo automotor que en una vía urbana va a girar a la izquierda, a la derecha, o en "U" debe hacer la señal respectiva con la luz direccional correspondiente, por lo menos 20 metros antes de realizar la maniobra y los cambios de carril por lo menos 03 segundos antes. En carreteras la señal respectiva debe hacerse por lo menos 30 metros antes de realizar la maniobra.

- 154.2 El/la ciclista debe realizar señales manuales para advertir a las personas usuarias de la vía la maniobra que va a realizar con suficiente antelación, por lo menos 25 metros antes de realizar la referida maniobra, conforme lo siguiente:
- Extender el brazo izquierdo horizontalmente para adelantar o girar a la izquierda.
 - Formar una escuadra con el brazo izquierdo y la mano hacia arriba para girar a la derecha.
 - Formar una escuadra con el brazo izquierdo y la mano hacia abajo en caso de reducir o detener el ciclo.
 - Señal de siga con la mano a los/las peatones/as, cuando estos tienen la preferencia en la vía.”

“Artículo 156.- Del uso de la ciclovía.

- 156.1 Las ciclovías están destinadas a la circulación de las bicicletas y las bicicletas con SPA, cuya velocidad máxima alcanza 25 km/h; a excepción de otros ciclos cuyas dimensiones no afecten o dificulten el libre tránsito de las mismas.
- 156.2 En las ciclovías está prohibida la circulación de vehículos automotores.”

“Artículo 174.- Sobrepasso o adelantamiento en vías urbanas de tres o más carriles.

- 174.1 En vías urbanas de tres o más carriles de circulación con el mismo sentido, el/la conductor/a de un vehículo **automotor** puede sobrepassar o adelantar a otro vehículo **automotor** por la derecha, cuando sea posible efectuar la maniobra con seguridad.
- 174.2 Cuando el/la conductor/a de bicicleta o bicicleta con SPA transite por la calzada, puede sobrepassar al vehículo automotor detenido, siempre y cuando dicho adelantamiento se produzca por el lado izquierdo del vehículo automotor sobrepasado, para ello, el/la ciclista debe verificar que no se aproximen vehículos automotores por el carril que va utilizar para el adelantamiento; asimismo, debe realizar la señal de adelantamiento con el brazo izquierdo extendido hacia la izquierda.
- 174.3 El/la conductor/a de bicicleta o bicicleta con SPA puede sobrepassar a los vehículos automotores en la calzada por cualquiera de los costados de éstos, para alcanzar la línea de parada adelantada, según corresponda. Esta última maniobra de adelantamiento debe efectuarse a una velocidad moderada, tomando las precauciones necesarias para realizarla con seguridad y siempre que los vehículos automotores a los que se sobrepease se encuentren detenidos.”

“Artículo 296.- Tipificación y calificación de infracciones del/de la conductor/a

Las infracciones al tránsito de los/las conductores/as de **vehículos automotores y de bicicletas u otros ciclos** son las que figuran en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al



Decreto Supremo

Tránsito Terrestre - I. Conductores/as de vehículos automotores, y, III. Conductores/as de bicicletas u otros ciclos que, como Anexo I, forma parte del presente Reglamento."

"Artículo 322.- Registro de las infracciones y sanciones por infracciones al tránsito terrestre

1. El registro de las infracciones y sanciones al tránsito terrestre en el Registro Nacional de Sanciones, está a cargo de la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que consolida la información y la pone a disposición de las autoridades competentes. La información se debe ingresar en forma diaria y permanente, según lo siguiente:

1.1. La infracción cometida, la medida preventiva y la sanción impuesta.

1.2. El número de la papeleta que denuncia la infracción y el número de la resolución de sanción.

1.3. El nombre del/de la conductor/a, del/de la peatón/a o del/de la ciclista que cometió la infracción, según corresponda.

1.4. El número de la Licencia de Conducir del/de la conductor/a, indicando su Clase o el número del Documento Nacional de Identidad del/de la peatón/a o el/la ciclista, y en caso de no contar con este, el número de otro documento oficial que permita la identificación del mismo, según corresponda.

1.5. La placa única nacional de rodaje del vehículo con el que se cometió la infracción (sólo para conductores/as de vehículos automotores).

1.6. La fecha y el lugar donde se cometió la infracción sancionada.

1.7. Tipo y modalidad del servicio de transporte

1.8. Accidente de tránsito ocurrido a consecuencia de la infracción sancionada, si es que se produjo, precisando si existió daño personal.

1.9. Las reincidencias.

1.10. El certificado de cumplimiento de los servicios comunitarios.

1.11. Cualquier otro dato que resulte pertinente.



2. Diariamente, la Policía Nacional del Perú remite las papeletas que han sido ingresadas al Registro Nacional de Sanciones a las Municipalidades Provinciales o a la SUTRAN según corresponda, para las disposiciones pertinentes.

3. El Registro Nacional de Sanciones cuenta con el Registro de **los/las Conductores/as de Vehículos Automotores y de Ciclos** Ebrios o Narcotizados, consistente en la relación de infractores que han conducido en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, el mismo que es de acceso público a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4. El Registro Nacional de Sanciones permite contar con la relación de **los/las peatones/as y los/las ciclistas** sancionados, cuyo acceso público se realiza a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El registro generado por **las sanciones que no inhabilitan definitivamente al/a la conductor/a de un vehículo automotor** tiene una vigencia de **hasta treinta y seis (36) meses**, contados a partir en que quede firme en sede administrativa. Vencido dicho plazo el registro de la sanción se **elimina automáticamente**. Asimismo, el registro generado por **las sanciones que inhabilitan definitivamente al/a la conductor/a de un vehículo automotor**, permanece en el Registro Nacional de Sanciones.

5. El Registro Nacional de Sanciones permite contar con la relación de **los/las conductores/as de vehículos automotores** que han llegado al tope máximo de cien (100) o más puntos firmes acumulados o que se encuentren en proceso, que es de acceso público a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

6. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones **publica** en su portal institucional la relación de las autoridades competentes que no cumplen con aplicar las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación de la Licencia de Conducir, dentro del **plazo de** ciento veinte días calendario de impuesta la papeleta de infracción por tránsito. Dicha relación **contiene** la cantidad de procedimientos administrativos sancionadores que se encuentran sin concluir y la cantidad de procedimientos administrativos sancionadores que han prescrito. Asimismo, se **publica** la relación de autoridades competentes que no cumplen con registrar mensualmente en las Centrales Privadas de Información de Riesgos, las sanciones pecuniarias firmes impuestas por comisión de infracciones al tránsito terrestre que se encuentren impagadas."

"Artículo 332.- Papeleta aplicable para los/las peatones/as o los/las ciclistas

332.1. La papeleta (denuncia) por comisión de infracción al tránsito para los/las **peatones/as o los/las ciclistas** debe contener como mínimo, los siguientes campos:

- a) Fecha de comisión de la **presunta** infracción.
- b) Apellidos, nombre(s), domicilio del/de la peatón/a o el/la ciclista y número de su Documento Nacional de Identidad y en caso de no portar este, el número de otro documento oficial que permita la identificación del mismo.
- c) Infracción denunciada.



Decreto Supremo

- d) Información adicional que contribuya a la determinación precisa de la infracción denunciada.
- e) Observaciones:
 - i. Del efectivo de la Policía Nacional del Perú interviniente.
 - ii. Del/de la peatón/a o el/la ciclista.
- f) Identificación del efectivo de la Policía Nacional del Perú que realiza la intervención (apellidos y nombre(s), Documento Nacional de Identidad).
- g) Firma del/de la peatón/a o el/la ciclista y huella digital.
- h) Firma del efectivo de la Policía Nacional del Perú interviniente.
- i) Los datos de identificación del testigo, con indicación de su Documento Nacional de Identidad, y en caso de no portar este, el número de otro documento oficial que permita la identificación del mismo, apellidos, nombre(s) y firma, de corresponder.
- j) La descripción del medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar aportado por el testigo, de corresponder.
- k) Información complementaria:
 - i. Lugares de pago.
 - ii. Lugares para presentar el reclamo respectivo y el plazo para presentarlo.
 - iii. Otros datos que resulten ilustrativos.

332.2. Las Municipalidades Provinciales pueden incluir en la papeleta del/de la peatón/a o el/la ciclista cualquier otra información que consideren necesaria.”

“Artículo 333.- Procedimiento para la detección de la presunta comisión de infracciones e imposición de papeleta a los/las peatones/as o los/las ciclistas

- 333.1.** Para el levantamiento de la papeleta por la presunta comisión infracción detectada en acción de control en la vía pública:
- a) El efectivo de la Policía Nacional del Perú interviniente, debe ordenar al/a la peatón/a o el/la ciclista que se detenga. Acto seguido, debe solicitarle su Documento Nacional de Identidad, y en caso de no portar éste, debe solicitarle cualquier otro documento que permita su identificación.
 - b) En caso que no porte ninguno de los documentos antes citados, el efectivo policial debe levantar la papeleta con la información proporcionada por el/la peatón/a o el/la ciclista durante la intervención. La papeleta debe ser firmada por el/la presunto/a infractor/a y tener la huella dactilar. Dicha obligación no es

aplicable para el caso de los/las peatones/as o niña, niño o adolescente ciclista.

- c) Dicha información tiene carácter de Declaración Jurada y está sujeta a las disposiciones contempladas en el **Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS**.
- d) En caso que la autoridad competente compruebe que los datos consignados proporcionados no correspondan al presunto infractor, se procede a tomar las acciones administrativas y penales, según les sea aplicable.
- e) Si el/la presunto/a infractor/a fuera una persona analfabeta, el efectivo policial levanta la papeleta con la información que ésta le proporcione, consigna la huella dactilar y en la parte de observaciones de la papeleta, la condición del/ de la presunto/a infractor/a.
- f) Si la infracción fuera **presuntamente** cometida por un/a **peatón/a o niña, niño o adolescente ciclista**, el efectivo policial levanta una papeleta educativa, siguiendo el mismo procedimiento establecido en el literal b) del presente artículo. La papeleta educativa impuesta al **el/la peatón/a o el/la ciclista** menor de edad no acarrea el inicio de procedimiento administrativo sancionador; sin embargo, la autoridad competente debe notificar una copia de la papeleta al domicilio del **/de la peatón/a o niña, niño o adolescente ciclista**, para información de sus padres, tutores o responsables.
- g) El Documento Nacional de Identidad o el documento de identificación proporcionado por el/la peatón/a o el/la ciclista debe ser devuelto conjuntamente con la copia de la papeleta de infracción, firmada por el/la peatón/a o el/la ciclista y el efectivo de la Policía Nacional del Perú interviniente.
- h) En caso que el/la peatón/a o el/la ciclista intervenido se niegue a firmar la papeleta de infracción, el efectivo policial debe dejar constancia del hecho en la misma papeleta.



333.2.

Tratándose de infracciones detectadas mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos, que permitan al efectivo policial detectar la **presunta** comisión de la infracción por el/la peatón/a o el/la ciclista, en acción del control de la vía pública; el procedimiento de levantamiento de la papeleta se realiza conforme a lo señalado en el artículo 333.1.

333.3.

El/la peatón/a o el/la ciclista puede solicitar el documento que acredite la presunta comisión de la infracción durante el procedimiento administrativo sancionador. En caso que el/la peatón/a o el/la ciclista no solicite el documento que acredite la infracción durante el procedimiento administrativo sancionador y presente su recurso administrativo, la autoridad competente notifica el documento que acredite la comisión de la infracción cuando resuelva el citado recurso.

Para el levantamiento de la papeleta por denuncia:

- a) Cualquier persona, debidamente identificada, con medio probatorio filmico, fotográfico u otro similar, puede denunciar la **presunta** ocurrencia de alguna infracción al tránsito ante el efectivo policial que se encuentre en ejercicio de sus funciones. El denunciante debe



333.4.



Decreto Supremo

señalar en su denuncia la identificación del/de la peatón/a o el/la ciclista que presuntamente ha cometido la infracción al tránsito. La denuncia debe realizarse dentro del plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas a partir de la presunta comisión de la infracción.

- b) Una vez verificada la identificación del/de la peatón/a o el/la ciclista, el efectivo policial levanta la respectiva papeleta adjuntando el medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar ofrecidos por el denunciante, el cual está registrado en un medio magnético tales como: diskette, disco compacto, memoria USB o algún otro medio tecnológico de almacenamiento de datos.
- c) El denunciante tiene la calidad de testigo del hecho y debe consignarse en la papeleta la identificación del mismo.

333.5. El efectivo policial debe remitir las papeletas por infracción del/de la peatón/a o el/la ciclista a la autoridad competente, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de levantadas las mismas.

333.6. La aplicación de las medidas preventivas a los/las peatones/as y los/las ciclistas debe hacerse efectiva inmediatamente.”

“ANEXO

CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APPLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE”

I. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
(...)						
G04	No detenerse antes de la línea de parada, línea de parada adelantada o antes de las áreas de intersección de calzadas o no respetar el derecho de paso del/de la peatón/a o el/la ciclista.	Grave	8% UIT	20	NO TIENE	NO

(...)

SEGUNDA. Incorporación de definiciones al artículo 2, el artículo 68-A, la Sección I-A del Capítulo II del Título IV, el artículo 174-A, el literal t) del artículo 215 y el artículo 319-A al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo Nº 033-2001-MTC; las infracciones con códigos M43, M44, G73 y G74 al Numeral I. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES y el Numeral III. CONDUCTORES/AS DE BICICLETA U OTROS CICLOS ambos al Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del citado Reglamento

Incorpóranse definiciones al artículo 2, el artículo 68-A, la Sección I-A del Capítulo II del Título IV, el artículo 174-A, el literal t) del artículo 215 y el artículo 319-A al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo Nº 033-2001-MTC; las infracciones con códigos M43, M44, G73 y G74 al Numeral “I. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES” y el Numeral “III. CONDUCTORES/AS DE BICICLETAS U OTROS CICLOS” ambos al Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del citado Reglamento, en los términos siguientes.

“Artículo 2. Definiciones

Para los fines del presente Reglamento se entiende por:
(...)

Bicicleta: Ciclo de dos ruedas accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, principalmente a través de la trasmisión de movimiento a la(s) rueda(s) trasera(s), realizado mediante pedales o manivelas.

Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido (SPA): Es un ciclo de pedaleo asistido. También llamada Electrically Power Assisted Cycles (EPAC). Vehículo equipado con motor eléctrico auxiliar de potencia nominal continua que no excede de 350W, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del/de la ciclista, ya que su tracción no es propia, sino asistida por tracción humana a través del pedaleo. Dicha potencia debe disminuir progresivamente conforme aumente la velocidad del vehículo y el motor auxiliar deja de funcionar o se suspende cuando el/la conductor/a no pedalea o el vehículo alcance una velocidad máxima de 25 km/h. No constituye vehículo automotor ni vehículo eléctrico.
(...)

Casco (ciclista): Equipo de protección individual consistente en una pieza que cubre la cabeza, diseñada para reducir, resistir y proteger ante un impacto a la ciclista, sin impedir la visión periférica del mismo.
(...)

Ciclista: Conductor/a de una bicicleta o Bicicleta con SPA u otro ciclo.

Ciclo: Vehículo de una o más ruedas, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, principalmente a través de la trasmisión de movimiento a la(s) rueda(s) trasera(s), realizado mediante pedales o manivelas, tales como la bicicleta, bicicleta con SPA, entre otros. Un ciclo no constituye vehículo automotor ni vehículo eléctrico.



Decreto Supremo

Cicloacera: Ciclovía segregada en la acera, según las características definidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, destinada al uso exclusivo de la circulación de ciclos.

Ciclocarril: Carril de una calzada conformada por uno o más de un carril que ha sido señalizado, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30km/h.

Cicloparqueadero: Infraestructura complementaria cicloviaria, utilizada por los/las ciclistas para estacionar su bicicleta o bicicleta con SPA, durante sus desplazamientos. Su ubicación se encuentra en las proximidades de la infraestructura cicloviaria y en los espacios para estacionamientos vehiculares públicos o privados.

Cicloparqueadero de Transferencia Modal: Infraestructura complementaria cicloviaria, utilizada por los/las ciclistas para estacionar su bicicleta o bicicleta con SPA, destinada a atender la demanda de personas usuarias que utilizan el Sistema Integrado de Transporte; de preferencia, se ubican en las estaciones de alta demanda y son espacios cerrados que brindan la seguridad y garantizan la integridad de las bicicletas y bicicleta con SPA.

Ciclosenda: Es la vía en los parques, alamedas o espacios no urbanizados, que normalmente se comparte con el/la peatón/a.

Ciclovía: Espacio de la vía pública segregada físicamente, según las características definidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se separa de la calzada y/o acera.
(...)

Infraestructura cicloviaria: Intervención física a través de la cual se separa o señaliza la vía pública para el desplazamiento del/de la ciclista en condiciones de seguridad, minimizando su grado de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de las personas usuarias de la vía.
Integrar la infraestructura cicloviaria: La ciclovía, el ciclocarril, la cicloacera, la ciclosenda, entre otros.

Infraestructura complementaria cicloviaria: Infraestructura o equipamiento que de forma complementaria a las vías donde se desplaza el/la ciclista, se instalan para facilitar su circulación y favorecer su incorporación al sistema integrado de transporte a través de la intermodalidad. Integran la



infraestructura complementaria ciclovial, entre otros elementos, los cicloparqueaderos, cicloparqueaderos de transferencia modal, puestos de servicio técnico, surtidores de agua, entre otros.

(...)

Línea de parada adelantada: Línea transversal a la calzada demarcada conforme al presente Reglamento, antes de un cruce regulado con semáforo, que determina el inicio de la zona de espera especial para los/las ciclistas.

Mecanismo de dirección: Es un conjunto de elementos o mecanismos que permite al/a la conductor/a controlar el vehículo automotor o ciclo.

Sistema de frenos: Conjunto de elementos del vehículo que permite reducir la velocidad, detener o asegurar la parada del mismo.

(...)

Zona de espera especial: Área señalizada conforme al presente Reglamento, que permite a los/las ciclistas detenerse y reiniciar su marcha delante de otros vehículos automotores en un cruce regulado con semáforo.

(...)"

"Artículo 68-A. Cruce de la Ciclovía

El/la peatón/a debe cruzar la ciclovía por el lugar señalizado para ello. Está prohibido permanecer o caminar en la ciclovía."

"TITULO IV DE LA CIRCULACIÓN (...)"

CAPITULO II DE LOS/LAS CONDUCTORES/AS Y EL USO DE LA VÍA (...)"

SECCIÓN I-A

CIRCULACIÓN EN BICICLETA, BICICLETA CON SISTEMA DE PEDALED ASISTIDO Y OTROS CICLOS

Artículo 106-A. Normas generales de circulación en Bicicleta, Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido y otros Ciclos.

106-A.1. El/la conductor/a de una bicicleta debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito de los vehículos automotores, así como, los dispositivos de regulación del tránsito y asumir las responsabilidades que deriven del incumplimiento de dichas disposiciones; salvo que, reciban instrucciones en contrario de un efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito. El/la conductor/a de una bicicleta con SPA y otro ciclo distinto a la bicicleta tiene los derechos, obligaciones, infracciones y sanciones establecidas en



Decreto Supremo

el presente Reglamento, excepto aquello que por su naturaleza no les sean aplicables.

106-A.2. Son aplicables a los/las ciclistas las infracciones y sanciones contenidas en el numeral III. CONDUCTORES/AS DE BICICLETAS U OTROS CICLOS del Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APPLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE", del presente Reglamento.

106-A.3. El/la ciclista debe conducir con ambas manos sobre el manubrio, excepto cuando es necesario realizar las señales manuales para la conducción del ciclo los cambios de velocidad o accionar otros comandos.

106-A.4. El/la ciclista mientras esté conduciendo no debe hacer uso de ningún dispositivo móvil u objeto portátil, si esto implica dejar de conducir con ambas manos el volante de dirección. El uso de los dispositivos móviles u objetos portátiles con las manos está permitido cuando el ciclo esté detenido.

Artículo 106-B.-Derecho de paso de los/las ciclistas

106-B.1. El ciclo tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos automotores en los siguientes casos:

- Cuando circule por una ciclovía o infraestructura designada al uso de los/las ciclistas.
- Cuando el vehículo automotor gire a la derecha o izquierda para entrar en otra vía, en los supuestos permitidos, existiendo un/a ciclista en sus proximidades; y,
- Cuando los ciclos circulen en grupo, son considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y son aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos automotores.

106-B.2. En las intersecciones no señalizadas de una ciclovía o infraestructura para uso de los/las ciclistas, los/las ciclistas deben dar preferencia a los/las peatones/as.

Artículo 106-C. Circulación de la Bicicleta, Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido y otros Ciclos en vías urbanas

En vías urbanas el ciclo debe circular en la ciclovía atendiendo a lo siguiente:

- a) A falta de ciclovías, la circulación en ciclos puede ser por el lado derecho de la calzada.
- b) Tratándose de vías de un solo sentido, cuando el carril derecho sea de uso de buses, los ciclos deben circular por el carril izquierdo cerca a la acera.
- c) Tratándose de vías de más de un carril y el carril derecho sea destinado a uso exclusivo de buses, los ciclos deben circular por el carril izquierdo siempre y cuando exista separador central; y,
- d) Tratándose de vías de más de un carril, el carril derecho sea destinado a uso exclusivo de buses, y no exista separador central, los/las ciclistas no pueden circular por dicha vía.

Artículo 106-D. Uso de la acera para circular en Bicicleta, Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido y otros Ciclos

106-D.1. El/la ciclista puede circular por la acera cuando:

- a) No exista ciclovía u otro tipo de infraestructura cicloviaria y se encuentre prohibida su circulación por la calzada.
- b) Tratándose de ciclistas que se desplazan con un niño o niña menor de siete años.
- c) Tratándose de ciclistas embarazadas.
- d) Tratándose de los/las ciclistas con discapacidad.
- e) Tratándose de niñas, niños o adolescentes ciclistas menores de catorce años o personas adultas mayores; y,
- f) Cuando la circulación por la ciclovía y la calzada se encuentre obstaculizada o bloqueada de forma tal que su tránsito resulte imposible.

106-D.2. Al circular por la acera los/las ciclistas deben adecuar su velocidad a la de los/las peatones/as, debiendo respetar la preferencia de los/las peatones/as, además deben circular por el lado de la acera más próximo a la calzada o por el extremo más alejado de las edificaciones, encontrándose prohibido el uso de timbre o señales sonoras de los/las ciclistas. Si el flujo peatonal cubre el ancho de la acera, el/la ciclista debe descender del ciclo y continuar su desplazamiento a pie. Al circular por la acera los/las ciclistas deben considerar los riesgos y peligros presentes y posibles ante el ingreso o salida de vehículos automotores de las edificaciones.

Artículo 106-E. Circulación de la Bicicleta, Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido y otros Ciclos en vías no urbanas

La circulación del ciclo está permitida en vías no urbanas, excepto si la señalización lo prohíbe expresamente, de acuerdo a los parámetros técnicos establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 106-F. Disposiciones vinculadas al número de personas y remolques

106-F.1. Los ciclos no deben usarse para llevar mayor número de personas que aquél para las que fueron diseñadas y equipadas.



Decreto Supremo

106-F.2 Únicamente pueden transportarse en ciclo una niña o niño cuando se cumpla con lo siguiente:

- Los ciclos se encuentren debidamente equipados (asiento) y la niña o niño transportado cuenten con los elementos de seguridad (casco y prenda retrorreflectante).
- La talla y peso del niño o niña corresponda a las características del asiento y equipamiento; y,
- El/la conductor/a del ciclo sea mayor de edad.

106-F.3. Los ciclos pueden arrastrar un remolque, siempre que se cumpla las siguientes condiciones:

- Cuento con láminas de material retrorreflectante que le permita ser visible lateralmente y desde atrás;
- De preferencia, no supere el 50 % del peso total del ciclo; y,
- El ancho total del remolque no exceda la medida del largo del mecanismo de dirección del ciclo y no afecten o dificulten el tránsito de las bicicletas y bicicletas con SPA.

Artículo 106-G. Conductas temerarias de los/las ciclistas

106-G.1. Se considera conductas temerarias de los/las ciclistas y prohibidas por contravenir normas de seguridad vial las siguientes:

- Circular con ciclos en vías no permitidas.
- Realizar la maniobra de adelantamiento a los vehículos automotores que se encuentran circulando en la calzada por el lado derecho de los mismos.
- Conducir ciclos sin que ambas manos estén sobre el manubrio, excepto cuando es necesario realizar las señales manuales para la circulación. Esto implica conducir un ciclo usando algún dispositivo móvil u objeto portátil que conlleve dejar de conducir con ambas manos sobre el manubrio.
- Circular en ciclos con personas que no ocupen los asientos especialmente acondicionados para tal finalidad.
- Circular en ciclos, asiendo o sujetándose de otro vehículo automotor que transite por la vía pública.
- Circular en un ciclo en el sentido contrario al establecido para la circulación; y,
- Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo con luz roja y no existiendo la indicación en contrario.



1

106-G.2. Asimismo, le son aplicables a los/las ciclistas las restricciones y prohibiciones establecidas en el presente Reglamento para los/las conductores/as de los vehículos automotores y asumen las responsabilidades que deriven de su incumplimiento, excepto aquellos que por su naturaleza no les son aplicables.

Artículo 106-H. Equipamiento del ciclo y del/de la ciclista

Para la circulación en un ciclo es obligatorio que los/las ciclistas cuenten con el siguiente equipamiento, excepto aquello que por su naturaleza no les sean aplicables:

106-H.1. Equipamiento del Ciclo.

Para circular en la vía pública los ciclos deben contar con:

- a) Sistema de frenos.
- b) Un sistema sonoro.
- c) Láminas de material retrorreflectante de modo tal que permita la visualización del ciclo de forma lateral.
- d) Alumbrado delantero y trasero:
 - 1. Entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel.
 - 2. Cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de neblina, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

106-H.2. Equipamiento del/de la Ciclista.

Para circular en la vía pública los/las ciclistas deben contar con:

- a) Casco sujetado.
- b) Prenda retrorreflectante:
 - 1. Cuando circule, bajo las condiciones señaladas en los numerales 1 y 2 del literal b) del numeral 106-H.1. del artículo 106-H, el/la conductor/a del ciclo y, el pasajero de ser el caso, deben llevar colocada, además, una prenda con material retrorreflectante.

Artículo 106-I. Prohibición de circular por la ciclovía

Está prohibido a los/las peatones/as circular por la ciclovía por cualquier motivo. El/la peatón/a debe cruzar la ciclovía en los lugares establecidos para ello y de acuerdo a la señalización.
(...)"

Artículo 174-A. Adelantamiento a ciclos

Los vehículos automotores que adelanten o sobrepongan a ciclos que circulen en la calzada deben efectuar dicha maniobra por el carril de la izquierda y retornando al carril original una vez concluida la maniobra, observando las reglas de adelantamiento dispuestas por este Reglamento."

Artículo 215. Prohibición de estacionamiento

Está prohibido que los/las conductores/as estacionen los vehículos que



Decreto Supremo

conducen en los siguientes casos:

(...)

- t) En la ciclovía. Tratándose de ciclos, éstos deben detenerse de acuerdo a la señalización correspondiente.”

“Artículo 319-A.- Sanciones aplicables a los/las ciclistas

319-A.1. La sanción pecuniaria administrativa aplicable a los/las ciclistas por las infracciones previstas en el presente Reglamento es la multa, de acuerdo a la siguiente escala:

- a) Infracción Muy Grave: 8% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT).
- b) Infracciones Leves: Entre 0,5% y 4% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT), según corresponda.

319-A.2. Además, resulta aplicable a los/las ciclistas, lo dispuesto en el artículo 312 del presente Reglamento.

319-A.3. El monto de la Unidad Impositiva Tributaria es la vigente a la fecha de pago.

319-A.4. El/la ciclista puede redimir su primera infracción o sanción impaga, por única vez, con un Curso de Educación Vial para el/la Ciclista hasta antes de la notificación al administrado del documento de imputación de cargos. El curso es impartido de manera gratuita por la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial o los Consejos Regionales de Seguridad Vial. El curso es llevado de acuerdo al domicilio que figure en su Documento Nacional de Identidad o en cualquier otro documento de identificación o en el lugar donde ejerce una actividad laboral o educacional. La Comisión remite la relación de personas que han llevado el citado curso dentro de cinco (5) días de realizado el mismo y la autoridad competente archiva el procedimiento administrativo sancionador emitiendo un acto administrativo donde se señala la conclusión del mismo. La Dirección de Seguridad Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o la que haga sus veces establece el contenido y duración de las materias; así como, el procedimiento para acceder al referido curso.

319-A.5. El/la ciclista a partir de la segunda sanción firme puede redimir con servicios comunitarios previa solicitud presentada ante la autoridad competente hasta antes de la notificación al administrado del



documento de imputación de cargos. Los servicios comunitarios abarcan las actividades que se detallan a continuación:

- a) Apoyar y orientar a los escolares en los perímetros de los centros educativos a efecto de enseñarles las reglas de tránsito de los ciclos.
- b) Apoyar en los cruces ciclistas en vías no semaforizadas y semaforizadas.
- c) Apoyar en el reparto de folletos, trípticos u otros documentos relacionados a temas de tránsito y seguridad vial.
- d) Colaborar en el mantenimiento de la señalización de tránsito.
- e) Colaborar en el ornato de la ciudad.
- f) Otros que determine la autoridad competente.

319-A.6. Los servicios comunitarios deben ser realizados de acuerdo al domicilio que figure en su Documento Nacional de Identidad o en cualquier otro documento de identificación o en el lugar donde ejerce una actividad laboral o educacional. La autoridad competente comunica a la Municipalidad Distrital la relación de los/las ciclistas infractores/as que redimen su sanción con la prestación de servicios comunitarios, para que ésta determine los servicios comunitarios a desarrollar en atención a los lugares propensos o que registren mayor índice de accidentabilidad, dentro de su jurisdicción.

319-A.7. Asimismo, la Municipalidad Distrital supervisa el cumplimiento de los servicios comunitarios, y al término de los mismos expide un acta a los/las ciclistas infractores/as e informa a la autoridad competente el desarrollo de los servicios realizados, dentro de los treinta días calendario de recepcionada la relación de los/las ciclistas infractores/as.



319-A.8. El certificado por el cumplimiento de los servicios comunitarios es emitido por la autoridad competente, previo informe de la Municipalidad Distrital, teniendo como consecuencia el archivo del procedimiento administrativo sancionador emitiendo un acto administrativo donde se señala la conclusión del mismo. Dicho certificado debe ser inscrito en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre.



319-A.9. La autoridad competente puede suscribir convenios con instituciones u organizaciones sin fines de lucro, para desarrollar los servicios comunitarios; asimismo, en los casos que considere pertinente, puede facultar a las Municipalidades Distritales para celebrar los citados convenios.

319-A.10. La duración de la prestación del servicio comunitario se establece en función de la calificación de la infracción, conforme al siguiente cuadro:

Calificación de la infracción:	Servicio comunitario de:
Leve	3 horas
Muy grave	5 horas



Decreto Supremo

319-A.11. El pago o la forma para redimir el pago implica el reconocimiento de la infracción, debiendo inscribirse en el Registro Nacional de Sanciones.”

“ANEXO

CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE”

I. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
(...)						
M43	No respetar el derecho preferente de paso del/de la ciclista	Muy Grave	12% UIT	50	NO TIENE	NO
M44	Obstruir la ciclovía	Muy Grave	12% UIT	50	Retención del vehículo	SI
(...)						
G73	Adelantar o sobrepasar a la bicicleta u otros ciclos, incumpliendo la obligación de efectuar dicha maniobra por el carril de la izquierda.	Grave	8 % UIT	20	NO TIENE	NO
G74	Abrir o dejar abierta la puerta o capot de un vehículo automotor, dificultando la circulación de la bicicleta u otros ciclos.	Grave	8% UIT	20	NO TIENE	NO
(...)						

III. CONDUCTORES/AS DE BICICLETA U OTRO CICLO

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	MEDIDA PREVENTIVA
K	MUY GRAVES			

K1	Conducir una bicicleta u otro ciclo con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.5g por litro, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, acción comprobada con el examen respectivo o por negarse al mismo.	Muy grave	8 % UIT	Retención del ciclo.
(...)				
J	LEVES			
J1	Conducir una bicicleta u otro ciclo sin contar con sistema de frenos, sistema sonoro, láminas de material retroreflectante que permita la visualización de la bicicleta o del ciclo de forma lateral y, prenda con material retroreflectante, que cumpla con las especificaciones del artículo 106 H del presente Reglamento. Excepto aquello que por su naturaleza no les sean aplicables.	Leve	4% UIT	NO TIENE
J2	Conducir una bicicleta u otro ciclo de forma temeraria de acuerdo a lo previsto en el artículo 106 G del presente Reglamento.	Leve	2% UIT	NO TIENE
J3	Circular en la acera con excepción de los casos señalados en los artículos 106 D y 106 E del presente Reglamento.	Leve	0.5% UIT	NO TIENE

TERCERA. Modificación de los artículos 1 y 3, los numerales 4.1 y 4.2 del artículo 4, los artículos 5, 6, 7 y 8, los numerales 11.2 y 11.4 del artículo 11, y los artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 del Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.

Modifican los artículos 1 y 3, los numerales 4.1 y 4.2 del artículo 4, los artículos 5, 6, 7 y 8, los numerales 11.2 y 11.4 del artículo 11, y los artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 del Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, en los siguientes términos:

“Artículo 1. Del Objeto”

Constituye objeto del presente Reglamento, de conformidad con lo dispuesto en el inciso c) del artículo 23, de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y sus modificatorias, lo siguiente:

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



Decreto Supremo

- f) Define las pautas para 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”.

“Artículo 3. Del ámbito de aplicación

El presente Reglamento rige en todo el territorio de la República del Perú y es de aplicación por los tres niveles de gobierno. Su alcance está referido a las vías conformadas por carreteras, caminos y vías urbanas”.

“Artículo 4. De las autoridades competentes

- 4.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal o la que haga sus veces, es la autoridad competente para dictar e interpretar las normas técnicas contenidas en el presente Reglamento correspondientes a la gestión de la infraestructura vial en carreteras, caminos y vías urbanas; asimismo, a través de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes o la que haga sus veces, es la autoridad competente para fiscalizar su cumplimiento.
- 4.2 Las autoridades competentes para la aplicación del presente Reglamento, de conformidad con los niveles de gobierno que corresponde a la organización del Estado, son las siguientes:
- a) El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a cargo de la gestión de la infraestructura de la Red Vial Nacional, **incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas**.
 - b) Los Gobiernos Regionales, a cargo de la gestión de la infraestructura de la Red Vial Departamental o Regional.
 - c) Los Gobiernos Locales, a través de las municipalidades provinciales y distritales, a cargo de la gestión de la infraestructura de la Red Vial Vecinal o Rural **y de la Red Vial Urbana de su competencia.”**

“Artículo 5. Delegación entre las autoridades competentes

Las autoridades competentes, establecidas en el artículo 4 del presente Reglamento, pueden delegarse entre sí mediante convenios, la gestión de tramos o **elementos de la infraestructura** de la red vial de su competencia.”

“Artículo 6. Del concepto de la gestión de la infraestructura vial.

Es la acción de administrar la infraestructura vial **de Carreteras, Caminos y Vías Urbanas**, a través de funciones de planeamiento, ejecución, mantenimiento y

operación, incluyendo aquellas relacionadas con la preservación de la integridad física del derecho de vía.”

“Artículo 7. De la concordancia de la gestión de la infraestructura vial.

La gestión de la infraestructura vial de carreteras, **caminos y vías urbanas** es concordante con las Políticas Nacionales del Sector Transportes vigentes.”

“Artículo 8. De la gestión de la infraestructura vial.

Las autoridades competentes indicadas en el artículo 4 del presente Reglamento, son responsables de la gestión descentralizada de la red vial de su competencia.”

“Artículo 11. Del planeamiento

11.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene entre sus funciones:

a) Diseñar, normar y ejecutar las políticas de promoción y desarrollo en materia de transportes y comunicaciones.

b) Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo en materia de transportes y comunicaciones.

11.2 Los planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo **de la infraestructura vial**, son efectuados por las autoridades competentes indicadas en el artículo 4 del presente Reglamento, en la siguiente forma:

a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, elabora el Plan Vial Nacional que contiene el plan vial de la Red Vial Nacional de su competencia, e incorpora los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural implementados bajo las pautas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

b) Los Gobiernos Regionales elaboran los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional en concordancia con el Plan Vial Nacional.

c) Los Gobiernos Locales Provinciales elaboran los planes viales de la Red Vial Vecinal o Rural en concordancia con el Plan Vial Nacional; **además elaboran los planes viales de la Red Vial Urbana de su competencia.**

11.3 Las autoridades competentes para efectos de la formulación de los planes indicados y en función a la priorización de inversiones, realizan y/o actualizan inventarios viales, siendo éstos: i) de carácter básico, cuyo objetivo es obtener o actualizar información relativa a la ubicación, longitud, características geométricas generales, tipo de superficie de rodadura, clasificación o jerarquización, estado situacional general; y ii) de carácter calificado, cuyo objetivo es obtener información actualizada y detallada de todos los elementos conformantes de la vía.

11.4 Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la **Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal, o la que haga sus veces**, dictar las normas para la elaboración de los inventarios viales antes indicados.”

“Artículo 20. De los Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial

Sin ser limitativos, los **Manuales para la Gestión de la Infraestructura Vial** son:



Decreto Supremo

20.1. Manuales para Carreteras

Los Manuales para Carreteras son los siguientes:

- a. Manual de Diseño Geométrico para Carreteras.
- b. Manual de Mantenimiento o Conservación Vial para Carreteras.
- c. Manual de Seguridad Vial para Carreteras.
- d. Manual de Suelos y Pavimentos para Carreteras.
- e. Manual de Hidrología, Hidráulica y Drenaje para Carreteras.
- f. Manual de Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras.
- g. Manual de Geología y/o Geotecnia para Carreteras.

20.2. Manuales para Vías Urbanas

Los Manuales para Vías Urbanas son los siguientes:

- a. Manual de Diseño Geométrico para infraestructura ciclovial para Vías Urbanas.
- b. Manual de Especificaciones Técnicas Generales de Construcción para Vías Urbanas.
- c. Manual de Mantenimiento o Conservación Vial para Vías Urbanas.
- d. Manual de Seguridad Vial para Vías Urbanas.
- e. Manual de Diseño Geométrico para los Sistemas Integrados de Transporte para Vías Urbanas.



20.3. Manuales para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas

Los Manuales para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

- a. Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor.
- b. Manual de Ensayo de Materiales.
- c. Manual de Capacidad Vial.
- d. Manual de Sistemas Inteligentes de Transporte para la Infraestructura Vial.
- e. Manual de Building Information Modeling para la gestión de la Infraestructura Vial.
- f. Manual de Inventarios Viales.



20.4. Manuales de Puentes para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas

Los Manuales de Puentes para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

- a. Manual de Puentes.
- b. Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Puentes.
- c. Manual de Mantenimiento o Conservación de Puentes.

20.5. Manuales de Túneles para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas

Los Manuales de Túneles para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

- a. Manual de Túneles, Muros y Obras Complementarias.
- b. Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Túneles.
- c. Manual de Mantenimiento o Conservación de Túneles.

“Artículo 21 Del contenido del Manual de Diseño Geométrico para Carreteras

El Manual de Diseño Geométrico **para Carreteras** contiene las normas, guías y procedimientos para el diseño de carreteras conformando un elemento que organiza y recopila las técnicas de diseño vial desde el punto de vista de su concepción y desarrollo en función a determinados parámetros, considerando aspectos de conservación ambiental y seguridad vial, coherentes con las especificaciones técnicas de construcción. Incluye planos tipo.”

“Artículo 22. Del contenido del Manual de Mantenimiento o Conservación Vial para Carreteras

El Manual de Mantenimiento o Conservación Vial **para Carreteras** brinda los criterios apropiados que se deben aplicar para la gestión del conjunto de actividades técnicas de naturaleza rutinaria y periódica destinadas a programar, presupuestar, ejecutar y controlar las actividades de conservación vial, a fin que se ejecuten en las vías, incluyendo a los puentes, túneles y demás elementos de la misma, para que éstos se conserven en niveles de servicios adecuados.”

“Artículo 23. Del contenido del Manual de Seguridad Vial para Carreteras

El Manual de Seguridad Vial para Carreteras establece disposiciones para mejorar las características de la infraestructura vial y su entorno, con el propósito de optimizar la seguridad vial en las redes de carreteras en beneficio de todas las personas usuarias de las vías.”

“Artículo 24. Del contenido del Manual de Suelos y Pavimentos para Carreteras

El Manual de Suelos y Pavimentos para Carreteras brinda los criterios homogéneos en materia de suelos y pavimentos, que faciliten el diseño de las capas superiores y de la superficie de rodadura en carreteras pavimentadas y no pavimentadas, dotándolas de estabilidad estructural para lograr su mejor desempeño en términos de eficiencia técnico-económica.”

“Artículo 25. Del contenido del Manual de Hidrología, Hidráulica y Drenaje para Carreteras

El Manual de Hidrología, Hidráulica y Drenaje **para Carreteras** contiene las normas, guías y procedimientos para el diseño de las obras de drenaje superficial y subterránea de la infraestructura vial. Incluye los estudios de hidrología e hidráulica; así como, los planos tipo.”

“Artículo 26. Del contenido del Manual de Especificaciones Técnicas Generales para la Construcción de Carreteras



Decreto Supremo

El Manual de Especificaciones Técnicas Generales para la Construcción de Carreteras, presenta las especificaciones técnicas de las diferentes partidas susceptibles a ser consideradas en un proyecto de infraestructura vial, incluyendo aspectos tales como: descripción de las actividades, procedimientos o métodos de construcción, recursos de personal, equipo y materiales a emplear, requisitos técnicos, control de calidad, métodos de medición y forma de pago, entre otros.”

“Artículo 27. Manual de Geología y/o Geotecnia para Carreteras

El Manual de Geología y/o Geotecnia para Carreteras brinda los criterios homogéneos para realizar el análisis geológico y geotécnico para el diseño de la infraestructura vial.”

“Artículo 28. Del contenido de los Manuales para Vías Urbanas

Los Manuales para Vías Urbanas son los siguientes:

28.1 Manual de Diseño Geométrico para infraestructura ciclovial para Vías Urbanas

El Manual de Diseño Geométrico para infraestructura ciclovial para Vías Urbanas contiene las normas, parámetros, guías y procedimientos para el diseño geométrico, considerando los elementos de movilidad sostenible para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente en el uso de la capacidad vial y en la preservación del ambiente. Este Manual se elabora en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y se aprueba previa opinión favorable de este Ministerio.

28.2 Manual de Especificaciones Técnicas Generales de Construcción para Vías Urbanas

El Manual de Especificaciones Técnicas Generales de Construcción para Vías Urbanas contiene las diferentes partidas presupuestales, susceptibles a ser consideradas en un proyecto de infraestructura vial, incluyendo aspectos tales como: descripción de las actividades, procedimientos o métodos de construcción, recursos de personal, equipo y materiales a emplear, requisitos técnicos, control de calidad, métodos de medición y forma de pago para vías urbanas, entre otros.

28.3 Manual de Mantenimiento o Conservación Vial para Vías Urbanas

El Manual de Mantenimiento o Conservación Vial para vías urbanas brinda los criterios apropiados que deben ser aplicados para la gestión del conjunto de actividades técnicas de naturaleza rutinaria y

periódica destinadas a programar, presupuestar, ejecutar y controlar las actividades de conservación vial, a fin que se ejecuten en las vías urbanas, permitiendo su conservación en niveles de servicio adecuados.

28.4 Manual de Seguridad Vial para Vías Urbanas

El Manual de Seguridad Vial para Vías Urbanas establece disposiciones para mejorar las características de la infraestructura vial y su entorno, con el propósito de optimizar la seguridad vial en las vías urbanas en beneficio de todas las personas usuarias de las vías.

28.5 Manual de Diseño Geométrico para los Sistemas Integrados de Transporte para Vías Urbanas.

El Manual de Diseño Geométrico para los Sistemas Integrados de Transporte para Vías Urbanas establece, entre otros, los parámetros de diseño geométrico e infraestructura complementaria para vehículos de transporte masivo en vías urbanas, considerando la demanda, planificación, interoperabilidad técnica, operativa y administrativa, entre otros, que debe existir entre el transporte convencional y masivo. Este Manual se elabora en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y se aprueba previa opinión favorable de este Ministerio.”

“Artículo 29.- Del contenido de los Manuales para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas

Los Manuales para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

29.1 Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor.

El Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor establece los criterios que determina la uniformidad en el diseño; así como, la utilización de los dispositivos de control del tránsito (señales verticales y horizontales o marcas en pavimento, semáforos y dispositivos auxiliares). Contiene los diseños gráficos de las señales reglamentarias, preventivas y de información; igualmente, incorpora señales reguladoras y preventivas en zonas de trabajo e incluye señales turísticas, entre otros.

29.2 Manual de Ensayo de Materiales

El Manual de Ensayo de Materiales contiene los métodos y procedimientos que deben desarrollarse para ensayar los diferentes materiales a emplear o incorporar en las fases de la gestión de la infraestructura vial. Incluye los equipos y/o aparatos a utilizarse, el tipo de ensayo, cálculos e informes a reportar.

29.3 Manual de Capacidad Vial

El Manual de Capacidad Vial, define los conceptos de los niveles de servicio y establece los criterios y procedimientos técnicos para el análisis de la capacidad vial, proporcionando las herramientas técnicas para evaluar las diversas alternativas de solución ante un problema determinado, verificando para ello la geometría, el tránsito, los parámetros del control, entre otros.



Decreto Supremo

29.4 Manual de Sistemas Inteligentes de Transporte para la Infraestructura Vial

El Manual de Sistemas Inteligentes de Transporte para la Infraestructura Vial, es un documento conceptual, temático y específico relacionado a los Sistemas Inteligentes de Transporte en la infraestructura vial, servicios, vehículos, área de influencia; entre otros, con la finalidad que las autoridades competentes tomen conocimiento de la necesidad de implementar los entornos de los Sistemas Inteligentes de Transporte en la infraestructura vial del país de manera progresiva.

29.5 Manual de Building Information Modeling para la gestión de la infraestructura vial

El Manual de Building Information Modeling – BIM para la gestión de la infraestructura vial, establece los procedimientos para diseñar infraestructuras viales de manera innovadora y colaborativa, a fin de impulsar el trabajo en conjunto con cada una de las partes implicadas en un proyecto, permitiendo ejecutar de forma simultánea las diferentes fases del proyecto.

29.6 Manual de Inventarios Viales

El Manual de Inventarios Viales, establece los procedimientos y metodologías para la generación, sistematización y automatización de la data de los inventarios viales, de tal forma que contenga registros que reflejen la información de las condiciones de la infraestructura vial existente, de forma ordenada, sistemática y actualizada.”

“Artículo 30. Del contenido de los Manuales de Puentes para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas

Los Manuales de Puentes para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

30.1 Manual de Puentes

El Manual de Puentes brinda las pautas necesarias para el planeamiento, el análisis y diseño de puentes. Contiene los aspectos de ingeniería, que incluyen estudios: topográficos, hidrológicos e hidráulicos, geológicos, geotécnicos, sísmicos; así como, de impacto ambiental, tráfico, alternativas de diseño vial, alternativas de anteproyecto y factibilidad, entre otros; los cuales son necesarios para el diseño de puentes.

30.2 Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Puentes

El Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Puentes contiene las especificaciones constructivas a detalle, indicando el tipo y características generales de los materiales y procedimientos a utilizar en la construcción de puentes.

30.3 Manual de Mantenimiento o Conservación de Puentes

El Manual de Mantenimiento o Conservación de Puentes contiene información objetiva, operativa, congruente y accesible sobre las características y el estado de deterioro de los puentes, evaluando la seguridad y el estado de conservación de las estructuras.

“Artículo 31. Del contenido de los Manuales de Túneles para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas

Los Manuales de Túneles para Carreteras, Caminos y Vías Urbanas son los siguientes:

31.1 Manual de Túneles, Muros y Obras Complementarias

El Manual de Túneles, Muros y Obras Complementarias contiene los parámetros técnicos, lineamientos y métodos analíticos para el diseño, construcción y explotación de túneles, muros y obras complementarias.

31.2 Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Túneles

El Manual de Especificaciones Técnicas para Construcción de Túneles contiene los procedimientos, métodos, requisitos técnicos y especificaciones constructivas para los proyectos de construcción de túneles de carreteras, caminos y vías urbanas.

31.3 Manual de Mantenimiento o Conservación de Túneles

El Manual de Mantenimiento o Conservación de Túneles contiene los procedimientos para la gestión de información objetiva, operativa y congruente sobre las características y el estado de deterioro de los túneles, a fin de permitir a los responsables programar, presupuestar, ejecutar y controlar las actividades de mantenimiento o conservación de los componentes de los túneles.”

CUARTA. Incorporación del numeral 11.5 del artículo 11 al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.

Incorporase el numeral 11.5 del artículo 11 al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, en los siguientes términos:

“Artículo 11. Del Planeamiento (...)

11.5 Corresponde a la autoridad competente de acuerdo al artículo 4 del presente Reglamento incluir en sus planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo de la infraestructura vial, la implementación de elementos de movilidad sostenible.”



Decreto Supremo

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DEROGATORIAS

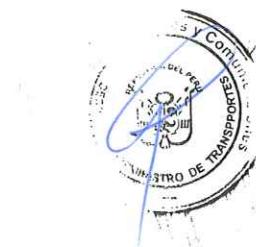
PRIMERA. Derogatoria al Reglamento Nacional de Tránsito

Derógase el numeral 2 del artículo 250 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.

SEGUNDA. Derogatoria al Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial

Derógase la Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los (...) días del mes de junio tres mil (...) veinte.



A handwritten signature in blue ink.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

A handwritten signature in blue ink.

SYLVIA E. CÁCERES PIZARRO
Ministra de Trabajo y Promoción del Empleo

A handwritten signature in blue ink.

CARLOS LOZADA CONTRERAS
Ministro de Transportes y Comunicaciones

A handwritten signature in blue ink.

RODOLFO YÁÑEZ WENDORFF
Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento

A handwritten signature in blue ink.

CARLOS MARTÍN BENAVIDES ABANTO
Ministro de Educación

REGLAMENTO DE LA LEY N° 30936, LEY QUE PROMUEVE Y REGULA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO ÚNICO OBJETO Y DEFINICIONES

Artículo 1. Objeto

La presente norma tiene por objeto reglamentar la Ley N° 30936, Ley que Promueve y Regula el Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Sostenible (en adelante, la Ley).

Artículo 2. Finalidad

El presente Reglamento tiene por finalidad fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible a través del desarrollo de medidas en materia de educación, trabajo, desarrollo urbano e infraestructura, en condiciones de seguridad, promoción y sensibilización, que permita el desplazamiento de las personas y la preservación del medio ambiente.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

El presente Reglamento es de aplicación en todo el territorio de la República, alcanza a las entidades públicas y privadas y a los/las ciudadanos/as en general en sus diversos roles como peatones/as, ciclistas y conductores/as de vehículos automotores.

Artículo 4. Abreviaturas

Para la aplicación del presente Reglamento, se utiliza las siguientes abreviaturas:

1. DRE: Dirección Regional de Educación,
2. INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática,
3. IP: Iniciativa Privada,
4. MINEDU: Ministerio de Educación,
5. MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones,
6. PEI: Plan Estratégico Institucional,
7. POI: Plan Operativo Institucional;
8. SERVIR: Autoridad Nacional del Servicio Civil y,
9. UGEL: Unidad de Gestión Educativa Local.

TITULO II TRANSPORTE SOSTENIBLE Y USO DE LA BICICLETA

CAPITULO I

PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE A TRAVÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS PARA EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE



Decreto Supremo

Artículo 5. Implementación de políticas públicas para el uso de la bicicleta a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El MTC elabora e implementa políticas públicas de diseño de obras de infraestructura vial a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente, que contribuye en la preservación del ambiente en coordinación con las entidades competentes. Asimismo, promueve el desplazamiento de las personas haciendo uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, a través de la incorporación de la infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial en sus programas, proyectos de inversión, entre otros mecanismos conforme a ley.

Artículo 6. Día Nacional de la Bicicleta

- 6.1 Las entidades públicas incorporan en sus instrumentos de gestión de planificación anual respectivos, las actividades a ser realizadas para conmemorar el Día Nacional de la Bicicleta, a celebrarse el 3 de junio de cada año.
- 6.2 El 31 de julio de cada año, las entidades públicas remiten información a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces en el MTC, sobre las acciones adoptadas por el Día Nacional de la Bicicleta, tales como: actividades deportivas, recreativas, educativas y de carácter familiar destinadas a promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; así como, las campañas de sensibilización realizadas a través de conferencias, charlas, ferias, talleres, publicaciones o convenios suscritos, entre otros; con la finalidad de contribuir al diseño, monitoreo y evaluación de políticas públicas para la promoción del uso de la bicicleta.
- 6.3 Para efectos de lo establecido en el numeral precedente, el MTC publica datos en el Portal Nacional de Datos Abiertos, sobre las acciones adoptadas por cada entidad pública.

Artículo 7. Instituto Nacional de Estadística e Informática

El INEI a través de la Dirección Nacional de Censos y Encuestas o la que haga sus veces, en coordinación con el MTC, incorpora en los procesos de levantamiento censal nacional, las encuestas oficiales multisectoriales, que contengan información sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Artículo 8. Derechos y obligaciones de los/las ciclistas



El uso de la bicicleta como medio de transporte conlleva los derechos, obligaciones, infracciones y sanciones que establece el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, cuyo Texto Único Ordenado es aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

CAPITULO II

MEDIDAS DE PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL Y DEL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

Artículo 9. Promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en instituciones educativas

Para efectos de lo señalado en el artículo 4 de la Ley, las disposiciones del presente capítulo se aplican a las instituciones educativas públicas y privadas de todas las modalidades y niveles formativos de la educación, a nivel nacional.

Artículo 10. Objetivos de las medidas de promoción de la educación vial y las jornadas de sensibilización sobre el uso de la bicicleta

Los objetivos de las medidas de promoción de educación vial y las jornadas de sensibilización sobre el uso de la bicicleta son, entre otros, los siguientes:

- a) Interiorizar valores ciudadanos de convivencia vial, sensibilidad social, respeto, aprecio y valor por la vida, en el marco de la seguridad vial.
- b) Lograr actitudes racionales en las personas usuarias de la vía, a fin que su desplazamiento sea realizado con absoluto respeto de los derechos y deberes de las personas usuarias de la vía con los que conviven; así como, el reconocimiento preventivo como agentes de riesgo en la vía.
- c) Conseguir la participación estudiantil en actividades curriculares y extracurriculares relacionadas a la seguridad vial y al uso de la bicicleta, a favor de la colectividad.

Artículo 11. Medidas de promoción de educación vial y del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible

11.1 Las medidas de promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, a cargo de las instituciones educativas públicas y privadas de todas las modalidades y niveles formativos, son acciones que realizan dichas instituciones con el propósito de fortalecer y educar a la comunidad educativa, a través de la formación de capacidades y elaboración de instrumentos e insumos sobre la materia normativa y cultura vial, a fin de lograr el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento; con resguardo de las condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

11.2 El MINEDU es la entidad a cargo de normar y orientar las medidas de promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de todas las modalidades y niveles formativos ; asimismo, determina la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta, de acuerdo a las características propias de cada institución educativa, teniendo en cuenta su ubicación geográfica.



Decreto Supremo

- 11.3 Corresponde al MTC establecer el contenido y la finalidad específica de las normas de tránsito y otros aspectos de su competencia que son materia de las actividades promocionales de educación. Asimismo, brinda el soporte y apoyo para la instrucción requerida en la implementación de las precitadas medidas.
- 11.4 El MTC, en coordinación con el MINEDU, garantiza la presencia descentralizada de especialistas en las materias de su competencia para participar en las medidas de promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta.
- 11.5 El MINEDU incorpora las medidas de promoción de educación vial y del uso de la bicicleta; así como, las jornadas de sensibilización en las orientaciones para el desarrollo del año escolar y académico, aprobadas anualmente mediante la norma técnica correspondiente.

Artículo 12. Jornadas de sensibilización sobre las normas de tránsito aplicables a la conducción de la bicicleta a cargo de las instituciones de educación superior públicas y privadas

- 12.1 Las jornadas de sensibilización del cumplimiento de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta, a cargo de las instituciones educativas de educación superior, públicas y privadas, son actividades y acciones que pueden realizarse en el marco de lo establecido en sus planes de estudio, con la finalidad de socializar y compartir los beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente, el cual tiene un impacto positivo en la salud de las personas, y contribuye en la preservación del medio ambiente, mejorando la calidad del aire y reduciendo las emisiones de Gases de Efecto Invernadero por el menor consumo de combustibles fósiles; así como, el cumplimiento de las normas de tránsito.
- 12.2 De manera particular, las universidades públicas y privadas implementan jornadas de sensibilización del cumplimiento de las normas de tránsito aplicables en la conducción de la bicicleta como medio de transporte, determinando la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento y evaluación de resultados de las mismas, garantizando que dichas acciones alcancen a toda la comunidad universitaria. Las universidades públicas y privadas, en el marco de su autonomía, establecen disposiciones internas para el uso adecuado de la bicicleta dentro de sus instalaciones.



- 12.3 El MTC efectúa el seguimiento y supervisión del cumplimiento de estas actividades y acciones, evaluando los resultados y efectuando las recomendaciones para la mejora de las jornadas de sensibilización.

Artículo 13. Sobre las medidas de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y de las jornadas de sensibilización sobre las normas de tránsito

Son medidas de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte y de las jornadas de sensibilización sobre las normas de tránsito para el uso de la bicicleta, entre otras, las siguientes:

- a) Orientar sobre la normativa vial relacionada al uso de la bicicleta.
- b) Apoyar a los estudiantes a elegir las rutas más seguras para desplazarse desde sus hogares hasta la institución educativa donde estudian.
- c) Orientar a los estudiantes sobre aspectos básicos de seguridad para su desplazamiento en zonas urbanas, así como, en zonas rurales.
- d) Organizar grupos de estudiantes ciclistas por rutas, a fin que éstos puedan apoyarse en el camino.
- e) Enseñar a los estudiantes sobre aspectos básicos para el mantenimiento de las bicicletas.

Artículo 14. Acciones a cargo de los gobiernos regionales y locales

- 
- 
- 14.1 Los gobiernos regionales y locales, en coordinación con las DRE y UGEL correspondientes, incorporan la señalización vial y mantenimiento de vías tomando en cuenta las condiciones de acceso a las instituciones educativas de cada jurisdicción.
 - 14.2 Las DRE y las UGEL en los gobiernos regionales y locales, de acuerdo a su jurisdicción, promueven la inclusión de actividades en materia de educación vial en sus respectivos instrumentos de gestión (PEI y POI).
 - 14.3 Asimismo, las DRE, en coordinación con las UGEL de su jurisdicción, promueven la participación de otras instituciones del sector público, privado o de la sociedad civil, según corresponda, entre otros, a través de las siguientes capacitaciones:
 - a) En seguridad vial a la población estudiantil.
 - b) Sobre priorización a los/las peatones/as y los/las ciclistas en la vía.
 - c) En seguridad y protección de la comunidad educativa ciclista.
 - d) Sobre el cumplimiento de las normas de seguridad vial entre los/las peatones/as, ciclistas y vehículos automotores de la zona.
 - e) Respeto a primeros auxilios a los/las ciclistas en caso de emergencias.
 - 14.4 Los gobiernos regionales y locales incorporan la señalización vial y el mantenimiento de vías referentes a la infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial, tomando en cuenta las condiciones de acceso a las instituciones educativas públicas y privadas de todas las modalidades y niveles formativos de la educación.

Artículo 15. Programas a cargo de los gobiernos locales

Los programas municipales de educación, cultura y ciudadanía ambiental o, los que hagan sus veces, incorporan acciones de comunicación y sensibilización



Decreto Supremo

ambiental sobre el uso de la bicicleta, incorporando un componente práctico (conducción y mantenimiento) y otro teórico (transporte sostenible y la bicicleta: sus componentes, beneficios y reglas de conducción).

CAPÍTULO III

MEDIDAS DE PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA POR LOS CENTROS LABORALES

Artículo 16. Alcance de las disposiciones en materia laboral

Las disposiciones del presente capítulo se aplican a los/las empleadores/as públicos/as y privados/as a que refiere el artículo 9 de la Ley.

Artículo 17. Medidas de promoción del uso de la bicicleta en los centros laborales

Los/las empleadores/as públicos/as y privados/as, para incentivar a los/las trabajadores/as y los/las servidores/as públicos el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a su centro laboral, pueden adoptar, entre otras, las siguientes medidas:

- a) La flexibilización del horario de trabajo del personal que utiliza la bicicleta como medio de transporte para su desplazamiento hacia el centro laboral. Para tal efecto, el/la empleador/a garantiza que el horario de trabajo no afecte la jornada vigente en la relación laboral ni el tiempo de refrigerio establecido en el centro laboral.
- b) El otorgamiento de días u horas libres remuneradas a los/las trabajadores/as que acrediten haber asistido al centro laboral en bicicleta; así como, la posibilidad para el/la trabajador/a de acumular estos días u horas libres al descanso vacacional y/o a los días de licencia a que tenga derecho. Cada empleador/a establece las políticas internas para la promoción del uso de la bicicleta; así como, las medidas necesarias para verificar que los/las trabajadores/as llegan en bicicleta al centro laboral. Para el caso de las entidades públicas se realiza conforme a lo establecido en el numeral 9.2 del artículo 9 de la Ley y de acuerdo las medidas necesarias para su desarrollo y certificación, en concordancia con las disposiciones emitidas por SERVIR.
- c) La flexibilización en el uso de vestimenta formal o uniforme, pudiendo adecuar lo establecido en los reglamentos internos de trabajo, sin perjuicio de las medidas de seguridad y salud en el trabajo.
- d) La implementación y facilitación de duchas para el personal que llegue en bicicleta al centro laboral.

- e) La realización de actividades promocionales, tales como charlas informativas o de sensibilización, entre otras, a fin de incentivar entre los/las trabajadores/as el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y eficiente, que permita contribuir con la preservación del medio ambiente.

Artículo 18. Buenas prácticas

La promoción del uso de la bicicleta por los/las trabajadores/as como medio de transporte para llegar a su centro laboral es considerada para el reconocimiento de buenas prácticas laborales que promueve el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo como una actividad de prevención de riesgos en salud y seguridad laboral.

CAPÍTULO IV

MEDIDAS DE PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA CICLOVIAL Y COMPLEMENTARIA CICLOVIAL

Artículo 19. Promoción en materia de infraestructura ciclovisual y complementaria ciclovisual por los Gobiernos Regionales y Locales

- 19.1 Los Gobiernos Regionales y Locales consideran en los objetivos y acciones estratégicas institucionales, así como en las actividades operativas e inversiones, la construcción y adecuación de infraestructura ciclovisual y complementaria ciclovisual, priorizando la satisfacción de las condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad de los/las peatones/as y los/las ciclistas, en mérito y respeto de su condición de usuarios/as vulnerables de las vías.
- 19.2 Los Gobiernos Locales consideran en la formulación, aprobación, implementación y modificación de los instrumentos de planificación urbana y en los instrumentos de gestión urbana, la construcción y adecuación de infraestructura ciclovisual y complementaria ciclovisual; así como, la interconectividad de la infraestructura ciclovisual con los sistemas integrados de transporte, de modo que, se garantice el desplazamiento seguro de los/las peatones/as y los/las ciclistas.
- 19.3 Los Gobiernos regionales y locales registran en el portal “www.geoidep.gob.pe” los mapas, rutas e infraestructura de ciclovías que implementen en sus jurisdicciones, en el marco de la presente norma, y conforme lo establecido en el artículo 9 del Decreto Supremo N° 133-2013-PCM, Decreto Supremo mediante el cual se establece el acceso e intercambio de información espacial entre entidades de la Administración Pública, y Decreto Supremo N° 069-2011-PCM, que crea el Portal de la información de datos espaciales del Perú. Los servicios de información georreferenciada siguen los estándares y directivas establecidas en la Infraestructura de Datos Espaciales del Perú, conforme la Resolución Ministerial N° 241-2014-PCM, que aprueba la “Directiva sobre Estándares de Servicios Web de Información Georreferenciada para el Intercambio de Datos entre Entidades de la Administración Pública.”

Artículo 20. Construcción, adecuación y mantenimiento de infraestructura ciclovisual y complementaria ciclovisual

Para la construcción, adecuación y mantenimiento de la infraestructura ciclovisual y complementaria ciclovisual, las autoridades competentes indicadas en el artículo 4 del





Decreto Supremo

Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura Vial aprobado por el Decreto Supremo N°034-2008-MTC y modificatorias, planifican la inclusión de infraestructura ciclovial y complementaria ciclovial en la Programación Multianual de Inversiones, para su Formulación y Evaluación, Ejecución y Funcionamiento, de acuerdo al ciclo de Inversión de los Proyectos de Inversión, o en su defecto inversiones de optimización, de ampliación marginal, de reposición o de rehabilitación, según corresponda, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.

Artículo 21. Implementación progresiva de estacionamientos para bicicletas

- 21.1. Los inmuebles de las entidades públicas o privadas deben contar con estacionamientos de bicicletas en una proporción del 5% del área neta destinada a espacios de estacionamientos de vehículos. No se incluye en este porcentaje a las áreas de circulación y/o áreas comunes.
- 21.2. Para calcular la cantidad de módulos de estacionamientos para bicicleta, se considera las medidas establecidas en el numeral 7 de la Norma Técnica CE.030 "Obras Especiales y Complementarias" del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA, así como a las normas complementarias o modificatorias, de ser el caso. Las entidades públicas o privadas definen la ubicación y los elementos o tipos de anclajes para el estacionamiento de bicicletas resultantes, considerando la posibilidad física de las áreas y de su accesibilidad. Dicha ubicación, debe procurarse sea en el espacio más próximo al ingreso de la entidad o en su interior.
- 21.3. De igual forma, en las edificaciones de entidades públicas o privadas que se encuentren, bajo el régimen de propiedad exclusiva y propiedad común, la implementación de estacionamientos para bicicletas debe realizarse en mérito a la proporción del 5% del área neta destinada a estacionamientos de vehículos en función del área ocupada por el total de dichas secciones inmobiliarias y en concordancia con los acuerdos establecidos en su Reglamento Interno.
- 21.4 En el caso de entidades públicas o privadas, cuyas edificaciones se encuentran construidas, el plazo para la implementación de estacionamientos para bicicletas se rige de acuerdo a lo establecido en el numeral 7.2 del artículo 7 de la Ley; para lo cual, dichas entidades deben realizar el trámite correspondiente ante la municipalidad respectiva de su jurisdicción, a fin de ejecutar las obras respectivas.

- 21.5 En el caso de inmuebles de las entidades públicas o privadas que estén inscritas en el Registro Nacional de Bienes Integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación declarados por el Ministerio de Cultura, la implementación de estacionamientos para bicicletas debe realizarse mediante elementos o anclajes removibles, garantizando la protección y seguridad de dicho Patrimonio.
- 21.6 En el caso de los bienes inmuebles de las entidades públicas o privadas en proceso de edificación o para los proyectos de edificaciones nuevas, el plazo para la implementación de estacionamientos de bicicletas es el establecido en la licencia de edificación vigente; para lo cual, dichas entidades solicitan la modificación del proyecto de edificación dentro del plazo de vigencia de la licencia de edificación; o, de ser el caso, las modificaciones pueden aprobarse en la conformidad de obra y declaratoria de edificación con variaciones, conforme lo regulado en la Ley N° 29090, Ley de Regulación de Habilitaciones Urbanas y de Edificaciones.
- 21.7 Están exceptuadas de implementar estacionamientos para bicicletas, los inmuebles de las entidades públicas o privadas que cuenten con Conformidad de Obra y Declaratoria de Fábrica o de Edificación, en la que se haya determinado la no obligatoriedad de áreas destinadas a estacionamientos de vehículos.
- 21.8 En los Sistemas Integrados de Transporte se implementan cicloparqueaderos de transferencia modal, cuyas condiciones permiten garantizar la seguridad de las bicicletas o bicicletas con SPA. Se encuentran ubicados en las estaciones de alta demanda, de acuerdo a los parámetros técnicos establecidos por el MTC.

Artículo 22. Dimensionamiento de los estacionamientos de bicicletas

El dimensionamiento de los módulos de estacionamientos para bicicletas se sujet a los lineamientos establecidos por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Desarrollo, en el numeral 7 de la Norma Técnica CE.030 "Obras Especiales y Complementarias" del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA, así como a las normas complementarias o modificatorias, de ser el caso.

Artículo 23. Ubicación de los cicloparqueaderos

Los cicloparqueaderos de las entidades públicas o privadas que prestan servicios de atención al público, deben ubicarse al interior de la edificación o en el espacio más próximo al ingreso de la entidad, de modo tal que, según corresponda, permita llevar el control de los ingresos y salidas del personal que se acoja a las medidas de promoción en materia laboral.

TITULO III SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

CAPITULO ÚNICO FOMENTO, FINANCIAMIENTO Y PLANIFICACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA



Decreto Supremo

Artículo 24. Definición

El Sistema de Bicicleta Pública es la puesta a disposición, por parte de las Municipalidades Provinciales y Distritales, de bicicletas a personas previamente inscritas e identificadas a través de un préstamo gratuito o alquiler para su uso como medio de transporte dentro de un perímetro determinado. Este préstamo o alquiler se realiza en la infraestructura vial, ciclovial y complementaria ciclovial respectiva y se efectúa utilizando medios automatizados o manuales.



Artículo 25. Fomento y financiamiento del sistema de bicicleta pública

- 25.1 Las Municipalidades Provinciales y Distritales, incentivan el uso de la bicicleta, a través de la promoción e implementación del Sistema de Bicicleta Pública.
- 25.2 Las Municipalidades Provinciales y Distritales en sus respectivas jurisdicciones implementan, un Sistema de Bicicleta Pública, pudiendo utilizar los mecanismos de inversión pública y privada previstos en la normativa vigente, para tal fin.



Artículo 26. Planificación del sistema de bicicleta pública, intermodalidad e integración

Los gobiernos locales planifican la implementación del Sistema de Bicicleta Pública considerando la evaluación del modelo de gestión, financiamiento, operación, medios de pago, integración tarifaria y mantenimiento; entre otros, que garanticen su funcionamiento y sostenibilidad.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Aprobación de los parámetros técnicos de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal en los Sistemas Integrados del Transporte

El MTC, dentro de los doscientos cuarenta días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, aprueba los parámetros técnicos para la implementación de los Cicloparqueaderos de Transferencia Modal ubicados en los Sistemas Integrados de Transporte.

SEGUNDA. Disposiciones que emita SERVIR

Cada institución del sector público formula e implementa las medidas necesarias para el desarrollo y certificación de la asistencia de los/las servidores/as públicos/as al centro de labores, en concordancia con las disposiciones que emita SERVIR, dentro de los noventa días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento.

TERCERA. Aprobación de los lineamientos por el Ministerio de Educación

El MINEDU, dentro de los noventa días calendario siguientes a la vigencia del presente Reglamento, aprueba los lineamientos para la promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en las instituciones educativas públicas y privadas de educación básica de los niveles primaria y secundaria; así como, en las instituciones educativas de educación técnico-productiva y superiores, públicas y privadas, de todo el territorio nacional; asimismo, determina la forma, duración, periodicidad, sistemas de seguimiento o evaluación de las medidas de promoción de educación vial y uso de la bicicleta.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

Única. Suspensión de la presentación de información

Dispóngase la suspensión hasta el 31 de julio del año 2021, de la aplicación del numeral 6.2 del artículo 6 del presente Reglamento, en lo referido a la obligación de la presentación de la información sobre las acciones adoptadas por el Día Nacional de la Bicicleta.

