



Firmado digitalmente por:
QUEN PUERTAS Nadia FAU
201379044 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 16/02/2021 21:28:51-0500



Firmado digitalmente por:
REGALADO TAWAYO Raul FAU
20131379044 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 16/02/2021 17:09:28-0500



Resolución Ministerial

N° 127 -2021-MTC/01.02

Lima, 18 FEB. 2021

VISTOS: El Memorandum N° 061-2021-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe N° 061-2021-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva, entre otras, en las materias de infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional;

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, conforme al literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181, 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 las disposiciones 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 Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, los que se orientan a la protección y la seguridad de las personas y los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del ambiente y el resguardo de la infraestructura vial;

Que, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, mediante Memorandum N° 061-2021-MTC/18, sustentado en el Informe N° 061-2021-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, propone la



Firmado digitalmente por:
CAIGUARAY PEREZ Paul
Werner FAU 20131379044 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/02/2021 20:47:29-0500



Firmado digitalmente por:
CERNA CHORRES Fernando
Hugo FAU 20131379044 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/02/2021 15:51:17-0500



Resolución Ministerial

modificación del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, para establecer las reglas de circulación de los Vehículos de Movilidad Personal y otras disposiciones;

Que, de acuerdo al artículo 14 del Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, establece que las entidades públicas deben disponer la publicación de los proyectos de norma de carácter general que sean de su competencia, en el Diario Oficial "El Peruano", en sus Portales Electrónicos o mediante cualquier otro medio, antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, salvo casos excepcionales, debiendo permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas;

Que, el numeral 5.1 de la Directiva N° 010-2018-MTC-01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC-01, establece que mediante resolución ministerial publicada en el Diario Oficial El Peruano se dispone la difusión de todo proyecto normativo de carácter general, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o mediante cualquier otro medio, por un plazo no menor de diez (10) días hábiles, salvo que por mandato legal expreso se establezca un plazo diferente;

Que, en ese sentido, es necesario disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, para establecer las reglas de circulación de los Vehículos de Movilidad Personal y otras disposiciones, a efectos de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; el Reglamento que Establece Disposiciones Relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS; el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 0785-2020-MTC; y la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que Establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos de normas legales", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01;



Resolución Ministerial

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Publicación del Proyecto de Decreto Supremo

Disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, para establecer las reglas de circulación de los Vehículos de Movilidad Personal y otras disposiciones, y su exposición de motivos, en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial "El Peruano", con el objeto de recibir los comentarios y/o aportes de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la publicación de la presente Resolución Ministerial.

Artículo 2.- Recepción y sistematización de comentarios

Las opiniones, comentarios y/o sugerencias sobre el proyecto de Decreto Supremo a que se refiere el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial, deben ser remitidas a la sede principal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con atención a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, ubicada en Jr. Zorritos N° 1203 - Cercado de Lima, o a la dirección electrónica normasdpntra@mtc.gob.pe.

Regístrese, comuníquese y publíquese,



EDUARDO GONZÁLEZ CHÁVEZ
Ministro de Transportes y Comunicaciones



Lpderecho.pe

© 2014 Lpderecho.pe
All rights reserved.



Firmado digitalmente por:
QUEN PUERTAS Nadia FAU
201379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 16/02/2021 21:28:33-0500



Firmado digitalmente por:
REGALADO TAMAYO Raul FAU
20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 16/02/2021 17:14:23-0500



Decreto Supremo

N° -2021-MTC

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC Y EL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 058-2003-MTC, PARA ESTABLECER LAS REGLAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y OTRAS DISPOSICIONES

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, conforme al literal a) del artículo 16 de la Ley N° 27181, 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 las disposiciones 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 Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y modificatorias, establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, los que se orientan a la protección y la seguridad de las personas y los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del ambiente y el resguardo de la infraestructura vial;

Que, considerando las necesidades y comportamientos de los usuarios de las vías (peatón/a, pasajero/a, conductor/a) en cuanto a su desplazamiento mediante nuevas tecnologías o formas de movilidad personal como una alternativa real y viable de



Firmado digitalmente por:
CAIGUARAY PEREZ Paul
Werner FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/02/2021 20:47:07-0500



Firmado digitalmente por:
CERNA CHORRES Fernando
Hugo FAU 20131379944 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/02/2021 15:51:05-0500



Decreto Supremo

transporte urbano, es necesario modificar el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTCa, a fin de establecer las reglas para el desplazamiento y circulación de los vehículos de movilidad personal y que se realicen de manera segura y bajo los principios de sostenibilidad ambiental;

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; el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC; y, el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC;

DECRETA:

Artículo 1.- Modificación de los artículos 2, 49, 62, el numeral 105.1 del artículo 105, el numeral 130.3 del artículo 130 y los artículos 156, 174, 174-A, 296, 319-A, 322, 332, 333, y las infracciones con código M43, G04, G32, G73 y G74 del numeral I. Conductores/as de Vehículos Automotores 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.

Modifícanse los artículos 2, 49, 62, el numeral 105.1 del artículo 105, el numeral 130.3 de artículo 130, y los artículos 156, 174, 174-A, 296, 319-A, 322, 332, 333, y las infracciones con código M43, G04, G32, G73 y G74 del numeral I. Conductores/as de Vehículos Automotores 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, en los términos siguientes:

"Artículo 2.- Definiciones

Para los fines del presente Reglamento se entiende por:

(...)

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

(...)

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



Decreto Supremo

Comunicaciones, para permitir la circulación compartida de los ciclos, **VMP** y **vehículo automotor**, éste último debe circular a una velocidad máxima de 30km/h.

(...)

Ciclomotor: Vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia. **El ciclomotor forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.**

(...)

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 o los/las conductores/as de **VMP**.

(...)

Servicios comunitarios: Son prestaciones gratuitas que realiza el/la peatón/a o el/la ciclista o el/la conductor/a de **VMP** 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.

(...)

Vehículo automotor: Vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que circula por las vías terrestres a excepción de las vías férreas. El vehículo automotor forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.

(...)

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

(...)"

"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, los ciclos y los **VMP** que enfrenten esta señal deben detenerse antes de la Línea de parada o Línea de



Decreto Supremo

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.

(...)"

"Artículo 62.- Inclusión en el concepto de peatón por extensión

Las reglas de tránsito para peatones, también se aplican a las personas que usan **dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento**".

"Artículo 105.- Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas

- 105.1 El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas".

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

(...)

- 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, el/la ciclista y de los/las conductores/as de VMP."

"Artículo 156.- Del uso de la ciclo vía.

- 156.1 Las ciclo vías 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 y VMP cuyas dimensiones no afecten o dificulten el libre tránsito de las mismas.
- 156.2 En las ciclo vías está prohibida la circulación de vehículos automotores y ciclomotores."



Decreto Supremo

“Artículo 174.- Sobrepaso 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 sobrepasar 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, bicicleta con SPA o VMP** transite por la calzada, puede sobrepasar al vehículo automotor detenido, siempre y cuando dicho adelantamiento se produzca por el lado izquierdo del vehículo automotor sobrepasado, para ello, el/la ciclista **o conductor/a de VMP** debe verificar que no se aproximen vehículos automotores por el carril que va utilizar para el adelantamiento; asimismo, **el ciclista** debe realizar la señal de adelantamiento con el brazo izquierdo extendido hacia la izquierda.
- 174.3 El/la conductor/a de bicicleta, bicicleta con SPA **o conductor/a de VMP** puede sobrepasar 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 sobrepase se encuentren detenidos.”

“Artículo 174-A. Adelantamiento a ciclos y VMP

Los vehículos automotores que adelanten o sobrepasen a ciclos **o VMP** 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 296.- Tipificación y calificación de infracciones del/de la conductor/a

Las infracciones al tránsito de los/las conductores/as de vehículos automotores, de bicicletas u otros ciclos, **así como de VMP** son las que se figuran **en el numeral I. Conductores/as de Vehículos Automotores, el numeral III. Conductores/as de bicicletas u otros ciclos, y el numeral IV. Conductores/as de Vehículo de Movilidad Personal del Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del presente Reglamento.”**



Decreto Supremo

“Artículo 319-A.- Sanciones aplicables a los/las ciclistas y a los/las conductores/as de Vehículo de Movilidad Personal

- 319-A.1 La sanción pecuniaria administrativa aplicable a los/las ciclistas **y a los/las conductores/as de VMP** por las infracciones previstas en el presente Reglamento es la multa, de acuerdo a la siguiente escala:
- Infracción Muy Grave: 8% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT).
 - 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 **y a los/las conductores/as de VMP**, 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 **y los/las conductores/as de VMP** pueden redimir su primera infracción o sanción impaga, por única vez, con un Curso de Educación Vial para el/la Ciclista **y los/las conductores/as de VMP** 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 educativa. 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 **y los/las conductores/as de VMP** a partir de la segunda sanción firme pueden 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:
- Apoyar y orientar a los escolares en los perímetros de los centros educativos a efecto de enseñarles las reglas de tránsito de los ciclos.
 - Apoyar en los cruces ciclistas en vías no semaforizadas y semaforizadas.



Decreto Supremo

- 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 educativa. La autoridad competente comunica a la Municipalidad Distrital la relación de los/las ciclistas **y de los/las conductores/as de VMP** 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 **y a los/las conductores/as de VMP** 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.”

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

322.1 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:

- a) La infracción cometida, la medida preventiva y la sanción impuesta.
- b) El número de la papeleta que denuncia la infracción y el número de la resolución de sanción.
- c) El nombre del/de la conductor/a **del vehículo automotor**, del/de la peatón/a o del/de la ciclista **o del/de la conductor/a de VMP** que cometió la infracción, según corresponda.
- d) 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 o del/de la conductor/a de VMP**, y en caso de no contar con este, el número de otro documento oficial que permita la identificación del mismo, según corresponda.
- e) La placa única nacional de rodaje del vehículo con el que se cometió la infracción (sólo para conductores/as de vehículos automotores).
- f) La fecha y el lugar donde se cometió la infracción sancionada.
- g) Tipo y modalidad del servicio de transporte.
- h) Accidente de tránsito ocurrido a consecuencia de la infracción sancionada, si es que se produjo, precisando si existió daño personal.
- i) Las reincidencias.
- j) El certificado de cumplimiento de los servicios comunitarios.
- k) Cualquier otro dato que resulte pertinente.

322.2 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.

322.3 El Registro Nacional de Sanciones cuenta con el Registro de **los/las Conductores/as de Vehículos Automotores, de Ciclos y de conductores/as de VMP** 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.



Decreto Supremo

- 322.4** El Registro Nacional de Sanciones permite contar con la relación de los/las peatones/as, los/las ciclistas y de los/de las conductores/as de VMP sancionados, cuyo acceso público se realiza a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 322.5** 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.
- 322.6** 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.
- 322.7** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones publica en su portal institucional la relación de las autoridades competentes que no cumplan 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 cumplan 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 impagas."

"Artículo 332.- Formato de la papeleta aplicable para los/las peatones/as, los/las ciclistas y el/la conductor/a de Vehículo de Movilidad Personal

- 332.1** El formato de la papeleta (denuncia) por comisión de infracción al tránsito para los/las peatones/as, los/las ciclistas y para el/la conductor/a de VMP debe contener como mínimo, los siguientes campos:
- Fecha de comisión de la presunta infracción.
 - Apellidos, nombre(s), domicilio del/de la peatón/a, el/la ciclista y del/de la conductor/a de VMP; 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.



Decreto Supremo

- c) Infracción denunciada.
- 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, el/la ciclista y del/de la conductor/a de VMP.
- 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, el/la ciclista y del/de la conductor/a de VMP; 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 filmico, 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 el formato de la papeleta del/de la peatón/a, el/la ciclista y del/de la conductor/a de VMP 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, los/las ciclistas y al/a la conductor/a de VMP

333.1 Para el levantamiento de la papeleta por la presunta comisión de la 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, el/la ciclista o el/la conductor/a de VMP 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, el/la ciclista o el/la conductor/a de VMP durante la intervención. La



Decreto Supremo

- papeleta debe ser firmada por el presunto infractor y tener la huella dactilar. Dicha obligación no es aplicable para el caso de las/los peatones/as, las/los ciclista **y conductor/a de VMP menores de edad**.
- 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, **un/a ciclista o un/una conductor/a de VMP menor de edad**, 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, el/la ciclista **o el/la conductor/a de VMP** 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, **del/ de la ciclista o del/de la conductor/a de VMP menor de edad**, 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, el/la ciclista **o el/la conductor/a de VMP** debe ser devuelto conjuntamente con la copia de la papeleta de infracción, firmada por el/la peatón/a, el/la ciclista **o el/la conductor/a de VMP** y el efectivo de la Policía Nacional del Perú interviniente.
 - h) En caso que el/la peatón/a, el/la ciclista **o el/la conductor/a de VMP** 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, el/la ciclista **o el/la conductor/a de VMP**, 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, el/la ciclista **o el/la conductor/a de VMP** 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 **o el/la conductor/a de VMP** no solicite el documento que acredite la infracción durante el procedimiento administrativo sancionador y presente su



Decreto Supremo

recurso administrativo, la autoridad competente notifica el documento que acredite la comisión de la infracción cuando resuelva el citado recurso.

333.4 Para el levantamiento de la papeleta por denuncia:

- a) Cualquier persona, debidamente identificada, con medio probatorio fílmico, 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 señalar en su denuncia la identificación del/de la peatón/a, el/la ciclista o del/de la conductor/a de VMP 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, el/la ciclista o del/de la conductor/a de VMP, 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, el/la ciclista o del/de la conductor/a de VMP 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, los/las ciclistas o los/las conductores/as de VMP debe hacerse efectiva inmediatamente.”

“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 o del/de	Muy Grave	12% UIT	50	NO TIENE	NO



Decreto Supremo

	la conductor/a de VMP					
(...)						
G04	No detenerse antes de la línea de parada, línea de parada adelantada o antes de las áreas de intersección de calzadas del/de la peatón/a, el/la ciclista o del/de la conductor/a de VMP.	Grave	8% UIT	20	NO TIENE	NO
(...)						
G32	Circular por la ciclovía	Grave	10 % UIT	20		REMOCIÓN DEL VEHÍCULO
(...)						
G73	Adelantar o sobrepasar a la bicicleta u otros ciclos o al VMP, 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 maletina de un vehículo automotor, dificultando la circulación de la bicicleta u otros ciclos o del VMP.	Grave	8% UIT	20	NO TIENE	NO

(...)

Artículo 2.- Incorporación de definiciones al artículo 2, el artículo 2-A, la Sección I-B del Capítulo II del Título IV, el artículo 164-A, los literales e), f), g y h) al artículo 269 y la Décimo Cuarta Disposición Complementaria y Transitoria, y el Numeral IV. Conductores/as de Vehículos de Movilidad Personal al Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE" al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.



Decreto Supremo

Incorpóranse definiciones al artículo 2, el artículo 2-A, la Sección I-B del Capítulo II del Título IV, el artículo 164-A, los literales e), f), g y h) al artículo 269 y la Décimo Cuarta Disposición Complementaria y Transitoria, y el Numeral IV. Conductores/as de Vehículos de Movilidad Personal al Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE" al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, en los términos siguientes.

"Artículo 2.- Definiciones

Para los fines del presente Reglamento se entiende por:

(...)

Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento: Son aquellos que cuentan con un motor eléctrico que los propulsa a una velocidad máxima de construcción de hasta 12 km/h. Dichos dispositivos eléctricos pueden circular o usarse por la acera o vereda como extensión del concepto de peatón (silla de ruedas eléctrica para personas con discapacidad, vehículo a escala eléctrica, carros de compra eléctricos, andadores eléctricos). Los Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento no forman parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.

(...)

Educación vial: Transmisión de conocimientos, valores y actitudes en materia de seguridad vial, con el objetivo de mejorar el comportamiento del ciclista, conductor/a de vehículo automotor, pasajero/a, peatón/a, usuario/a y de toda persona, con relación a su movilidad y hábitos de desplazamiento por el espacio público, a fin de prevenir y reducir accidentes de tránsito y factores de riesgo.

(...)

Seguridad Vial: Conjunto de políticas, sistemas, estrategias y acciones dirigidas a prevenir y reducir accidentes de tránsito y factores de riesgo, a través de la educación por la movilidad o educación vial, a fin de salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública.

(...)

Sistema Nacional de Transporte Terrestre: Sistema de vías públicas de transporte terrestre vehicular.

(...)



Decreto Supremo

Vehículos a escala: Entiéndase a aquellos vehículos de juguete contruidos a un tamaño menor que el original y con asiento(s) para niños, los cuales se propulsan por un pequeño motor eléctrico o por tracción humana.

Vehículo de Movilidad Personal (VMP): Es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico que se desplaza a una velocidad mayor a 12 km/h y una velocidad máxima de construcción hasta 25 km/h. El VMP no forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.”

“Artículo 2-A.- Abreviaturas.

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

- 2-A.1 RNV: Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.
- 2-A.2 SNTT: Sistema Nacional de Transporte Terrestre.
- 2-A.3 SUTRAN: Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías.
- 2-A.4 VMP: Vehículo de Movilidad Personal”

“TITULO IV

DE LA CIRCULACIÓN

(...)

CAPITULO II

DE LOS/LAS CONDUCTORES/AS Y EL USO DE LA VÍA

(...)

SECCIÓN I-B

CIRCULACIÓN EN VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL

Artículo 106-J.- Normas generales de circulación en Vehículo de Movilidad Personal.



Decreto Supremo

- 106-J.1. El/la conductor/a de un VMP debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito; así como, los dispositivos de regulación del tránsito y asumir las responsabilidades que deriven del incumplimiento de dichas disposiciones, excepto aquello que por su naturaleza no les sean aplicables; salvo que, reciban instrucciones en contrario de un efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito.
- 106-J.2 Son aplicables a los/las conductores/as de VMP las infracciones y sanciones contenidas en el Numeral IV. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL del Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE", del presente Reglamento.
- 106-J.3 El/la conductor/a de un VMP mientras esté conduciendo no debe hacer uso de ningún dispositivo móvil u objeto portátil, si esto implica dejar de conducir con ambas manos el mecanismo de dirección. Cuando el VMP esté detenido, el uso de los dispositivos móviles u objetos portátiles con las manos está permitido.

Artículo 106-K. Derecho de paso de los/las conductores/as de Vehículo de Movilidad Personal

- 106-K.1 El/la conductor/a de VMP tiene preferencia de paso respecto a vehículos automotores en los siguientes casos:
- a) Cuando circule por una infraestructura vial; y,
 - b) Cuando el vehículo automotor gire a la derecha o izquierda para entrar en otra vía, en los supuestos permitidos, existiendo un/a conductor/a de VMP en sus proximidades.
- 106-K.2 En las intersecciones no señalizadas de una infraestructura vial para uso de los/las conductores/as de VMP, estos deben respetar la preferencia de paso a los/las peatones/as.

Artículo 106-L.- Circulación del Vehículo de Movilidad Personal en vías urbanas

En vías urbanas, el VMP debe circular en estricto por la infraestructura ciclovial o en su defecto por calles y jirones; en donde, su desplazamiento debe realizarse por el lado derecho de la calzada, o en su defecto, el carril más cercano de la acera, atendiendo a las disposiciones establecidas en el artículo 174 del presente Reglamento.



Decreto Supremo

Artículo 106-M.- Prohibición del uso de la acera para circular en VMP

106-M.1 El/la conductor/a de VMP se encuentra prohibido de circular por la acera.

106-M.2 En el caso excepcional en que la calzada o ciclovía se encuentre obstaculizada o bloqueada de forma tal que su tránsito resulte imposible, el/la conductor/a de VMP debe descender del vehículo y desplazarse a pie llevando el VMP.

Artículo 106-N.- Circulación del Vehículo de Movilidad Personal en vías no urbanas

La circulación del VMP no está permitida en vías no urbanas.

Artículo 106-O.- Disposiciones vinculadas al número de personas en un Vehículo de Movilidad Personal

El VMP, por su diseño y características, sólo permite el desplazamiento de una (1) persona, por la infraestructura ciclovial y vial, según corresponda.

Artículo 106-P.- Conductas temerarias de los/las conductores/as de Vehículo de Movilidad Personal

106-P.1 Se considera conductas temerarias de los/las conductores/as de VMP y prohibidas por contravenir normas de seguridad vial las siguientes:

- a) Circular con VMP en vías no permitidas o prohibidas.
- b) Realizar la maniobra de adelantamiento a los otros vehículos automotores que se encuentran circulando en la calzada por el lado derecho de mismos.
- c) Conducir VMP sin que ambas manos estén sobre el manubrio. Esto implica conducir un VMP usando algún dispositivo móvil u objeto portátil que conlleve dejar de conducir con ambas manos sobre el manubrio, según corresponda.
- d) Circular más de una (01) persona en un VMP.
- e) Circular en VMP, haciendo o sujetándose de otro vehículo automotor que transite por la vía pública.
- f) Circular en un VMP en el sentido contrario al establecido para la circulación; y,
- g) Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo con luz roja y no existiendo la indicación en contrario.

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



Decreto Supremo

Artículo 106-Q.- Equipamiento del/de la conductor/a de VMP y del VMP

Para la circulación en un VMP es obligatorio que los/las conductores/as cuenten con el siguiente equipamiento:

106-Q.1 Equipamiento del VMP.

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

- a) Sistema de frenos.
- b) Un sistema sonoro, según corresponda.
- c) Láminas de material retrorreflectante de modo tal que permita la visualización del VMP.
- d) Alumbrado de modo tal que permita la visibilidad del VMP:
 1. Entre la puesta y la salida del sol.
 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-Q.2 Equipamiento del/de la conductor/a de VMP.

Para circular en la vía pública los/las conductores/as de VMP deben contar con:

- a) Casco.
- b) Prenda retrorreflectante.
Únicamente en caso el/la conductor/a del VMP se desplace bajo las condiciones señaladas en los numerales 1 y 2 del literal d) del numeral 106-Q.1 del artículo 106-Q, debe llevar colocada, además, cualquier tipo de prenda con material retrorreflectante.

106-R. Obligaciones del/de la conductor/a de VMP

El/la conductor/a de un VMP está obligado a:

106-R.1 No desplazarse en un VMP con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.5g por litro o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos.

106-R.2 No modificar el software o hardware o realizar alguna acción que altere la naturaleza y características de fabricación del VMP, con el fin de incrementar la velocidad máxima de construcción, modificar las baterías o su motor en detrimento a la seguridad de los usuarios que se desplazan por la vía y la seguridad pública.



Decreto Supremo

106-R.3 Facilitar la labor de supervisión y fiscalización que realice la autoridad competente.

106-R.4 Estacionar el VMP en los lugares autorizados por las Municipalidades Provinciales y Distritales, de modo tal que no interrumpa y/o afecte el libre tránsito."

"Artículo 164-A.- Límites máximos de velocidad en la infraestructura ciclovial y vial

164-A.1 Los límites máximos de velocidad en la infraestructura ciclovial y vial para la circulación de los ciclos y VMP, según corresponda, es de 25 km/h.

164-A.2 Se encuentra prohibido la circulación de los ciclos y VMP en la infraestructura ciclovial y SNTT, cuyas velocidades máximas superen los 25 km/h".

"Artículo 269.- Excepciones.

Están exceptuados de la obligación de portar la placa única nacional de rodaje:

(...)

e) Vehículos a escala.

f) Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento.

g) Vehículos de Movilidad Personal.

h) Ciclos".

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

(...)

DÉCIMA CUARTA.- Vigencia de las sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre de los/las conductores de Vehículos de Movilidad Personal

Las papeletas que se impongan por la comisión de las infracciones establecidas en el numeral IV. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL 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



Decreto Supremo

Comunicaciones evalúa las conductas infractoras y la implementación del presente Decreto Supremo”.

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

IV. CONDUCTORES/AS DE VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	MEDIDA PREVENTIVA
D	MUY GRAVES			
D1	Conducir un VMP con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.5g por litro, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, acción comprobada con el uso de alcoholímetro u otras pruebas o por negarse al mismo.	Muy grave	8 % UIT	Retención del VMP
E	LEVES			
E1	Conducir un VMP sin contar con sistema de frenos, láminas de material retrorreflectante, alumbrado de forma tal que permita su visibilidad, prenda con material retrorreflectante y casco, de acuerdo a lo previsto en el artículo 106-Q del presente Reglamento.	Leve	4% UIT	NO TIENE
E2	Conducir un VMP de forma temeraria, de acuerdo a lo previsto en el artículo 106-P del presente Reglamento.	Leve	2% UIT	NO TIENE
E3	Circular en la acera.	Leve	2% UIT	Retención del VMP



Decreto Supremo

Artículo 3.- Modificación del artículo 2, la sub categoría L1 de la categoría L del Anexo I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR y los numerales 84) y 90) del Anexo II: DEFINICIONES del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

Modifícanse el artículo 2, la sub categoría L1 de la categoría L del Anexo I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR y los numerales 84) y 90) del Anexo II: DEFINICIONES del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, en los términos siguientes:

“Artículo 2.- Ámbito de aplicación y alcance

El presente Reglamento rige en todo el territorio de la República y sus disposiciones alcanzan a los vehículos **contenidos en la clasificación vehicular del Anexo I, que se importen, se incorporen, operen y/o transiten** en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

No se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento los vehículos de tracción de sangre.”

“ANEXO I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR

Categoría L: Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres.

L1: Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad **superior a 25 km/h y** una velocidad máxima de construcción de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.

(...)”

“ANEXO II: DEFINICIONES

Para la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento, se entiende por:

(...)

84) Vehículo automotor: Vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que circula por las vías terrestres a excepción de las vías férreas. **El vehículo**



Decreto Supremo

automotor forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.

(...)

90) Vehículo de Movilidad Personal (VMP): Es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico que **se desplaza a una velocidad mayor a 12 km/h y una velocidad máxima de construcción hasta 25 km/h. El VMP no forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.**"

Artículo 4.- 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 5.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo en el Portal del Estado Peruano (www.peru.gob.pe) y en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Artículo 6.- Vigencia

El presente Decreto Supremo entra en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 7.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. De los estacionamientos para VMP

Las Municipalidades Provinciales y Distritales deben implementar los estacionamientos para VMP que consideren necesarios en sus respectivas jurisdicciones de modo tal que no se interrumpa y/o afecte el libre tránsito.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC Y EL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 058-2003-MTC, PARA ESTABLECER LAS REGLAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y OTRAS DISPOSICIONES

I. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA PROPUESTA

- 1.1. Mediante la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTTT), se establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rige en todo el territorio de la República.
- 1.2. El artículo 3 de la LGTTT, 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.
- 1.3. El artículo 11 del LGTTT, señala que la competencia normativa en materia de transporte y tránsito terrestre consiste en la potestad de dictar los Reglamentos que rigen los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general rigen en todo el territorio de la República y son de observancia obligatoria por todas las entidades y las personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales.
- 1.4. De igual modo, el literal a) del artículo 16 de la LGTTT, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) es el ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente; entre otros, para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la referida Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- 1.5. En esa misma línea, el literal b) del citado artículo 16 de la LGTTT establece que el MTC tiene competencia para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la propia Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.
- 1.6. El artículo 23 de la LGTTT establece los reglamentos nacionales que, en particular, son necesarios para su implementación, señalando en los literales a) y b) al Reglamento Nacional de Tránsito y, al Reglamento Nacional Vehículos, respectivamente.
- 1.7. Con Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, se aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito (en adelante, RETRAN), que 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.

- 1.8. Asimismo, el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC (en adelante, RNV), establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, los que se orientan a la protección y la seguridad de las personas y los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.
- 1.9. Mediante Resolución Ministerial N° 308-2019-MTC-01.02, se dispone incorporar los numerales 88), 89) y 90) al Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos, entre ellos, se incluyó la definición de Vehículos de Movilidad Personal.
- 1.10. En ese sentido, con la norma citada se precisa que como solución a la movilidad urbana, ha surgido la micromovilidad como una nueva modalidad de transporte urbano, la cual permite el desplazamiento personal, entre otros, a través de Vehículos de Movilidad Personal (en adelante, VMP), que cuentan con un motor eléctrico que los propulsa.
- 1.11. Teniendo en consideración los nuevos fenómenos y necesidades de desplazamiento mediante nuevas tecnologías o formas de movilidad como el VMP, se considera necesario efectuar modificaciones e incorporaciones al RETRAN y RNV para reglamentar el uso y la circulación de los VMP bajo criterios de seguridad y sostenibilidad.
- 1.12. En consecuencia, corresponde al MTC elaborar y presentar la propuesta de Decreto Supremo, a través de la cual se efectúa modificaciones al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y modificaciones al Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC para establecer las reglas de circulación de los vehículos de movilidad personal y otras disposiciones.
- 1.13. Cabe indicar que, el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú establece que corresponde al Presidente de la República ejercer la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones. Por su parte, el artículo 6 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo establece que es función del Poder Ejecutivo reglamentar las leyes, evaluar su aplicación y supervisar su cumplimiento.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

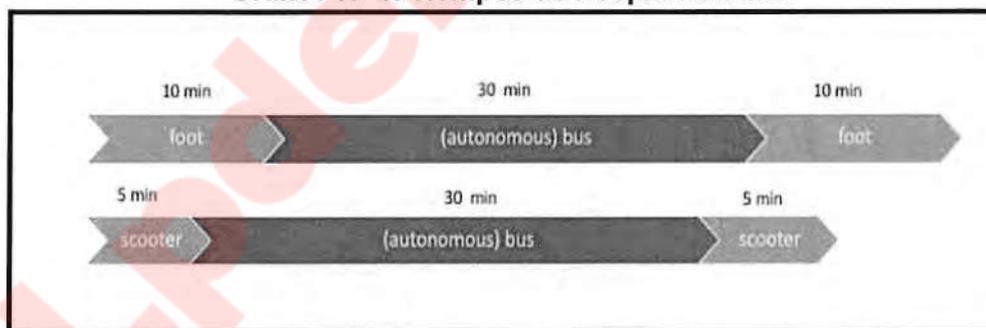
- 2.1. A medida que las ciudades enfrentan un rápido crecimiento de la población, surge la necesidad de trasladar a más personas a través de las redes de transporte existentes. Más de la mitad de la población mundial vive actualmente en áreas urbanas, y eso podría ascender a dos tercios para el año 2050¹. Así, la demanda de millas-pasajero/a urbano en todos los medios de transporte podría casi duplicarse entre los años 2015 y 2050.

¹ United Nations, World urbanization prospects, 2014 revision, 2015 visto el 08 de enero de 2021 en: <https://population.un.org/wup/publications/files/wup2014-report.pdf>.



- 2.2. En esa línea, si bien el transporte público es el medio más eficiente para trasladar a un gran número de personas, no es suficiente y por ello se debe contar con medios de transporte alternativos que permitan complementarlos, con el objeto de cubrir aquellas distancias cortas y de esa manera, permitir acercar a las personas a las estaciones del metro, metropolitano, corredores complementarios, taxis, autobuses o del tren.
- 2.3. En los últimos años la micromovilidad ha emergido como una opción real de movilidad. Han confluído diferentes factores. En principio la revalorización de la vida urbana durante las últimas décadas, acompañadas de un proceso de consolidación urbana que implica que 4 de cada 5 latinoamericanos viva en ciudades, cifra aplicable también al Perú (78% en 2018²). Generaciones jóvenes que han aprendido a vivir en ciudades son los usuarios más destacados de estos servicios. En la Ciudad de México, pionera en América Latina en servicios compartidos de bicicletas y monopatines, el grueso de los usuarios está en el rango de entre 25 y 34 años: cerca de 40% para Ecobici y 57% para Mobike y Dezba (CdMx, 2019).
- 2.4. En ese sentido, debe promoverse medios de transporte alternativo al transporte regular como es la micromovilidad, a través de las bicicletas, bicicletas con sistema de pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal; dado que, de no brindar medios de transporte sostenibles, es probable que las personas opten por tomar un vehículo automotor menor o utilizar un vehículo automotor personal, lo que contribuye a la generación de congestión vehicular, la mala calidad del aire que afecta a tantas ciudades, o que puedan optar por no viajar, renunciando a oportunidades laborales, acceso a alimentos, atención médica, entre otros.
- 2.5. La integración de los VMP a la cadena de intermodalidad permite acortar el tiempo de desplazamiento de las personas y ofrecerles una alternativa atractiva y menos costosa. En el siguiente gráfico se observa cuanto tiempo ahorra una persona en desplazarse en caso opte por utilizar un VMP para sus trayectos cortos.

Gráfico N° 1: Tiempos de Desplazamiento



Fuente: Blog Bicicize³

- 2.6. De acuerdo a un estudio de la Fundación MAPFRE, el 60% de los desplazamientos que realizan las personas en un vehículo automotor son de menos de 8 kilómetros y cada vez son más los conductores que optan por combinar diversos medios de transporte con los llamados vehículos de movilidad

² Banco Mundial <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=PE>

³ BICZOK Peter, Why electric scooters remain a marginal mode share. Blog Bicicize visto el 8 de enero de 2021 en: <https://blog.bicyclize.com/how-long-will-the-electric-scooter-hype-last-adc2861ad336>



personal. En las grandes ciudades europeas como París, Berlín, Barcelona o Madrid ya son un medio de transporte común.

- 2.7. Nuestro país no es la excepción, existe una eclosión en el uso de los nuevos sistemas de movilidad personal tal como se evidencia en la importación de los VMP que ha crecido más de 400% entre los años 2017 y 2018, una tendencia que proyecta seguirá en aumento tal como se evidencia en el siguiente gráfico:

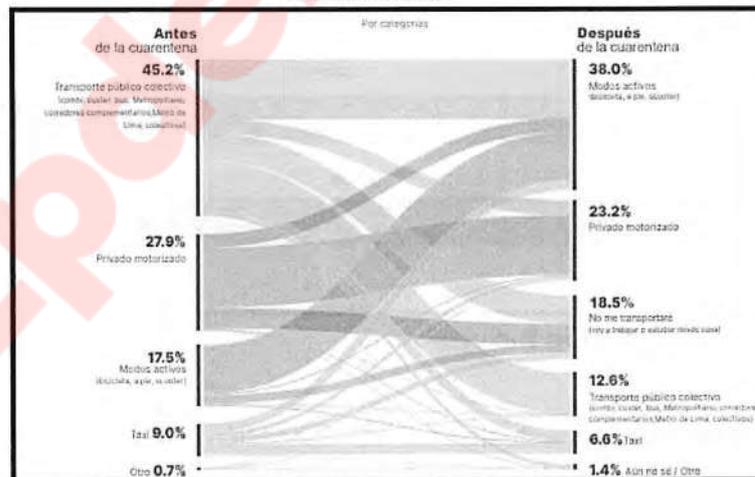
Gráfico N° 2: Importación de scooters y motos eléctricas en el Perú entre el 2017 y el 2019



Fuente: Veritrade

- 2.8. Asimismo, de acuerdo a los datos obtenidos por la organización Lima como vamos en una encuesta realizada en el mes de abril de 2020, durante la cuarentena el 38% de personas indicó que cambiaría sus patrones de desplazamiento a otros medios de transporte como la bicicleta y el scooter.

Gráfico N° 3: ¿Cómo cambiaría los medios de transporte después de la cuarentena?



Fuente: Lima como Vamos

- 2.9. La explosión en pocos meses del uso de VMP ha generado algunos problemas en su uso, por los siguientes motivos que desarrollaremos en cada ítem:

- Falta de reglas de circulación.
- Riesgos ante accidentes ocasionados por VMP.



- c) Uso inadecuado de los VMP en espacio público.
- d) Problemática en materia de Inseguridad.

a) Falta de reglas de circulación

- 2.10. Un problema que se ha extendido por la mayoría de las grandes ciudades europeas, es el uso exponencial de los VMP que ha conllevado a realizar regulaciones de emergencia, estableciendo, en la mayoría de casos, restricciones sobre su uso o liberalizándolo sin previo análisis de la situación.
- 2.11. Así, la regulación de estos servicios ha venido sobre todo a nivel de las ciudades en el caso de Estados Unidos (League of California Cities, 2019) y a nivel país en Europa. Ha ido desde la prohibición total como en Gran Bretaña, hasta regulaciones muy abiertas como San Diego que permiten muchos operadores y vehículos.
- 2.12. Regular estos nuevos medios de transporte debe acabar con la incertidumbre legal sobre las reglas de circulación que eviten los conflictos en la vía con otros usuarios como los/las ciclistas y peatones/as.
- 2.13. No obstante, en el país se ha evidenciado una dispersión normativa por parte de los gobiernos locales que a pesar de haber recogido el mismo concepto de VMP establecido en el RNV han establecido diferentes parámetros y condiciones para su uso como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Tabla N° 1: Regulación de Gobiernos Locales

Distrito	San Isidro	Miraflores	San Borja
Ordenanza	507-MSI	518-MM	624-MSB
velocidad permitida para los VMP	25 km	20 km	25 km
límite de edad	Personas mayores de edad	no establece	no establece
uso de vereda	prohibición de uso de veredas	prohibición de uso de veredas	No pueden circular sobre veredas, plazas y parques.
registro	no establece	crea el Registro Municipal de Motocicletas y Vehículos de Micromovilidad de uso particular.	no establece
infracciones y sanciones	establece infracciones y sanciones	establece infracciones y sanciones	establece infracciones y sanciones

Fuente: SPIJ

Elaboración: DPNTRA

- 2.14. Asimismo, ante la propagación del uso de los VMP en los espacios públicos, una de las primeras reacciones de las Municipalidades antes mencionadas fue iniciar operativos de fiscalización estableciendo las sanciones correspondientes e incautando estos vehículos como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 4: Incautación de VMP



Fuente: El comercio

2.15. La normativa en todas las ciudades debe procurar ser lo más homogénea posible, teniendo en consideración las especificidades de sus espacios públicos, y, así, facilitar y fomentar el uso seguro de los nuevos medios de movilidad por parte de las personas y operadores. En ese sentido corresponde al MTC como entidad del Gobierno Nacional establecer la regulación que regirá en el ámbito nacional para la circulación de los VMP.

b) Riesgos ante accidentes ocasionados por VMP

2.16. Como con cualquier otro modo de desplazamiento, los VMP no están exentos de riesgo de lesión. De hecho, ya se tiene constancia de las primeras víctimas mortales en Francia, Estados Unidos y España.⁴

2.17. Según los datos de siniestralidad publicados, durante el año 2017 para España se registró un incremento en la siniestralidad del 23%, resultando 268 heridos y 5 muertos en accidentes con patinetes eléctricos implicados.

2.18. En la siguiente tabla realizada por la Fundación MAPFRE (2019) se evidencia algunos de los accidentes en donde un VMP estuvo involucrado y que tuvieron como consecuencias heridos de gravedad o el fallecimiento de la persona.

Tabla N° 2: Accidentes con scooters

MES	LUGAR	VÍCTIMA	EXPLICACIÓN
Enero	Badajoz	Fallecido 5 años	Iba montado en un hoverboard con silla, perdió el control e irrumpió en la calzada donde fue atropellado por un autobús. https://www.hoy.es/badajoz/muere-atropellado-autobus-20180121173808-nt.html
Marzo	Málaga	Herido leve 30 años	"...Una pareja de jóvenes circulaba por la acera sobre sus patinetes eléctricos cuando, según testigos, al tomar el paso de peatones un coche arrolló a uno de ellos mientras lo cruzaba..." https://www.diariosur.es/malaga-capital/malaga-salda-primeros-20180323113446-nt.html
Junio	Vitoria	Herido grave	Un hombre circulaba con su patinete eléctrico cuando embistió a un coche que salía del garaje. Los daños sufridos en el vehículo indicaban que gran parte del coche

⁴ "Asociación Española de la Carretera y Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE (2019). Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial."



		54 años	estaba ya en la acera antes de la llegada del patinete. https://www.gasteizhoy.com/herido-el-conductor-de-unpatinete-electrico-al-ser-embestido-por-un-coche/
agosto	Esplugues de Llobregat (Barcelona)	Fallecido 92 años	Una mujer de 92 años fue atropellada mientras paseaba por 2 jóvenes que circulaban en un patinete eléctrico a unos 30Km/h. Como consecuencia del atropello la mujer se golpeó la cabeza contra el suelo falleciendo a los pocos días. https://www.elmundo.es/cataluna/2018/11/28/5bfee28121efa0bf7f8b46c2.html
Septiembre	Niembro (Asturias)	Fallecido 60 años	El hombre resbaló con un patinete eléctrico sobre el pavimento mojado. No utilizaba casco y recibió un fuerte impacto en la cabeza al colisionar en la caída con unas escaleras. https://www.lavozdeasturias.es/noticia/comarcas/2018/09/09/hombre-fallece-niembro-tras-perder-control-patinete-electrico-manejaba/00031536477208351651857.ht
Diciembre	Valencia	Herido grave 28 años	Un joven que conducía un patinete eléctrico sin luces, antes de amanecer, no paró en una señal de stop de un cruce impactando contra un bus de turismo. https://www.lasprovincias.es/sucesos/herido-conductor-patinete-electrico-saltar-stop-20181218161657-nt.html

Fuente: fundación MAPFRE

- 2.19. En París se registraron en el año 2017 un total de 49 víctimas (fallecidos y heridos) por incidencias con patinetes y rollers.⁵ Durante un estudio en San Diego⁶ se atendió a 103 personas por accidentes con scooter ninguna de las cuales falleció: el 48% tenía un nivel de alcohol en la sangre >80 mg/dL, y las más frecuentes lesiones fueron fracturas de extremidades (42%), fracturas faciales (26%) y hemorragias intracraneales (18%). Lo que falta es definir quién y cómo se generó el riesgo vial, no hay todavía datos suficientes para sostener alguna hipótesis.
- 2.20. En el caso de Perú no se cuenta con un registro de los accidentes realizados y solo los que la prensa ha dado a conocer, siendo uno de los más relevantes el caso de la señora que fue golpeada por un VMP cuando salía de su casa y este vehículo transitaba por la acera. La víctima sufrió un traumatismo en la cabeza y fracturas en los brazos.

Gráfico N° 5: Accidente con scooter en Lima

⁵ IDEM cita 4

⁶ Kobayashi, Leslie et al (2019) The e-merging e-pidemic of e-scooters visto el 9 de enero de 2021 en: <https://tsaco.bmj.com/content/4/1/e000337>.



Fuente: El Comercio

2.21. Asimismo, se ha realizado una revisión de los accidentes reportados por la prensa en donde las consecuencias son lesiones graves como fracturas y cuyo detalle se puede apreciar en la siguiente tabla:

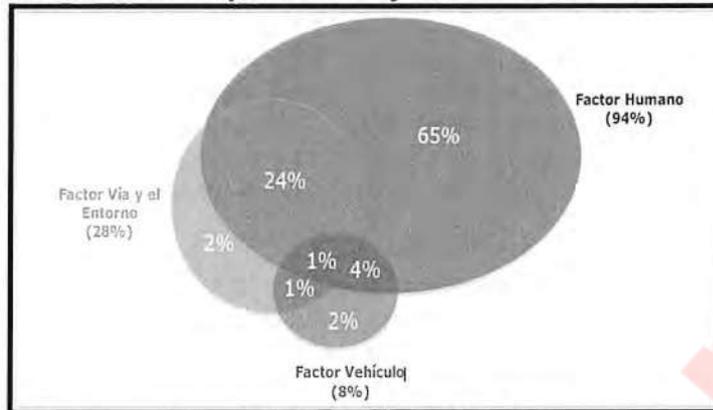
Tabla N° 3: Accidentes reportados

Fecha	consecuencia	Detalle	Fuente
12/10/19	fractura en el maxilar	se estrelló contra la puerta de un taxi mientras la pasajera bajaba del vehículo, aseguró el chofer.	https://rpp.pe/peru/actualidad/soat-accidente-miraflores-joven-que-iba-en-scooter-sufrio-accidente-y-familia-denuncia-problemas-con-el-soat-noticia-1224240?ref=rpp
24/12/20	lesiones	Mujer a bordo de scooter fue atropellada por un vehículo en Avenida Arequipa	https://www.apnoticias.pe/video/atv-noticias/mujer-a-bordo-de-scooter-fue-atropellada-por-vehiculo-en-avenida-arequipa-11922
7/12/20	lesiones cabeza cuello	sufre un accidente mientras manejaba su scooter por la bajada Balta, en Miraflores. Cortijo sufrió un fuerte golpe en la cabeza por no llevar puesto el casco	https://www.youtube.com/watch?v=RzY1A0b3Tvk&ab_channel=BuenosD%C3%ADasPer%C3%BA
24/04/19	fractura en el radio izquierdo y un hematoma en el parietal derecho producto del golpe en la cabeza.	Mujer queda gravemente herida tras ser atropellada por un scooter eléctrico	https://peru21.pe/lima/san-isidro-mujer-queda-gravemente-herida-atropellada-scooter-electrico-474067-noticia/
22/09/20	costilla fracturada.	Germán Loero fue atropellado mientras se desplazaba con su scooter en Miraflores. Tras ser impactado por un vehículo, el actor terminó con una costilla fracturada.	https://elbocon.pe/boconvip/german-loero-acabo-con-una-costilla-rota-tras-accidente-en-miraflores-instagram-nndc-noticia/



2.22. Cabe resaltar que, de acuerdo a lo establecido en el “Manual de Seguridad Vial” aprobado con Resolución Directoral N° 05-2017-MTC/14, los accidentes de tránsito pueden ocasionarse por diferentes factores como, el factor humano (usuario), el factor vehículo y/o el factor infraestructura.

Gráfico N° 6: Factores que contribuyen a los accidentes de tránsito.



Fuente: Manual de Seguridad Vial - MTC

- 2.23. Por ende, es necesario regular tanto los derechos como las obligaciones de los/las conductores/as de VMP que permitan evitar los accidentes de tránsito causados por el factor humano al no tener establecidas las reglas de circulación.
- 2.24. Asimismo, se ha evidenciado que en la mayoría de los casos el personal policial no registra los accidentes con bicicleta o VMP, es por este motivo que las estadísticas que se manejan a nivel nacional, no se evidencia la ocurrencia de casos de accidentes con estos vehículos.
- 2.25. Sobre los accidentes de tránsito es importante mencionar que no sólo afectan bienes materiales; sino también, los derechos fundamentales a la vida, la integridad física y la salud de las personas.
- 2.26. En efecto la Constitución Política del Perú señala en su artículo 1 que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad constituyen el fin supremo de la sociedad y del Estado. Asimismo, en su inciso 1 del artículo 2, declara que toda persona tiene derecho a la vida.
- 2.27. El Tribunal Constitucional ha enfatizado la importancia del derecho a la vida indicando que la persona está consagrada como un valor superior y que el Estado está obligado a protegerla. El derecho a la vida resulta el de mayor connotación y se erige en el presupuesto ontológico para el goce de los demás derechos, ya que el ejercicio de cualquier derecho, prerrogativa, facultad o poder no tiene sentido o deviene inútil ante la inexistencia de vida física de un titular al cual puedan serle reconocidos⁷. Sin embargo, pese a la trascendencia de este derecho fundamental, continúa siendo vulnerado en las vías, tal como se puede observar en las estadísticas antes señaladas donde el porcentaje de participación de la bicicleta en accidentes de tránsito se muestra ascendente.
- 2.28. De igual manera, el artículo 7 de la Constitución Política del Perú (en adelante, CPP), establece que todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad. Este derecho comprende la facultad inherente a todo

⁷ STC N° 7320-2005-PA/TC, fundamento jurídico N° 70.



ser humano de conservar un estado de normalidad orgánica funcional, tanto física como psíquica, así como de restituirlo ante una situación de perturbación del mismo⁸. El Tribunal Constitucional ha señalado que la salud es un derecho fundamental, por su relación inseparable con el derecho a la vida, definiendo la vinculación entre ambos derechos como irresoluble⁹.

- 2.29. Asimismo, el inciso 1 del artículo 2 de la CPP consagra el derecho a la integridad moral, psíquica y física de las personas. El derecho a la integridad física de las personas es el derecho a la incolumidad corporal, esto es el derecho a la intangibilidad en la apariencia externa y la conservación de su estructura orgánica. Su afectación se produce cuando se genera un daño concreto o lesión al cuerpo de la persona o se rompe el normal estado de equilibrio de las funciones fisiológicas del mismo¹⁰.
- 2.30. Así, en nuestro país, el derecho a la salud y a la integridad personal, para el presente caso el de los/las usuarios/as de VMP principalmente, se ven afectados continuamente en las vías, a consecuencias de los accidentes de tránsito.

c) Uso inadecuado de los VMP

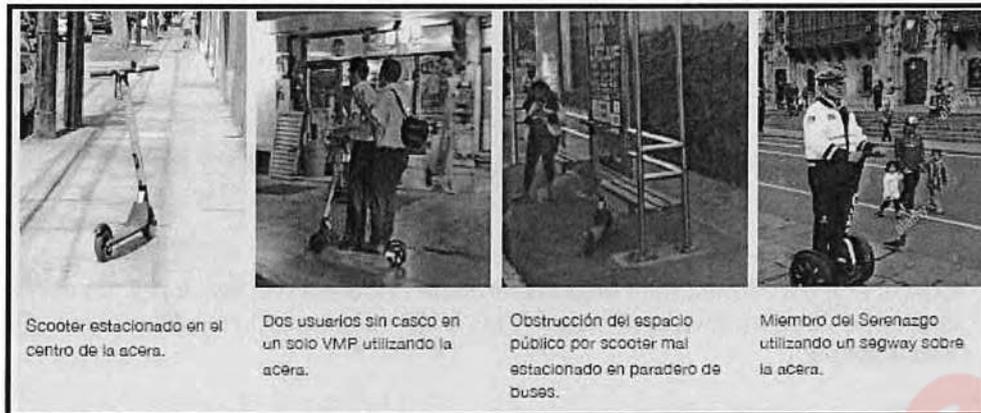
- 2.31. Por otro lado, a pesar de la existencia de las normas locales existe un desconocimiento general declarado de los usuarios/as de VMP sobre normas, pautas de protección, autoprotección y seguridad, y sobre el uso de espacio público indiscriminado para el estacionamiento.
- 2.32. Los problemas asociados al comportamiento de los usuarios de VMP y su circulación por el espacio público reflejan la ausencia de normas a nivel nacional sobre la regulación para la utilización de estos dispositivos. Por ello, es importante establecer acciones encaminadas a la protección de aquellos usuarios que utilizan los VMP, así como, a los demás usuarios con quienes comparte la vía con el objeto de sensibilizarlos para su adecuado uso.
- 2.33. Al respecto, el uso de este medio de transporte genera situaciones de riesgo al compartir el espacio urbano con el resto de los usuarios, debido a que un usuario utilizando un VMP ocupa más espacio que un peatón y se desplaza a mayor velocidad, ello, a consecuencia de la inexistencia de un espacio exclusivo en las vías para los VMP.

⁸ STC N° 1429-2002-HC/TC, fundamento jurídico N° 12.

⁹ STC N° 2945-2003-AA/TC, fundamento N° 28.

¹⁰ Bernaldes Ballesteros, Enrique (1999). La Constitución de 1993. Análisis comparado. Lima: Editorial Roa, p. 115.

Gráfico N° 7: Usos inadecuados del VMP



Fuente: Boletín PUC sobre VMP

2.34. En resumen, el uso inadecuado de los VMP en el espacio público y la ausencia de lugares establecidos para el estacionamiento de estos vehículos, ha generado obstáculos en el espacio peatonal y afectaciones a la movilidad a pie; por lo que se debe establecer lugares determinados en donde estos vehículos puedan ser estacionados, en especial, en puntos de alta demanda por parte de la autoridad competente.

d) Problemática en materia de Inseguridad

2.35. El problema de la inseguridad que perciben los/las conductores/as de VMP al desplazarse compartiendo la infraestructura con los vehículos automotores, peatones/as y otras personas usuarias de la vía se eleva cuando las condiciones de la infraestructura no son adecuadas o son inexistentes.

2.36. Por otro lado, esta problemática de inseguridad afecta principalmente a las mujeres cuya percepción de inseguridad es mayor y cada traslado suele implicar una serie de riesgos que desincentiva y limita su uso, restringiendo a su vez su derecho a circular libremente y a disfrutar del espacio público.

2.37. Como se advierte, el transporte opera en el espacio público y las mujeres, al igual que los hombres, deberían poder viajar usando este espacio de manera segura. Este no es siempre el caso para las mujeres, puesto que muchos sistemas no se perciben como seguros para ellas, incluyendo algunos de los sistemas de transporte menos seguros del mundo que están ubicados en la región Latinoamericana.¹¹

2.38. Finalmente, si bien es cierto las alternativas de micromovilidad, por sí solas, no solucionarán los grandes problemas de tránsito en países como el nuestro, resulta necesario que el MTC en su calidad de ente rector en materia de tránsito y transporte terrestre, establezca los parámetros necesarios para incentivar los desplazamientos a través de VMP de forma segura en la vía pública.

¹¹ Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF y FIA Fundación. Recuperado de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>



III. EXPOSICIÓN Y ANÁLISIS DE LA PROPUESTA NORMATIVA

La propuesta normativa tiene por objeto la modificación del RETRAN y del RNV, los cuales serán detallados en los siguientes párrafos:

- **Del contenido de la propuesta normativa que modifica el RETRAN**

- a. **Definiciones**

Con el objetivo de establecer la coherencia entre las disposiciones contenidas en la propuesta normativa e introducir a los VMP es necesario modificar las siguientes definiciones:

- ✓ Casco (ciclista - VMP)
- ✓ Ciclocarril
- ✓ Ciclomotor
- ✓ Línea de parada adelantada
- ✓ Servicios comunitarios
- ✓ Vehículo automotor
- ✓ Zona de espera especial

- b. **Modificación de las señales referidas a la circulación de los ciclos**

Con el objetivo de establecer la coherencia entre las disposiciones contenidas en la propuesta normativa respecto de que los vehículos automotores acaten la indicación de detención, se propone modificar el artículo 49 del RETRAN sobre el significado de las luces semafóricas, respecto del color rojo para que, además de los vehículos automotores y ciclos, los VMP se detengan antes de la Línea de parada o Línea de parada adelantada y estos no reinicien su conducción en tanto no encienda la luz verde, ello a fin de proteger la integridad y seguridad de los/las conductores/as de VMP.

- c. **Inclusión en el concepto de peatón por extensión**

Al respecto, debemos precisar que en el RETRAN vigente se establece que las reglas de tránsito para peatones, también se aplican a las personas que usan sillas de ruedas para personas con discapacidad, andadores motorizados y carritos de compras, así como a los vehículos de niños, como triciclos y cochecito, motivo por el cual, con el objetivo de no limitar los mencionados dispositivos, se considera pertinente reemplazarlos por una definición que describa las características y tipos de dispositivos usados como extensión del concepto de peatón.

Sobre el particular, el numeral 89) del Anexo II del RNV define a los "Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento" como aquellos que cuentan con un motor eléctrico que los propulsa a una velocidad máxima de construcción de hasta 12 km/h. Dichos dispositivos eléctricos pueden circular o usarse por la acera o vereda como extensión del concepto de peatón (silla de ruedas eléctrica para personas con discapacidad, vehículo a escala eléctrico, carros de compra eléctricos, andadores eléctricos).

En ese sentido, corresponde incorporar los literales e), f), g y h) al artículo 62 del RETRAN con el objeto de reemplazar los diversos tipos de dispositivos usados como extensión del concepto de peatón por el término de "Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento"; y de esta manera, además, se guarde coherencia con la disposición establecida en el artículo 269 sobre las



excepciones de la obligación de portar la placa única nacional de rodaje, las cuales serán detalladas más adelante.

d. Sobre la modificación al numeral 105.1 del artículo 105

Se retira el término bicicleta porque el uso de casco está regulado en el numeral 106-H.2 del artículo 106-H del RETRAN, asimismo el artículo 105 contiene disposiciones sobre el uso del casco dirigido a conductores de motocicletas lo cual conllevaba a conflictos en su aplicación.

e. Obligación de mantener puertas, capot y maletera cerradas

Corresponde señalar que la seguridad es el factor más importante durante la conducción, desde el momento que empieza el desplazamiento del vehículo hasta el final del mismo.

De igual forma, tanto los/las ciclistas como los conductores/as de VMP son los usuarios/as más vulnerables de la vía; es por ello, que los/las conductores/as de vehículos automotores deben tener especial cuidado con ellos, sobre todo al momento de abrir la puerta, capot y maletera del mismo, una vez se estacione el vehículo, a fin de evitar dañar a algún ciclista o conductor/a de VMP.

Entonces, corresponde enfatizar la solución de dicha problemática en la prevención y la educación vial, en ese contexto, el proyecto normativo ha considerado importante modificar el artículo 130 del RETRAN a fin de evitar los accidentes producidos por la imprudencia del/la conductor/a, copiloto o pasajeros al abrir las puertas, capot y maletera del mismo; es por ello que se dispone que durante la conducción y en tanto no se produzca la completa inmovilización del vehículo, las puertas, capot y maletera del vehículo deben permanecer cerradas. Asimismo, una vez producida la completa inmovilización el vehículo, las puertas, capot y maletera del mismo se abren únicamente luego de efectuada la verificación de que dicha acción no implica peligro o entorpecimiento para conductores de VMP.

f. El uso de infraestructura ciclovial

Teniendo en cuenta que los ciclos deben fomentarse como medio de transporte en tanto que es un vehículo silencioso, eficiente y accesible, que contribuye a crear un paisaje urbano más saludable y un transporte más sostenible y seguro, el Estado Peruano debe procurar una convivencia segura en las vías que forman parte de la infraestructura ciclovial, para lo cual, según corresponda, se debe evaluar establecer prohibiciones de circulación sobre la infraestructura ciclovial para tipos específicos de ciclos, considerando sus dimensiones, estructura u otras similares que puedan afectar la correcta operación de las ciclovías. En ese sentido mediante la modificación del artículo 156 del RETRAN se dispone determinadas condiciones a los VMP para el uso de la ciclovía en caso excepcional y se prohíbe que los ciclomotores como, por ejemplo, las motocicletas o motos eléctricas circulen por esta.

Asimismo, de la experiencia recogida en otros países se ha evidenciado el uso de la calzada y la ciclovía por los VMP.



Nº	Ciudad-País	Circulación de VMP	Fuente o Link
1	Santiago (Chile)	El scooter es considerado un ciclo y por lo tanto su desplazamiento se realiza por la ciclovía.	Ley de convivencia Vial https://www.conaset.cl/circulacion-de-los-ciclos/
2	Bogotá (Colombia)	Transitar por ciclorrutas en vía y fuera de vía. Circular por la calzada en aquellos casos en los que no existe ciclorruta	https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2018-12-17/Circular%20006%20de%202018.PDF
3	Madrid (España)	Establece que los patinetes hagan uso de la infraestructura de los ciclistas, las aceras bici y ciertas calzadas dependiendo de las características de la vía y del propio patinete.	https://www.accesoriospatineteelectrico.com/blog/normativa-patinete-electrico/
4	Barcelona (España)	La normativa para los patinetes del tipo A establece que podrán circular por carril bici segregado y no segregado, por las calles de plataforma única y por los parques públicos	https://www.accesoriospatineteelectrico.com/blog/normativa-patinete-electrico/
5	San José (EE. UU)	Establece que se debe mantener alejado de la acera. Conducir por la calle, en la misma dirección que el tráfico. Si hay un carril para bicicletas permite usarlo.	https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/micro-mobility
6	California (EE. UU)	Solo puede conducir scooters motorizados en un carril para bicicletas, sendero o carril para bicicletas, no en una acera , y no puede exceder una velocidad de 15 mph.	https://www.dmv.ca.gov/portal/vehicle-registration/new-registration/motorcycles-mopeds-and-scooters/

g. Sobre el adelantamiento en vías urbanas



La propuesta normativa modifica el artículo 174 del RETRAN a fin de señalar la maniobra que debe realizar los/las conductores/as de VMP cuando sobrepasen o adelanten en vías urbanas de tres o más carriles a los vehículos automotores, siendo que, cuando transiten por la calzada, los VMP pueden sobrepasar a los vehículos automotores que se encuentren detenidos, siempre y cuando dicho adelantamiento se produzca por el lado izquierdo del vehículo sobrepasado, para ello, los/las conductores/as de VMP deben verificar que por el carril que utilizará para el adelantamiento no se aproximen vehículos.

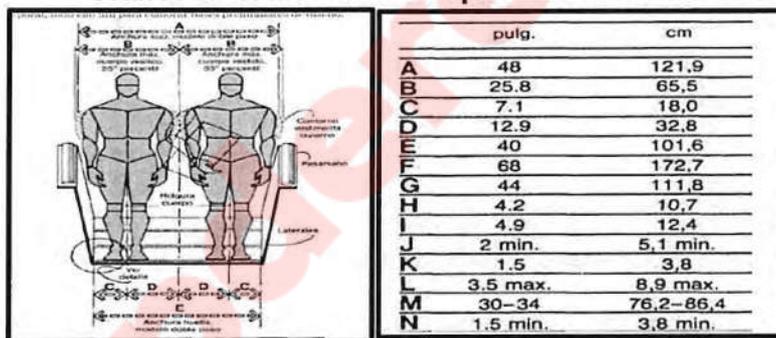
Los/las conductores/as de VMP pueden además sobrepasar a los vehículos automotores en la calzada por cualquiera de los costados de éstos, para alcanzar la línea de parada adelantada, según corresponda. Esta última maniobra de adelantamiento debe efectuarse a una velocidad moderada, tomando las precauciones necesarias para realizarla con seguridad y siempre que los vehículos automotores a los que se sobrepase se encuentren detenidos.

h. Sobre el adelantamiento a ciclos y VMP

A fin de determinar cuál es la distancia idónea que los vehículos automotores deban de respetar cuando adelanten a los VMP, es pertinente analizar el comportamiento de los usuarios y sus dimensionamientos para en la vía, de manera que se reduzca el índice de accidentabilidad.

Al respecto, cabe precisar que, para el diseño del espacio público, primero corresponde evaluar el comportamiento de los usuarios y su dimensionamiento que demanda en la vía. Así tenemos que el módulo antropométrico de una persona está entre 0.55m.-0.60m.

Gráfico Nº 8: Medidas antropométricas del ser humano



Fuente: <http://mueblesdomoticos.blogspot.com/>

En segundo lugar, en cuanto al dimensionamiento de los vehículos motorizado tenemos los siguientes parámetros establecidos por el MTC, conforme se detalla en la siguiente gráfica:



Gráfico Nº 9: Dimensionamiento de vehículos

Tabla 202.01
Datos básicos de los vehículos de tipo M utilizados para el dimensionamiento de carreteras
Según Reglamento Nacional de Vehículos (D.S. Nº 058-2003-MTC o el que se encuentre vigente)

Tipo de vehículo	Alto total	Ancho Total	Vuelo lateral	Ancho ejes	Largo total	Vuelo delantero	Separación ejes	Vuelo trasero	Radio mín. rueda exterior
Vehículo ligero (VL)	1,90	2,10	0,15	1,80	5,80	0,90	3,40	1,50	7,30
Omnibus de dos ejes (B2)	4,10	2,60	0,00	2,60	13,20	2,30	8,25	2,65	12,80
Omnibus de tres ejes (B3-1)	4,10	2,60	0,00	2,60	14,80	2,40	7,55	4,05	13,70
Omnibus de cuatro ejes (B4-1)	4,10	2,60	0,00	2,60	15,00	3,20	7,75	4,05	13,70
Omnibus articulado (BA-1)	4,10	2,60	0,00	2,60	18,30	2,60	6,70 / 1,90 / 4,00	3,10	12,80
Semirremolque simple (T2S1)	4,10	2,60	0,00	2,60	20,50	1,20	6,00 / 12,50	0,80	13,70
Remolque simple (C2R1)	4,10	2,60	0,00	2,60	23,00	1,20	10,30 / 0,80 / 2,15 / 7,75	0,80	12,80
Semirremolque doble (T3S2S2)	4,10	2,60	0,00	2,60	23,00	1,20	5,40 / 6,80 / 1,40 / 6,80	1,40	13,70
Semirremolque remolque (T3S2S1S2)	4,10	2,60	0,00	2,60	23,00	1,20	5,45 / 5,70 / 1,40 / 2,15 / 5,70	1,40	13,70
Semirremolque simple (T3S3)	4,10	2,60	0,00	2,60	20,50	1,20	5,40 / 11,50	2,00	1

Fuente: Reglamento Nacional de Vehículos / D.S. Nº 058-2003-MTC

En consecuencia, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8 de la Norma GH. 20 aprobado por Decreto Supremo Nº 011-2006-VIVIENDA, se aprobó 66 Normas Técnicas del Reglamento Nacional de Edificaciones (en adelante, RNE), donde se establece que las secciones de las vías locales principales y secundarias, se diseñaran de acuerdo al tipo de habilitación urbana, en base a los siguientes módulos.

Gráfico Nº 10: Diseño de vías

	TIPO DE HABILITACION			
	VIVIENDA	COMER-CIAL	INDUS-TRIAL	USOS ESPE-CIALES
VIAS LOCALES PRINCIPALES				
ACERAS O VEREDAS	1.80	2.40	3.00	3.00
ESTACIONAMIENTO	2.40	2.40	3.00	3.00 - 6.00
CALZADAS O PISTAS (modulo)	3.60 sin separador central	3.00 ó 3.30 con separador central	3.60	3.60
VIAS LOCALES SECUNDARIAS				
ACERAS O VEREDAS	1.20	2.40	1.80	1.80-2.40
ESTACIONAMIENTO	1.80	5.40	3.00	2.20-5.40
CALZADAS O PISTAS (modulo)	2.70	3.00	3.60	3.00

Notas: Las medidas indicadas están indicadas en metros

Fuente: Reglamento Nacional de Edificaciones, Norma GH.010/ Artículo 8

Sobre el particular, tomando en consideración la información contenida en los gráficos precedentes, cabe señalar que en el gráfico sobre diseño de vías se señala el ancho de los carriles vehiculares en las habilitaciones urbanas, los que fluctúan entre 2.70 m. y 3.60 m. Si consideramos que en una vía comercial el ancho efectivo de dos carriles, ello sumaría 6.00 m. Asimismo, considerando el gráfico sobre dimensionamiento de vehículos, se observa que el ancho de un vehículo ligero es 2.10 m. y el ancho de un camión simple doble eje es de 2.60 m. A dichas medidas, se le tiene que sumar un sobrecancho¹² el cual aumenta si se trata de curvas, conforme se señala en el siguiente gráfico del Manual de Diseño Geométrico DG-2013:

¹² Sobrecancho: Diseño Geométrico 2013, son una ampliación adicional de la superficie de rodadura de la vía, para compensar el mayor espacio requerido por los vehículos, el cálculo se establece para una curva, considerando que es el punto mas crítico con respecto a una recta.



Gráfico № 11: Manual de Diseño Geométrico DG-2013

Calzada de 7,20 m		Calzada de 6,0 m	
En recta	En curva ensanchada	En recta	En curva ensanchada
h_1 0,5 m	0,6 m	0,3 m	0,45 m
h_2 0,4 m	0,4 m	0,1 m	0,05 m
$h_{2\text{ ext}}$ 0,4m	0,0 m	0,1 m	0,0 m

Dónde:

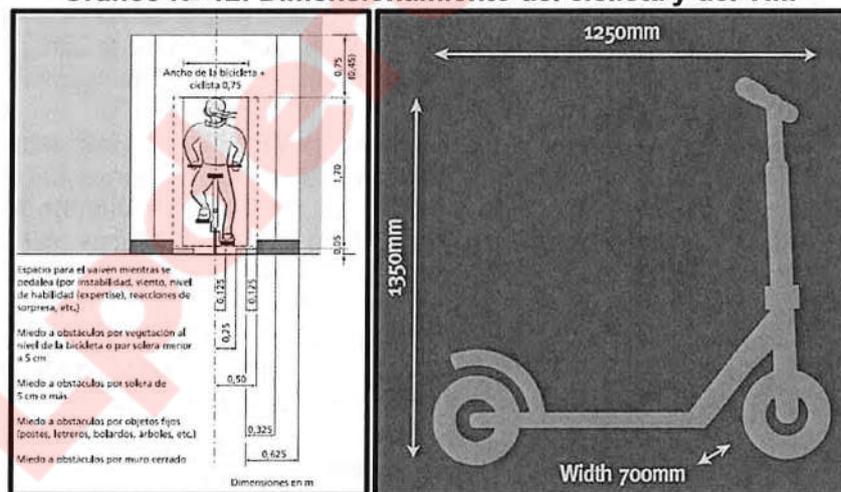
h_1 : holgura entre cada vehículo y el eje demarcado.
 h_2 : holgura entre la cara exterior de los neumáticos de un vehículo y el borde exterior del carril por el que circula (en recta) o de la última rueda de un vehículo simple o articulado y el borde interior de la calzada en curvas.
 $h_{2\text{ ext}}$: holgura entre el extremo exterior del parachoques delantero y el borde exterior de la calzada, $h_{2\text{ ext}} \approx h_2$ en recta y $h_{2\text{ ext}} = 0$ en curvas ensanchadas.

Fuente: (Manual de Carreteras, Diseño Geométrico DG-2014) P.174-175

Al respecto, habiendo efectuado los cálculos pertinentes tomando en cuenta dos vehículos ligeros (2.60m c/u) más el sobrancho (0.60m c/u), los vehículos ocupan 5.40m de los 6.00m que cuenta dos carriles, restando únicamente 0.60m para la circulación de los VMP.

Asimismo, se debe tener en consideración el desplazamiento de los conductores/as de VMP en la calzada, tomando en consideración ciertas condiciones de seguridad aplicables a ciclistas, conforme se detalla en el siguiente gráfico:

Gráfico № 12: Dimensionamiento del ciclista y del VMP



Fuente: (CROW: Manual de diseño para el tráfico de bicicletas, Fiets /beraad. 2011) P.48

En consecuencia, podemos advertir que la normativa internacional establece dos posibilidades de determinar la distancia idónea que deben guardar los vehículos automotores cuando adelanten a los VMP:



- ✓ El adelantamiento del vehículo automotor con una distancia de 1.50 m. con respecto al conductores/as de VMP; y,
- ✓ El otorgamiento de un carril para la circulación de los conductores/as de VMP, de manera que los vehículos automotores que adelanten a VMP lo realicen por el carril de la izquierda.

En ese sentido, teniendo en consideración los cálculos efectuados donde el espacio que queda para el conductores/as de VMP, resulta ser insuficiente y en aras de proteger su integridad, la propuesta considera pertinente adoptar el segundo escenario.

En virtud de ello, la propuesta normativa modifica el artículo 174-A del RETRAN a fin de disponer que los vehículos automotores que adelanten o sobrepasen a VMP, que circulen en la calzada, deberán efectuar dicha maniobra por el carril de la izquierda y retornando al carril original una vez concluida la maniobra. De esta manera, se otorga al conductor de VMP mayor seguridad durante su conducción exclusiva por un carril.

i. Excepciones de portar placa

El Anexo II del RNV, define a los vehículos a escala, dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento y Vehículos de Movilidad Personal, de acuerdo a los siguientes términos:

- **88) Vehículos a escala:** Entiéndase a aquellos vehículos de juguete contruidos a un tamaño menor que el original y con asiento(s) para niños, los cuales se propulsan por un pequeño motor eléctrico o por tracción humana.
- **89) Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento:** Son aquellos que cuentan con un motor eléctrico que los propulsa a una velocidad máxima de construcción de hasta 12 km/h. Dichos dispositivos eléctricos pueden circular o usarse por la acera o vereda como extensión del concepto de peatón (silla de ruedas eléctrica para personas con discapacidad, vehículo a escala eléctrico, carros de compra eléctricos, andadores eléctricos).
- **90) Vehículos de Movilidad Personal (VMP):** También llamados Vehículos de Movilidad Urbana. Es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico que permite su propulsión a una velocidad máxima de construcción de hasta 25km/h. Dicho vehículo por su diseño y características solo permite el desplazamiento de una (1) persona o usuario. Se consideran VMP a las patinetas, monopatines, monociclos, vehículos autoequilibrados, los cuales no son vehículos automotores o ciclomotores, debiendo circular en estricto por el carril derecho de la calzada de las calles y jirones, o en su defecto, el carril más cercano de la acera o ciclovías de las mismas.

Asimismo, en el RETRAN vigente se establece la siguiente definición para 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."

En esa línea, en el artículo 269 del RETRAN se precisa que los Vehículos a escala, los Dispositivos o aparatos eléctricos de entretenimiento o desplazamiento, los



Vehículos de Movilidad Personal y los ciclos están exceptuados de la obligación de portar la placa única nacional de rodaje.

j. Modificación e incorporación de la tipificación y calificación de infracciones a los/las conductores/as de vehículos automotores

La propuesta normativa considera en el cálculo de las sanciones pecuniarias, una metodología que contempla el valor económico del beneficio o daño de la conducta sancionada y su probabilidad de detección.

Por un lado, se considera la modificación de las infracciones aplicables a los conductores de vehículos automotores por poner en riesgo a los conductores/as de VMP. Dado que ciclistas y conductores/as de VMP utilizan los mismos espacios de vía y reglas de circulación en relación a los vehículos automotores, se entiende que los riesgos son los mismos, y por tanto la sanción se estipula de manera indistinta a que la falta sea cometida contra (el espacio destinado a) una bicicleta o un VMP. Se contempla también el incremento de la sanción por circular en la ciclo vía, siendo que esta se eleva de 8% a 10% de la UIT, lo que representa un incremento del 25% de la sanción pecuniaria primigenia aplicable. Estas son:

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 o del/de la conductor/a de VMP	Muy Grave	12% UIT	50	NO TIENE	NO
G04	No detenerse antes de la línea de parada, línea de parada adelantada o antes de las áreas de intersección de calzadas del/de la peatón/a, el/la ciclista o del/de la conductor/a de VMP.	Grave	8% UIT	20	NO TIENE	NO
G32	Circular por la ciclo vía	Grave	10 % UIT	20	NO TIENE	REMOCIÓN DEL VEHÍCULO
G73	Adelantar o sobrepasar a la bicicleta u otros ciclos o al VMP, 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 o del VMP.	Grave	8% UIT	20	NO TIENE	NO

k. Incorporación del Numeral IV sobre Conductores/as de VMP al Anexo del Cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre.



Por otro lado, se incorpora sanciones para los conductores/as de vehículos de movilidad personal. Para ello, se considera las sanciones destinadas a conductores de bicicletas.

De acuerdo al numeral 1 del artículo 24 de la LGTTT "El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito y del transporte vinculadas a su propia conducta durante la circulación". En esa línea, los conductores/as de VMP son responsables de las infracciones que cometan en la vía.

Asimismo, conforme a lo establecido en el artículo 25 de la LGTTT dichas infracciones serán clasificadas en leves, graves y muy graves, atendiendo al peligro, riesgo potencial o daño efectivo que generen para la vida y la salud de los/las peatones/as, el/la conductor/a o de terceros.

En tal sentido, el cuadro de infracciones y sanciones para conductores/as de VMP incorpora las siguientes infracciones:

- La acción de conducir un VMP 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 uso de alcoholímetro u otras pruebas o por negarse al mismo, es calificado como muy grave, sancionado con 8% UIT y como medida preventiva, la retención del VMP, en caso corresponda;
- La acción de Conducir un VMP sin contar con sistema de frenos, láminas de material retrorreflectante, alumbrado de forma tal que permita su visibilidad, prenda con material retrorreflectante y casco, de acuerdo a lo previsto en el artículo 106-Q de la propuesta normativa, es calificado como leve y sancionado con 4% UIT;
- La acción de conducir un VMP de forma temeraria conforme lo establecido en el Artículo 106 P del presente Reglamento, es calificado como leve y sancionado con 2% UIT; y,
- La conducta de circular en la acera con un VMP, es calificada como leve y sancionada con 2% UIT, siendo que cuadruplica el valor de lo establecido para el caso de bicicletas, donde asciende a 0.5% de la UIT, como medida preventiva, se establece la retención del VMP.

Como se presenta en el cuadro a continuación, estas acciones son en su mayor parte equivalentes a las realizadas por los conductores de bicicletas.

CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL		CONDUCTORES DE BICICLETAS		CALIFICACIÓN	SANCIÓN	MEDIDA PREVENTIVA
CÓDIGO	INFRACCIÓN	CÓDIGO	INFRACCIÓN			
D1	Conducir un VMP 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 uso de alcoholímetro u	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	Muy grave	8 % UIT	Retención del VMP.



	otras pruebas o por negarse al mismo.		el examen respectivo o por negarse al mismo.			
E1	Conducir un VMP sin contar con sistema de frenos, láminas de material retrorreflectante, alumbrado de forma tal que permita su visibilidad, prenda con material retrorreflectante y casco, de acuerdo a lo previsto en el artículo 106-Q del presente Reglamento	J1	Conducir una bicicleta u otro ciclo sin contar con sistema de frenos, sistema sonoro, láminas de material retrorreflectante que permita la visualización de la bicicleta o del ciclo de forma lateral y, prenda con material retrorreflectante, 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
E2	Conducir un VMP de forma temeraria, de acuerdo a lo previsto en el artículo 106-P del presente Reglamento.	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
E3	Circular en la acera	J3	Circular en la acera con excepción de los casos señalados en los artículos 106 D y 106 E del presente Reglamento.	Leve	2% UIT	Retención del VMP.

I. Respetto de la modificación del Registro Nacional de Sanciones, contenido de la papeleta y del procedimiento de intervención al conductor/a de VMP

Tal como se ha evidenciado en el literal j de la presente Exposición de Motivos los conductores/as de VMP son sujetos pasibles de multas por las infracciones que cometan en el uso de su vehículo, ello conforme a lo establecido en la LGTT en concordancia con lo señalado en el principio de legalidad establecido en el artículo 248 del TUO LPAG el que dispone que la potestad sancionadora solo es atribuible por norma con rango de Ley.

Así, resulta pertinente que las infracciones tipificadas en el numeral IV sobre conductores/as de VMP que queden firmes en sede administrativa se encuentren inscritas en el Registro Nacional de Sanciones.



Gráfico No 13: Registro Nacional para papeletas de Tránsito y Peatón



Fuente: MTC Link: <https://sns.mtc.gob.pe/Login.aspx>

En esa línea, la multa impuesta a los conductores/as de VMP consiste en la sanción interpuesta al momento de incurrir en una infracción es por ello que se requiere precisar los requisitos que debe contener la papeleta por la comisión de infracción al tránsito para el conductores/as de VMP, así como el contenido mínimo de los referidos campos, a efectos de uniformizar el contenido de la información básica que identifique al infractor, la presunta infracción, entre otros.

Asimismo, cabe señalar que el numeral 319-A-3 del artículo 319-A, establece que el monto de la Unidad Impositiva Tributaria – UIT es la vigente a la fecha de pago, lo cual se sustenta en que las consecuencias de la acción del conductor/a de VMP infractor van más allá del momento de la comisión de la infracción, por ello no se considera la fecha de la comisión de la infracción sino hasta que ésta es pagada, en razón de que la conexión causa-efecto se extrapola en el tiempo. De igual forma, cabe precisar que éstos mismos lineamientos referidos al monto de la UIT vigente a la fecha de pago, es aplicable a los/las conductores/as de vehículos automotores, ciclos y a los/las peatones/as. Por lo tanto, el numeral 319-A-3 del artículo 319-A se guarda la coherencia entre el texto propuesto y el resto de la normativa vigente en el RETRAN.

A su vez debe establecerse el procedimiento de levantamiento de la papeleta de infracción para el conductor/a de VMP el mismo que consiste en que la policía procede a la detención del conductor/a de VMP, a quien se le solicita su Documento Nacional de Identidad y en caso de no portar éste, debe solicitarle cualquier otro documento que permita su identificación, asimismo en caso que la persona intervenida se niegue a firmar la papeleta de infracción, el efectivo policial deja constancia del hecho en la misma papeleta. En ese sentido, en el artículo 333 del RETRAN se ha establecido los procedimientos para la detección de presuntas infracciones e imposiciones de papeleta mediante los cuales las autoridades competentes realizan el llenado de los campos de acuerdo a cada situación. Por ejemplo, los literales i) y j) del numeral 332.1 del artículo 332 del RETRAN respecto a los datos de identificación y los medios probatorios aportados por testigos son llenados de acuerdo al procedimiento establecido el numeral 333.4 del artículo 333, donde se ha establecido el procedimiento para el levantamiento de la papeleta por denuncia, a fin de ser rellenado según corresponda. Caso contrario de no existir la figura del testigo estos campos deberán de permanecer vacíos.

Asimismo, se ha establecido que los conductores/as de VMP puedan redimir su primera sanción impaga, por única vez, con un Curso de Educación Vial que permitirá generar conciencia en los conductores/as de VMP de las consecuencias del incumplimiento de las normas de tránsito terrestre; para tal efecto, se propone



la participación de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial o los Consejos Regionales de Seguridad Vial, para brindar cursos extraordinarios de educación en tránsito de manera gratuita, como una forma de redimir la comisión de la primera infracción, de esa forma se pretende que las capacitaciones se realicen 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.

Asimismo, en atención al inciso g) del artículo 106 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC, aprobado por Resolución Ministerial N° 785-2020-MTC/01, en el cual se señala que la Dirección de Seguridad Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC, o la que haga sus veces, tiene la función de "Establecer los estándares de contenidos en materia de seguridad vial, para las capacitaciones y fortalecimiento de capacidades, en el ámbito nacional, regional y local"; se ha dispuesto en el numeral 319-A.4 del artículo 319-A del RETRAN que la Dirección antes mencionada establece el contenido y duración de las materias; así como, el procedimiento para acceder al referido curso.

De igual manera, se ha considerado la figura legal de redimir la forma de pago de la papeleta, a partir de la segunda sanción que haya quedado firme, mediante la aplicación de los servicios comunitarios, entendiéndose a éstos como las prestaciones gratuitas que realiza el conductor/a de VMP 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, por ejemplo, las siguientes acciones:

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

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 comunicará a la municipalidad distrital la relación de las/los conductores/as de VMP infractores que redimirán 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. Cabe señalar que, dichos servicios se inscribirán en el Registro Nacional de Sanciones conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 322 del RETRAN.

La duración de la prestación del servicio comunitario estará 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

De igual manera, con la finalidad de hacer viable el procedimiento previsto para la aplicación de los servicios comunitarios, se ha considerado establecer que la autoridad competente pueda suscribir convenios con instituciones u organizaciones sin fines de lucro a efecto de que los mismos realicen la supervisión respecto del cumplimiento de los servicios comunitarios. Asimismo, de considerarlo pertinente la autoridad competente, podrá facultar a las Municipalidades Distritales para suscribir los convenios antes señalados y facilitar el cumplimiento de los servicios comunitarios.

Por otro lado, conforme a lo establecido en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el MTC tiene competencias compartidas con los Gobiernos Locales, en materia de gestión de tránsito; en ese sentido, el artículo 18 de dicha ley establece que las Municipalidades Distritales tienen competencia en materia de tránsito para la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

En esa línea, Municipalidades Distritales se encuentran facultadas para adoptar en sus ordenanzas las disposiciones contenidas en los Reglamentos Nacionales aprobados por el MTC y las disposiciones que emita la municipalidad provincial.

Asimismo, debemos indicar que el artículo 3 del Reglamento Nacional de Tránsito (RETRAN), aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, señala que son autoridades competentes en materia de tránsito terrestre, entre otras, las siguientes:

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
 2. SUTRAN;
 3. Las Municipalidades Provinciales; Las Municipalidades Distritales;
- (...)

De igual manera, el artículo 6 del RETRAN señala que las Municipalidades Distritales en materia de tránsito terrestre, ejercen funciones de gestión y fiscalización, en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva y las previstas en el presente Reglamento.

Finalmente, a fin de enfatizar la disuasión en el comportamiento del conductor/a de VMP en la comisión de infracciones al tránsito, las sanciones que no inhabilitan definitivamente al conductor de vehículo automotor serán inscritas en el Registro Nacional de Sanciones a fin de contar con la relación de las/los conductores/as de VMP sancionados, que será de acceso público a través de la página web del MTC, este registro tendrá una vigencia de hasta 36 meses contados a partir de la fecha en que quede firme en sede administrativa y al término del plazo, el registro de la sanción, se eliminará automáticamente. Con respecto a las sanciones que inhabilitan definitivamente al conductor de vehículo automotor se ha establecido su permanencia en el Registro Nacional de Sanciones.



Sobre el particular, es preciso indicar que el Registro Nacional de Sanciones, conforme lo señala la Directiva "Lineamientos y Procedimientos para la Inscripción y Actualización de Actos en el Registro Nacional de Sanciones" y conforme a las funciones de la Dirección de Circulación Vial (en adelante, DCV) de la Dirección General de Autorizaciones en Transporte (en adelante, DGATR), esta unidad orgánica es encargada de su administración.

Ello de conformidad, con lo establecido en los literales b), d) y f) del artículo 131 del ROF del MTC los cuales establecen que la DCV, entre otros, tiene la función de mantener actualizado los registros nacionales de identificación vehicular, de revisiones técnicas, de licencias de conducir y de sanciones aplicables a los/las conductores/as.

En virtud de ello, la DCV de la DGATR en su calidad de área usuaria debe elaborar los requerimientos contando con la asesoría técnica de la Oficina de Modernización de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC con la finalidad de agregar un campo de las/los conductores/as de VMP sancionados al módulo de peatones/as y ciclistas sancionados en el Registro Nacional de Sanciones una vez publicado el presente Decreto Supremo de conformidad con la Directiva antes mencionada; dado que, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Decreto Supremo las papeletas tendrán una etapa educativa de un año y por lo tanto aún no son registrables en el referido Registro Nacional, lapso en el que la Oficina General de Tecnología de la Información del MTC, en calidad de órgano de apoyo, implementará la modificación de dicho módulo.

Cabe precisar que, las infracciones y sanciones cometidas por los conductores/as de VMP serán registradas en el mismo módulo de peatones/as y ciclistas del Registro Nacional de Sanciones por la Policía Nacional del Perú y las Municipalidades Provinciales, de acuerdo a lo señalado en el artículo 322 del RETRAN.

Por otro lado, con la modificación propuesta del numeral 3 del artículo 322 del RETRAN no se está creando un registro diferente o paralelo al RNS, ya que este constituye una relación de los/las conductores/as de VMP ebrios o narcotizados que se obtiene de acuerdo a la infracción realizada.

Por lo expuesto resulta necesario realizar las modificaciones pertinentes al RETRAN, a fin de que dicha norma reglamentaria contemple el procedimiento para que la autoridad competente imponga la multa a los conductores/as de VMP ante la comisión de las infracciones al tránsito terrestre y esta sea registrada en el Registro Nacional de Sanciones.

m. Sobre la circulación en VMP

De acuerdo al artículo 125 del RETRAN, el tránsito de vehículos automotores se rige por determinadas reglas generales de tránsito, entonces, siendo los/las conductores/as de VMP considerados conductores deben acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito de los vehículos, los dispositivos de regulación del tránsito, salvo que reciban instrucciones en contrario de un efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito. En ese sentido, el proyecto normativo dispone la incorporación de la Sección I-B del Capítulo II del Título IV al RETRAN referido a las normas generales de circulación en VMP.

Asimismo, se dispone que son aplicables a los conductores/as de VMP las infracciones y sanciones contenidas en el numeral IV. Conductores/as de VMP del



Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE del presente Reglamento (numeral 106-J.2).

Adicionalmente a las reglas de tránsito señaladas precedentemente, se propone que el/la conductor/a de VMP no debe hacer uso de ningún dispositivo móvil u objeto portátil mientras esté conduciendo, si esto implica dejar de conducir con ambas manos el mecanismo de dirección.

El uso de los dispositivos móviles u objetos portátiles con las manos está permitido cuando el VMP esté detenido. En ese sentido, el proyecto normativo dispone la incorporación del artículo 106-J al RETRAN referido a las normas generales de circulación en VMP.

En esa misma línea, conforme a lo dispuesto en el artículo 106-k del proyecto normativo, se propone establecer en el RETRAN los casos cuando el/la conductor/a de VMP tiene derecho de paso, siendo estos: a) Cuando circule por una infraestructura vial designada al uso de los/las conductores/as de VMP; y, b) Cuando el vehículo automotor gire a la derecha o izquierda para entrar en otra vía, en los supuestos permitidos, existiendo un/a conductor/a de VMP en sus proximidades

Además, conforme a lo dispuesto en el artículo 106-L del proyecto normativo, se propone establecer en el RETRAN las reglas de circulación de los VMP en vías urbanas disponiéndose que debe circular en estricto por la infraestructura ciclovial o en su defecto por calles y jirones; en donde, su desplazamiento debe realizarse por el lado derecho de la calzada, o en su defecto, el carril más cercano de la acera, atendiendo a las disposiciones establecidas en el artículo 174 del presente reglamento.

Asimismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 106-M del proyecto normativo, se propone establecer en el RETRAN que el/la conductor/a de VMP se encuentra prohibido de conducir por la acera. Sumado a ello, en el citado artículo se agrega que en el caso excepcional en que la calzada o ciclovía se encuentre obstaculizada o bloqueada de forma tal que su tránsito resulte imposible, el/la conductor/a de VMP debe descender del vehículo y desplazarse a pie llevando el VMP.

Al respecto, de acuerdo a un estudio del ITF (2019) los vehículos de motor representan un riesgo de muerte mucho mayor para los peatones, tanto en términos absolutos como por unidad de viaje del vehículo. Motivo por el cual no se debe exponer a los peatones al peligro.

De igual forma, conforme a lo dispuesto en el artículo 106-N del proyecto normativo, se propone incorporar en el TUO del RETRAN que la circulación en VMP en vías no urbanas no está permitida. Ello a fin de proteger la salud e integridad de los/las conductores/as de VMP durante su desplazamiento.

Por otro lado, con el objetivo de garantizar la seguridad durante los desplazamientos de los/las conductores/as de VMP, el proyecto normativo propone incorporar el artículo 106-O al RETRAN para establecer que este vehículo solo puede circular una persona.

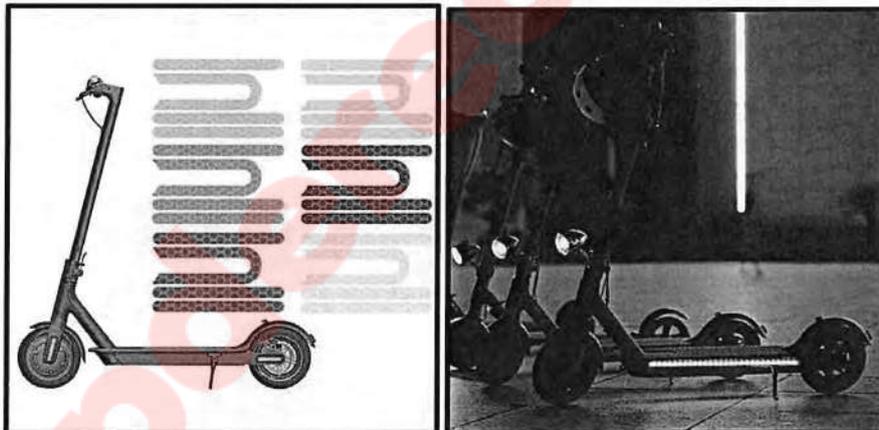
En el proyecto normativo, se ha considerado importante incorporar el artículo 106-P al RETRAN, a fin de establecer como conductas temerarias de los/las



conductores/as de VMP: a) Circular con VMP en vías no permitidas o prohibidas, b) Realizar la maniobra de adelantamiento a los otros vehículos automotores que se encuentran circulando en la calzada por el lado derecho de los mismos. c) Conducir VMP sin que ambas manos estén sobre el manubrio. Esto implica conducir un VMP usando algún dispositivo móvil u objeto portátil que conlleve dejar de conducir con ambas manos sobre el manubrio. d) Circular más de una (01) persona en un VMP. e) Circular en VMP, haciendo o sujetándose de otro vehículo automotor que transite por la vía pública. f) Circular en un VMP en el sentido contrario al establecido para la circulación; y, g) Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo con luz roja y no existiendo la indicación en contrario.

El proyecto de Decreto Supremo propone incorporar el artículo 106-Q al RETRAN en cuanto al equipamiento del VMP y del conductor/a de VMP para poder circular por las vías permitidas para el mismo. En cuanto al equipamiento, los VMP deben contar con un sistema de frenos, un sistema sonoro y láminas de material retroreflectante de modo tal que permita la visualización del VMP. Asimismo, los VMP deben contar con alumbrado de modo tal que permita la visibilidad en determinados escenarios. Adicionalmente, para la circulación en VMP es obligatorio el uso de casco sujetado y el uso de una prenda con material retroreflectante de acuerdo a las especificaciones técnicas aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Gráfico Nº 14: Retroreflectante y luces en el VMP



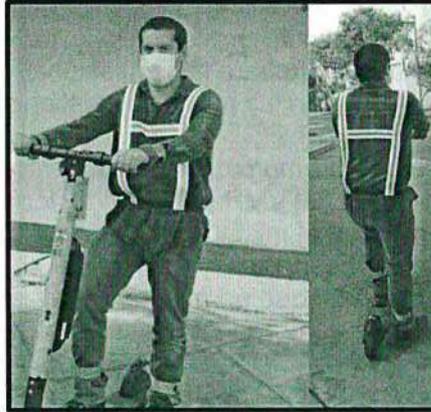
Respecto a la prenda retroreflectante debemos precisar que su uso bajo las condiciones señaladas en los numerales 1) y 2) del literal d) del numeral 106-Q.1. del artículo 106-Q de la propuesta normativa, permite generar condiciones de seguridad para que el conductor/a de VMP sea visible frente a otros usuarios de la vía y por ello previene la ocurrencia de accidentes.

Así, el análisis de los accidentes de scooter eléctrico hasta la fecha revela que una proporción significativa de las muertes en este tipo de vehículo ocurren en choques nocturnos. Las luces y los reflectores son obligatorios en la gran mayoría de los países de la ITF IRTAD (Yannis et al., 2019). Algunos países también imponen el uso de chalecos reflectantes en determinadas condiciones. Como parte de una caja fuerte de seguridad vial.



En ese sentido, el uso de reflectivos, así como el uso de prendas de alta visibilidad en color y en retroreflectancia incrementan considerablemente las distancias de detección previniendo a tiempo a los/las conductores/as de vehículos motorizados a tomar distancia y estar alerta.

Gráfico N° 15: Ejemplo de prenda retroreflectante



Fuente: Reflectivo Perú

En ese sentido, es de suma importancia que los/las conductores/as de VMP puedan ser reconocidos, detectados y respetados cuando comparten con los usuarios de las vías, a fin de incrementar la seguridad de sus desplazamientos 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 y 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.

Cabe señalar que, lo VMP tienen diversas formas por lo que no se ha indicado un lugar específico de ubicación de las láminas retroreflectantes o de las luces.

Gráfico N° 16: Visibilidad para los VMP



Fuente: 3M

Asimismo, se ha considerado pertinente, que los/las conductores/as de VMP utilicen casco, ya que estos son conocidos por mitigar la gravedad de las lesiones en la cabeza en algunos tipos de accidentes.



Un estudio, que fue realizado por los departamentos de Salud Pública y Transporte en Austin, Texas, en asociación con los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, identificó un total de 271 personas con posibles lesiones relacionadas con patinetas desde el 5 de septiembre hasta el 30 de noviembre 2018.¹³ De esos ciclistas heridos, casi la mitad sufrió lesiones en la cabeza. El quince por ciento experimentó lesiones cerebrales traumáticas. Estas lesiones podrían haberse evitado con el uso de un casco, pero solo uno de los 190 conductores de scooters heridos llevaba uno.

De igual forma, de acuerdo a un estudio realizado por la *Universidad de Rutgers-New Brunswick*¹⁴, las lesiones faciales y en la cabeza por andar en patinetes eléctricos se han triplicado durante la última década. El estudio encontró que muchas personas se están lesionando por no usar el equipo de protección adecuado.

Los investigadores de la universidad de Rutgers encontraron que, durante la década estudiada, los departamentos de emergencia registraron 990 lesiones en la cabeza o la cara sufridas por el uso de patinetes eléctricos, o 32.000 lesiones estimadas en todo el país. Las incidencias se triplicaron anualmente de un estimado de 2,325 en todo el país en 2008 a un estimado de 6,947 en 2017.

Los traumatismos craneoencefálicos cerrados, como conmociones cerebrales y sangrado o hematomas cerebrales, fueron los más frecuentes, seguidos de cortes o abrasiones faciales. El estudio mostró que alrededor del 5 por ciento de las lesiones fueron fracturas, con mayor frecuencia en el cráneo o la nariz. En los registros sobre el uso del casco se detectó que el 66 por ciento de los heridos no lo usaban. El estudio también encontró que el uso del casco aumentaba con la edad, de alrededor del 19 por ciento en los niños pequeños a alrededor del 67 por ciento en los pasajeros mayores.

Sumado a ello, un estudio reciente publicado en *JAMA Surgery*¹⁵, establece que no usar casco o tomar las precauciones mientras se conduce un patinete eléctrico genera accidentes y más de 40,000 huesos rotos, heridas en la cabeza y otras lesiones. Desafortunadamente, se encontró que menos del 5% de los conductores de patinete en el estudio usaban su casco, lo que llevó a que casi un tercio de los pacientes tuvieran una lesión en la cabeza. **Eso es más del doble de la tasa de lesiones en la cabeza que sufren los ciclistas.**

Dado que el estudio de los VMP es reciente aún no se cuenta con estadísticas o datos que permitan conocer con exactitud las reducciones estimadas de las lesiones por el uso del casco no obstante países como Colombia, Chile y ciudades españolas establecen su obligatoriedad a fin de salvaguardar la salud y proyección de los conductores/as de VMP. De acuerdo a la legislación comparada, estos países se encuentran detallados en la siguiente tabla:

¹³ THE VERGE, uso de patinetes eléctricos provoca 20 lesiones por cada 100.000 viajes, según los CDC visto el 15 de enero de 2021 en <https://www.theverge.com/2019/5/2/18526813/scooter-electric-injury-austin-cdc-study-head-helmet>

¹⁴ INSURANCE JOURNE, Aumentan las lesiones por patinetes eléctricos; Investigadores instan a leyes sobre cascos, visto el 15 de enero de 2021 en shorturl.at/hmpwW

¹⁵ Benjamin N. Breyer, Electric Scooter Injuries and Hospital Admissions in the United States, 2014-2018, *JAMA Surg.* 2020



Tabla No 5: Obligatoriedad de casco en Países

Nº	Ciudad País	Regla
1	Chile	La Ley e convivencia vial establece el uso de cascos para los ciclos
2	Bogotá (Colombia)	El circular N° 006 establece Utilizar el casco abrochado y ajustado. El casco debe cumplir las especificaciones establecidas por la Norma Técnica NTC 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatinos y patines de rueda"
3	Argentina	Código de Tránsito y Transporte "Es obligatorio para los conductores de ciclorrodados el uso de casco homologado o certificado."
4	Madrid (España)	Las personas menores de 16 años usuarias de vehículos de movilidad urbana de los tipos A y B deben llevar casco. Se recomienda su utilización para el resto [Ordenanza de Movilidad].
5	Barcelona (España)	Recomendado para el uso personal de los VMP tipo A siendo obligatorio en el resto de casos. Obligatorio en VMP tipo B.
6	Cáceres (España)	Obligatorio sólo para menores de 16 años.

n. Respeto de la incorporación de los límites máximos de velocidad en la infraestructura ciclovial y vial

Es necesario advertir las disposiciones establecidas en el RETRAN, en cuanto a la circulación por la infraestructura ciclovial¹⁶; así como, del uso de la infraestructura complementaria ciclovial¹⁷ por parte de los ciclos y VMP en atención a sus características técnicas.

16 Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito y cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC

(...)

Artículo 2.- Definiciones.

Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

Infraestructura ciclovial: Intervención física a través de la cual se segrega o señala 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. Integran la infraestructura ciclovial: La ciclovía, el ciclocarril, la cicloacera, la cicloseña, entre otros.

17 Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito y cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC

(...)

Artículo 2.- Definiciones.

Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

Infraestructura complementaria ciclovial: 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



En el numeral 156.1 del artículo 156 del RETRAN se dispone que 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.

En concordancia con ello, tanto el RETRAN como el RNV señalan en la definición de las bicicletas con sistema de pedaleo asistido, que éstas deben circular a una velocidad máxima de 25 km/h.

De igual forma, de conformidad con las definiciones de las demás infraestructuras cicloviales como el ciclocarril, la cicloacera y la ciclosenda, estas vías se encuentran destinadas 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.

Para el caso de los VMP, se señala en su definición establecida en el Anexo II del RNV, que éstos vehículos deben circular a una velocidad máxima de construcción de 25 km/h; asimismo, el artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 308-2019-MTC-01.02, dispuso consideraciones de circulación para los VMP, estableciendo que éstos se encuentran prohibidos de transitar sobre las aceras, pasajes, áreas verdes, pasos peatonales y demás lugares donde se indique la prohibición, dado que, además, el VMP no se encuentra comprendido en la definición de ciclos¹⁸, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 del RETRAN.

En ese sentido, con el objeto de armonizar y precisar las reglas en cuanto a la velocidad de circulación de los ciclos y VMP en la infraestructura ciclovial y vial, corresponde incorporar el artículo 164-A con el objeto de establecer que los límites máximos de velocidad en la infraestructura ciclovial y vial para la circulación de los ciclos y VMP, según corresponda, es de 25 km/h. En consecuencia, se encuentra prohibido la circulación de los ciclos y VMP en la infraestructura ciclovial y SNTT, cuyas velocidades máximas superen los 25 km/h.

- **Del contenido de la propuesta normativa que modifica el RNV**
- a. **Sobre el ámbito de aplicación y alcance del RNV a los VMP**

El RNV, establece requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos, los mismos que están orientados a la protección y a la seguridad de las personas y de los usuarios del transporte y tránsito terrestre, así como, la protección del medio ambiente y al resguardo de la infraestructura vial.

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

¹⁸ Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito y cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC

(...)

Artículo 2.- Definiciones.

Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

(...)

Ciclo: Vehículo de una o más ruedas, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, principalmente a través de la transmisión 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.



Asimismo, el artículo 6 del RNV establece que para el ingreso, registro, tránsito, operación y salida del Sistema Nacional de Transporte Terrestre¹⁹ (en adelante, SNTT), los vehículos deben identificarse con los códigos de identificación vehicular, de acuerdo a los parámetros desarrollados en el RNV.

De igual modo, el artículo 7 del RNV establece que los códigos de identificación vehicular, determinados y consignados por el fabricante del vehículo son el Número de Identificación Vehicular que consta de 17 caracteres y denominado VIN (por sus siglas en inglés), el Número de Chasis o Serie y el Número de Motor.

En razón a ello, los vehículos de la categoría L, M y N deben identificarse con el VIN y el Número de Motor, conforme lo establece el artículo 8 del RNV.

De lo expuesto, cabe agregar que los vehículos convencionales importados al país, independientemente de su fuente de energía, deben identificarse con el VIN y el Número de Motor para su nacionalización e inmatriculación, de acuerdo a los estándares internacionales dispuestos en la Norma Técnica ITINTEC 383.030 o la norma ISO 3779 y recogidos en el RNV, así como las demás normas de tránsito terrestre para poder circular dentro del SNTT.

Cabe indicar que, como parte de los requisitos técnicos generales, se dispone que todos los vehículos deben tener configuración original de fábrica para el tránsito por el lado derecho de la vía y contar con los elementos, características y dispositivos señalados a continuación y, de ser el caso, conforme a las precisiones de su Anexo III, conforme lo establecido en el artículo 12 del RNV:

- a) Dispositivos de alumbrado y señalización óptica.
- b) Sistema de frenos.
- c) Neumáticos.
- d) Construidos y equipados de forma que no tengan en el interior, ni en el exterior aristas y ángulos salientes que representen peligro para sus ocupantes u otras personas.
- e) Carrocería diseñada para evitar las salpicaduras de las ruedas y/o protegida por guardafangos o escarpines.

Asimismo, el artículo 13 del RNV establece que adicionalmente los vehículos de las categorías L, M y N deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación y, de ser el caso, conforme a las precisiones del Anexo III:

- a) Fórmula rodante.
- b) Mandos para el control de operación de fácil acceso al conductor.
- c) Instrumentos e indicadores para el control de operación.
- d) Retrovisores.
- e) Asiento del conductor.
- f) Depósito de combustible.
- g) Sistema de escape de gases de motor, conformado por el tubo de escape y el silenciador.

¹⁹ Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo Nº 058-2003-MTC
Anexo II: Definiciones

Para la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento, se entiende por :

(...)

56). Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT).- Sistema de vías públicas de transporte terrestre vehicular.



- h) Bocina de sonido uniforme y continuo, audible como mínimo a una distancia de 50 metros para la categoría L y de 100 metros para las categorías M y N, cuya intensidad esté dentro de los Límites Máximos Permisibles que se establezcan. Únicamente se permite la instalación de sirenas en ambulancias, vehículos de bomberos, vehículos de rescate, vehículos policiales y vehículos celulares.

Como se observa, el RNV establece una serie de requisitos que los vehículos automotores deben cumplir obligatoriamente, los cuales se complementan con los requisitos técnicos exigidos en su Anexo III y las características registrables de su Anexo V. Estos requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos, están orientados a la protección y la seguridad de las personas y de los usuarios del vehículo, así como la protección del medio ambiente y al resguardo de la infraestructura vial.

Por otro lado, el Anexo II del RNV, define a los Vehículos de Movilidad Personal, de acuerdo a los siguientes términos:

- 90) Vehículos de Movilidad Personal (VMP): También llamados Vehículos de Movilidad Urbana. Es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico que permite su propulsión a una velocidad máxima de construcción de hasta 25km/h. Dicho vehículo por su diseño y características solo permite el desplazamiento de una (1) persona o usuario. Se consideran VMP a las patinetas, monopatines, monociclos, vehículos autoequilibrados, los cuales no son vehículos automotores o ciclomotores, debiendo circular en estricto por el carril derecho de la calzada de las calles y jirones, o en su defecto, el carril más cercano de la acera o ciclovías de las mismas.

Del mismo modo, el RETRAN define al ciclo como un vehículo de una o más ruedas, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, principalmente a través de la transmisión 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.

En ese sentido, teniendo en consideración las condiciones y características de los, Vehículos de Movilidad Personal; y, ciclos, las exigencias y condiciones establecidas en el RNV no le son aplicables a los mismos. En consecuencia, es necesario modificar el numeral 90 del anexo II del RNV con el objeto de precisar que el VMP no forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV. En ese contexto, resulta pertinente la modificación de la definición de VMP de acuerdo a los siguientes términos:

“90) Vehículo de Movilidad Personal (VMP): Es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico que se desplaza a una velocidad mayor a 12 km/h y una velocidad máxima de construcción hasta 25 km/h. El VMP no forma parte de la clasificación vehicular establecida en el Anexo I del RNV.”

Asimismo, en la siguiente tabla podemos advertir algunos ejemplos de vehículos que son considerados VMP en atención a sus características técnicas.



Tabla N° 6: Ejemplos de VMP

Son considerados VMP	No son considerados VMP
	<p>Todos aquellos vehículos que no cumplan con las especificaciones técnicas señaladas en la definición del VMP. Por ejemplo, los ciclos.</p>
	
	

Fuente: Imágenes del ITF.

b. Sobre la regulación de los vehículos automotores de la subcategoría L1 de la categoría L del Anexo I del RNV

Al respecto, el literal h) del artículo 16 de la LGTTT, encarga al MTC, en su calidad de órgano rector en materia de tránsito y transporte terrestre, mantener un sistema estándar de homologación de vehículos.

Asimismo, el literal b) del artículo 23 de la LGTTT establece que el RNV, contiene, entre otros aspectos, las características y requisitos técnicos relativos a seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al SNTT, y aquellos que deben observarse durante la operación de los mismos.



En virtud de ello, a través del artículo 1 de la Resolución Ministerial N° 308-2019-MTC-01.02, publicada el 27 abril 2019, se incorporó, entre otros, el numeral 90) al Anexo II del RNV, acogiendo la definición del Vehículo de Movilidad Personal.

Cabe precisar que los VMP no requieren identificarse con el VIN para su importación; por lo que las exigencias y condiciones establecidas en el RNV no le son aplicables.

Al respecto, el RNV señala en su Anexo I: Clasificación Vehicular, que la categoría L son los vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres, encontrándose las sub-categorías L1 y L3, de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla N° 7: Características técnicas L1 y L3

Características técnicas	L1	L3
Número de ruedas	dos (2)	dos (2)
Velocidad máxima de construcción	no excede de 50 km/h	mayor a 50 km/h
Cilindrada en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión	hasta 50 cm ³	superior a 50 cm ³

Fuente: RNV

Elaboración Propia

En adición a ello, es necesario precisar que el RETRAN, define en su artículo 2 al ciclomotor, vehículo automotor y vehículo automotor menor de la siguiente manera:

- **Ciclomotor:** Vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia
- **Vehículo automotor:** Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.
- **Vehículo automotor menor:** Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bicimoto, motoneta, motocicleta, mototaxi, triciclo motorizado y similares)

Del mismo modo, precisar que los vehículos que deseen incorporarse al SNTT, deben cumplir con lo establecido en el RNV para su nacionalización e inmatriculación vehicular, así como las demás normas de tránsito terrestre para circular dentro del SNTT.

En ese contexto, en atención a las exigencias y condiciones que establece el RNV para los vehículos automotores que circulen por el SNTT, resulta necesario precisar para el caso de la sub-categoría L1 que ésta comprende a los vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad superior a 25 km/h y una velocidad máxima de construcción de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm³ en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.

NORMATIVA COMPARADA

En relación a la legislación comparada, resulta oportuno señalar cómo se regula la a los VMP en otros países, para lo cual describiremos algunos alcances en el siguiente cuadro:



		<p>1. No es catalogado como vehículo de motor en atención a su configuración y exigencia técnicas.</p> <p>2. Pueden ubicarse físicamente en el ámbito de la calzada. Excepción: pueden circular por aceras, zonas peatonales, parques</p>	<p>1. Se permite su utilización por las zonas peatonales sin superar los 10 o 20 km/h.</p> <p>2. Pueden circular por carril bici, calles de plataforma única y en las denominadas calles pacificadas, donde la velocidad máxima es de 30 kilómetros por hora.</p>	<p>1. Deben ir por las vías de sentido único y la zona 30 a no más de 30 km/h, y siempre cuando no vayan a una velocidad de "anormalmente reducida".</p> <p>2. Podrán circular por calles peatonales</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>1. Se dispuso la realización de campañas de sensibilización para el uso correcto del scooter eléctrico.</p> <p>2. Los scooters mal estacionados serán confiscados.</p>	<p>1. Se autoriza su uso para personas mayores de 14 años y a una velocidad máxima de 20 kilómetros por hora.</p> <p>2. Los usuarios de estos vehículos deberán circular por los carriles para bicicletas y, en caso de que estos no existan, podrán hacerlo por la calzada, pero nunca por la acera.</p>	<p>1. Conducir únicamente por la vía de las bicicletas; caso contrario, conducir por las carreteras que tengan una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora.</p>	<p>NHI</p>	<p>1. Se limita el horario del servicio de alquiler, el cual va desde las 5:00 a.m. y las 00:30 horas del día.</p> <p>2. Se establece las áreas de funcionamiento o de mantenimiento de las unidades y delimita las obligaciones de las empresas que los alquilan, en qué áreas; así como la capacitación, sanción, pólizas de seguros, marcas y patrocinos.</p>	<p>de 25Km/h, se considerarán como vehículos no motorizados.</p> <p>1. Los ciclos deberán transitar por las ciclovías.</p> <p>2. Los ciclos podrán circular excepto normalmente por aceras.</p> <p>3. En el caso de tener que utilizar un cruce peatonal, el conductor del ciclo deberá detenerse antes del mismo y atravesar</p>
<p>Dispositivos generales</p>												



	<p>o habilitar carriles especiales.</p> <p>3. Su uso se sujeta a las normas del ordenamiento jurídico vial.</p> <p>4. No son vehículos de motor y por tanto no requieren de autorización administrativa para circular, por lo que no cabe exigir al usuario la titularidad de permiso o licencia de conducción.</p> <p>5. Por carriles bici no</p>	<p>les a una velocidad máxima de 10 km/h, aunque los usuarios deberán bajarse del vehículo si no pueden guardar una distancia mínima de un metro con peatones y fachadas.</p>		<p>3. Se dispone de reglas de conducta, entre ellas, de que cualquier persona que conduzca un vehículo eléctrico pequeño debe conducir uno detrás del otro, no debe estar sujeto a vehículos en movimiento.</p> <p>4. Los vehículos están sujetos a las regulaciones de semáforos.</p> <p>5. Los fabricantes de scooters eléctricos deben solicitar ahora un permiso de operación general en</p>	<p>2. El patinete eléctrico o será además de uso exclusivoamente personal.</p>	<p>lo a velocidad reducida, respetando siempre la prioridad del peatón, a velocidad de peatón y si el flujo peatonal es muy alto deberá descender del ciclo.</p> <p>4. Conducir un ciclo atento a las condiciones del tránsito, sin utilizar elementos que dificulten sus sentidos de visión y audición.</p>
--	--	---	--	--	--	--



	<p>protegidos únicamente y podrán circular patinador es mayores de 16 años o menores acompañados.</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>la Autoridad Federal de Transporte de Vehículos (KBA). 6. Los cambios de dirección deben ser anunciados por el conductor del e-scooter mediante una señal manual.</p>	<p>1. Es obligatorio así como un control directo en forma de manillar. 2. Las luces, intermitentes y timbre son obligatorias. 3. Deben contar con seguro obligatorio con matrícula de 6,5</p>	<p>1. Hasta los 12, los niños deberán portar casco para montar lo. 2. Los patinetes deberán además de estar equipados</p>	<p>El scooter eléctrico debe incluir frenos en ambas ruedas y elementos reflectantes tanto en la parte frontal y posterior del vehículo.</p>	<p>Contar con todos los implementos de seguridad e incluir GPS.</p>	<p>5. Conducir un ciclo equipado con al menos un sistema de freno que sea eficaz.</p>	<p>Se establece condición de gestión y seguridad de tránsito respecto de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como</p>
<p>Dispones de equipo</p>	<p>En este caso, los patinadores deberán ir debidamente protegidos con casco homologado y señalizados con elementos reflectantes visibles y en situaciones de visibilidad reducida,</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>NHI</p>	<p>Se dispuso el uso del casco</p>	<p>1. Es obligatorio así como un control directo en forma de manillar. 2. Las luces, intermitentes y timbre son obligatorias. 3. Deben contar con seguro obligatorio con matrícula de 6,5</p>	<p>1. Hasta los 12, los niños deberán portar casco para montar lo. 2. Los patinetes deberán además de estar equipados</p>	<p>El scooter eléctrico debe incluir frenos en ambas ruedas y elementos reflectantes tanto en la parte frontal y posterior del vehículo.</p>	<p>Contar con todos los implementos de seguridad e incluir GPS.</p>	<p>Se establece condición de gestión y seguridad de tránsito respecto de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como</p>	<p>5. Conducir un ciclo equipado con al menos un sistema de freno que sea eficaz.</p>	



	<p>a menos que esté equipado con un asiento.</p>	<p>evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. 3. No pueden exceder la velocidad de 25Km/h, circular en zigzag ni tendrá prioridad respecto de los peatones. 4. No puede ser usado por menores de 15 años.</p>	<p>contemplados en la ordenanza de circulación, se prohíbe conducirlos bajo efectos de alcohol o drogas.</p>	<p>de máxima de 20 km/h si se sitúa en la propia altura de la calzada y de 15 km/h si va junto a la acera.</p>		<p>del peatón.</p>	<p>en movimiento (por ejemplo, automóviles) o la conducción a mano alzada.</p>	<p>2. Prohibido circular por las aceras, salvo en aquella s especificamen te señala das por las alcaldí as. 3. Prohibi do para menor es de 8 años. 4. Prohibi do el uso de cascos de música o cualquier aparat o que limite la</p>	<p>años. 3. Prohibido conducir el scooter eléctrico con más de una persona.</p>	<p>transporte público, cruces y rampas, lugares de estacionamiento , áreas verdes y culturales. 3. Se establece lineamientos en cuanto al mantenimiento de unidades, las obligaciones de comunicación, capacitación y sanción por parte de las empresas, póliza de seguros, marcas y patrocinios y la aplicación digital, además de los datos de operación anonimizados (como el sistema de geolocalización, el género de los usuarios, el número de viajes, y el origen y destino de las trayectorias).</p>	<p>ando sus dimensiones, estructuras u otras similares que puedan afectar la correcta operación n de las ciclovías</p>
--	--	---	--	--	--	--------------------	--	--	---	--	--



								capacidad de escucha del conductor.		
<p>Elaboración: Propia</p> <p>Fuente: Información extraída de las siguientes páginas web:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Código de circulación de los patinetes eléctricos y otros dispositivos similares de movilidad personal: (https://elpais.com/politica/2019/02/04/actualidad/1549284296_118438.html?rel=mas)2. https://elpais.com/politica/2018/11/29/actualidad/1543492885_503648.html3. https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_oid/uploads/gacetas/cb5bd8fb286f1cab199c05fef8bb5e1d.pdf4. https://www.actualidadambiental.pe/como-se-regula-el-transito-de-scooters-electricos-en-otros-paises/5. https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/semovi-presenta-lineamientos-para-monopatines-electricos-y-bicis-sin-ancilaje6. Ley N° 21.088, Ley que modifica la Ley de Tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. (https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1118358)7. https://www.dw.com/es/alemania-autoriza-patinete-el%C3%A9ctrico-a-mayores-de-14-a-%C3%B1os/a-48779240-0 y https://aiomag.de/elektroller-strassenzulassung-fuer-e-scooter-zieht-sich-hin-11175 <p>Ordenanza sobre la participación de vehículos eléctricos en la carretera: https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html https://www.giga.de/extra/mobility/news/e-scooter-in-deutschland-legal-regelung-gesetze-2019/</p> <ol style="list-style-type: none">8. Directiva de seguridad general del producto 2001/95/EC (GPSD) y Norma EN 71-1;9. Instrucción 16/V-124: Vehículos de movilidad personal (VMP) y Norma ANM 2018/4510. Dirección General de Tráfico (DGT)11. Resolución Ministerial № 308-2019-MTC-01.02 que incorpora los numerales 88), 89) y 90) al Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos. <p>NHI: SIGNIFICA QUE NO SE HALLÓ INFORMACIÓN</p>										

Elaboración: Propia



IV. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

A) CONTEXTO

En esta sección se desarrolla el análisis costo beneficio del presente Decreto Supremo, a través de la cual se efectúa modificaciones e incorporaciones al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo Nº 033-2001-MTC y modificaciones al Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo Nº 058-2003-MTC para establecer las reglas de circulación de los vehículos de movilidad personal y otras disposiciones.

Los beneficios sociales, económicos, ambientales y de movilidad que aportan los servicios de micromovilidad son muy importantes. Bajo el supuesto de que un porcentaje de los viajes serán transferidos de viajes en automóvil, se debe evaluar el impacto general de estos servicios con el indicador de reducción de viajes en automóvil.

Tabla Nº 9: Impacto general del uso del VMP

Variables	Bicicletas mecánicas y SPA	E-Scooters y otros VMP	Vehículos automotores
Aumento de opciones de movilidad	✓	✓	✓
Reducción de costos de operación	✓	✓	x
Reducción de tiempos de recorrido	✓	✓	-
Reducción de uso del espacio	✓	✓	x
Reducción de emisiones de gases	✓	✓	x
Reducción de emisiones de ruido	✓	✓	x
Aumento de actividad física	✓	-	x
Reducción de accidentes	✓	x	x
Obstáculos a la movilidad peatonal	x	x	x

Fuente: Céntrico/GIZ

Por otro lado, se debe tener en cuenta que una mejor integración entre la micromovilidad y el transporte público como parte de un sistema integrado de transporte puede llevar a reducir el uso de auto particular y por tanto reducir la contaminación (Oeschger et al. 2020). Pero para ello, se debe mejorar el acceso al transporte público y dar soporte al cambio de modo de transporte con regulación clara y brindando acceso a infraestructura como vías y estacionamientos para estos vehículos. (EY 2020). Si bien hay evidencia que los scooter reemplazan el modo "a pie", pueden complementar el transporte público al resolver el problema de la primera/última milla (Fearnley 2020).



B) ACTORES INVOLUCRADOS

A fin de realizar el análisis costo beneficio de la propuesta normativa se ha identificado a los principales actores involucrados, quienes se agrupan en categorías. Si bien los costos y beneficios no son idénticos dentro de cada categoría, es posible realizar una aproximación analítica, conforme se detalla a continuación:

- **Usuarios de VMP**
- **Otros usuarios de las vías y población en general**
 - Ciclistas.
 - Peatones
 - Conductores y pasajeros de vehículos automotores
 - Población en general
- **Entidades vinculadas a ordenamiento y fiscalización**
 - Policía Nacional del Perú.
 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
 - Gobiernos Locales.

C) BENEFICIOS Y COSTOS

A partir de las categorías de actores anteriormente señalados, se identifica, de manera general, los principales costos o beneficios del cambio normativo:

Tabla Nº 10: Principales costos o beneficios del cambio normativo

Actor relevante	Beneficios (+) o costos (-)
Usuarios de VMP	<ul style="list-style-type: none">+ Mayor seguridad al circular por las vías urbanas o por la ciudad, al establecerse las reglas de circulación uniformes.+ Mayor fluidez vehicular, al incorporarse nueva normatividad sobre el uso de VMP y que permitan atraer a nuevos usuarios a este medio de transporte.- Limitaciones a la circulación y al tránsito producto de las restricciones estipuladas en la nueva normativa.
Otros usuarios de las vías y población en general	<ul style="list-style-type: none">+ Mayor seguridad al circular por las vías al establecerse las reglas de circulación para los VMP.+ Bienestar en los distintos usuarios del transporte y población en general producto de la inclusión de temas de desplazamiento de VMP.+ Reducción de externalidades (congestión, contaminación, accidentalidad) producto del uso de otros vehículos al sustituir su uso por VMP y gozar estos de un ordenamiento uniforme.+ Limitaciones a la circulación y al tránsito producto de las restricciones estipuladas en la nueva normativa.
Entidades vinculadas a ordenamiento y fiscalización	<ul style="list-style-type: none">- Esfuerzos adicionales para el ordenamiento y fiscalización de los VMP.

Los principales beneficios de la modificación propuesta corresponden a la mejora del ordenamiento al regular de manera uniforme el uso de VMP, atrayendo a nuevos usuarios que sustituyen viajes en otros medios que pueden producir



externalidades (contaminación, congestión, etc.). Un ordenamiento uniforme ayuda a todos los usuarios de la vía a circular de manera más segura.

Los usuarios en general pueden incurrir en un costo al adecuarse a las nuevas medidas de circulación, pero estas son menores en relación a los beneficios de dicho ordenamiento. En el caso de las entidades vinculadas al ordenamiento y fiscalización, hay un costo incremental mínimo, pues se adopta en gran medida lo planteado para el caso de bicicletas, tema que ya fue regulado con anterioridad.

En tal sentido, se concluye que los beneficios son superiores a los costos del cambio normativo propuesto.

V. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El proyecto de Decreto Supremo tiene por objeto la modificación del Reglamento Nacional de Tránsito en la parte relacionada a la circulación en VMP y, respecto de los/las conductores/as de vehículos automotores y peatones/as. Por ende, no produce afectaciones a la normatividad nacional aplicable a otros segmentos del transporte y no impide que las entidades a cargo de la gestión y fiscalización de la actividad económica del transporte terrestre, continúen con sus labores, de acuerdo con sus competencias:

La propuesta de modificación del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, contiene:

- La modificación de los artículos 2, 49, 62, el numeral 105.1 del artículo 105, el numeral 130.3 del artículo 130 y los artículos 156, 174, 174-A, 296, 319-A, 322, 332, 333, y las infracciones con código M43, G04, G32, G73 y G74 del numeral I. Conductores/as de Vehículos Automotores 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.
- La incorporación de definiciones al artículo 2, el artículo 2-A, la Sección I-B del Capítulo II del Título IV, el artículo 164-A, los literales e), f), g y h) al artículo 269 y la Décimo Cuarta Disposición Complementaria y Transitoria, y el Numeral IV. Conductores/as de Vehículos de Movilidad Personal al Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE" al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.

La propuesta de modificación del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, contiene:

- La modificación del artículo 2, la sub categoría L1 de la categoría L del Anexo I: CLASIFICACIÓN VEHICULAR y los numerales 84) y 90) del Anexo II: DEFINICIONES del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

Asimismo, la propuesta de norma no modifica ni deroga otras disposiciones legales vigentes a las señaladas precedentemente, que impacten en el ordenamiento jurídico nacional.



Lpderecho.pe