

Proyecto de Ley N° 3985/2018-CR



**PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE
LINEAMIENTOS SOBRE SEGURIDAD
VIAL.**

Los Congresistas de la república que suscriben, a iniciativa de la congresista **LILIANA MILAGROS TAKAYAMA JIMÉNEZ**, del grupo parlamentario **FUERZA POPULAR**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la constitución política del Perú y conforme a lo establecido en y los artículos 75,76 del Reglamento del Congreso de la Republica, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

**PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS
SOBRE SEGURIDAD VIAL**

Artículo 1: Del objeto de la Ley.

El objeto de la Ley es mejorar y enseñar la seguridad vial en los usuarios de las vías, aprovechando los mecanismos que están en funcionamiento, para difundir y reforzar la capacidad de los mismos, para identificar, discernir y entender la problemática de la seguridad vial en el país, conocer de las normas de tránsito terrestre en las escuelas, así como formar sus habilidades de manera teórica y práctica con sentido de responsabilidad.

Artículo 2: Del ámbito de aplicación.

El Ministerio de Transportes y comunicaciones es la máxima autoridad nacional en materia de seguridad vial, encargada de la planificación, regulación, articulación y gestión de la seguridad vial del país; de la elaboración y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial; y de la coordinación con las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los

300358/ATO

objetivos y requisitos en todo el territorio nacional, pero específicamente esta norma va dirigido a los centros educativos nacionales y privadas.

Artículo 3: Educación Vial en los Centros Educativos.

La educación vial, consiste en el conjunto de medidas y recomendaciones que los usuarios de las vías, deben saber sobre la vía pública y la seguridad vial, a fin de desarrollar aptitudes sobre el comportamiento como peatón o conductor de un vehículo sea motorizado o no en la vía pública.

En todos los Centros Educativos públicos y/o privados de nuestro país debe dictarse de manera obligatoria al menos una vez por semana el curso de seguridad vial, el mismo que debe de estar estructurado por el Ministerio de Educación, cuya estructura y contenidos deberá de ser progresivos para iniciar en la etapa de educación inicial concluyendo en el último año de secundaria.

Artículo 4: Educación Vial en Escuelas de Conductores.

En todas las Escuelas de Conductores, autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya se vienen dictando en los programas obligatorios para todas las clases y categorías para la Obtención de Licencias por Primera Vez, Re-categorización, Revalidación y Sensibilización de Conductor Sancionado, el Curso de Educación Vial que será la continuación progresiva de lo establecido en los centros educativos.

Debiendo para este fin reestructurar, reforzar y contar con el personal idóneo, el mismo que deberá de ser capacitado de manera anual y que se encuentren registrados en los Sistemas Informáticos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 5: Registro de Educadores en Seguridad Vial.

Créese el Registro de Capacitación para profesores de educación básica regular, el mismo que estará a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en convenio con el Consejo Nacional de Seguridad Vial quien en la actualidad brinda cursos sobre esta materia, este último quien se encargará de capacitar de manera progresiva a los profesores de aula de conformidad a la estructura curricular establecida.

Artículo 6: Sanciones para infractores de tránsito sean conductores o peatones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de manera conjunta con la Dirección Ejecutiva de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú y las Municipalidades Provinciales, establecerán mecanismos para que los infractores de las normas de tránsito sean peatones o conductores, solo en su categoría de leves, cumplan trabajos comunitarios directamente relacionados a mejorar condiciones de seguridad vial, lo que permitirán su reeducación y un apoyo de material humano en las áreas denominadas puntos negros de accidentalidad, debiendo priorizarse en estas labores colegios, hospitales y mercados.

Artículo 7: Facultad de forma opcional de poner cámaras de video en los semáforos.

Desde la entrada en vigencia de la presente ley, las entidades competentes en implementar la semaforización de las intersecciones en zonas urbanas principales de la ciudad, donde sean las más transitadas por vehículos y peatones, tendrán la facultad opcional de colocar cámaras de videos que permitan tener imágenes en colores que ayudarán a controlar las infracciones de tránsito, accidentes y delitos comunes, estas imágenes se pondrán a disposición de las autoridades policiales, judiciales y/o otras para la investigación y/o sanción.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

Modifíquese el Texto del Artículo 1° de la Ley N° 29005 Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de Escuelas de Conductores, con el siguiente texto:

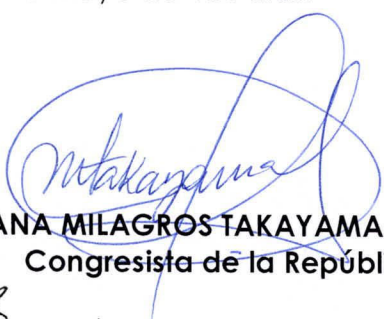
"El Objeto de la Ley, es regular la autorización y el funcionamiento de las Escuelas de Conductores de Vehículos Motorizados, estableciéndose como condición básica y obligatoria la aprobación de los programas de formación dictados por estas entidades para la obtención, revalidación y re-categorización de las licencias de conducir en todas sus clases y categorías".

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

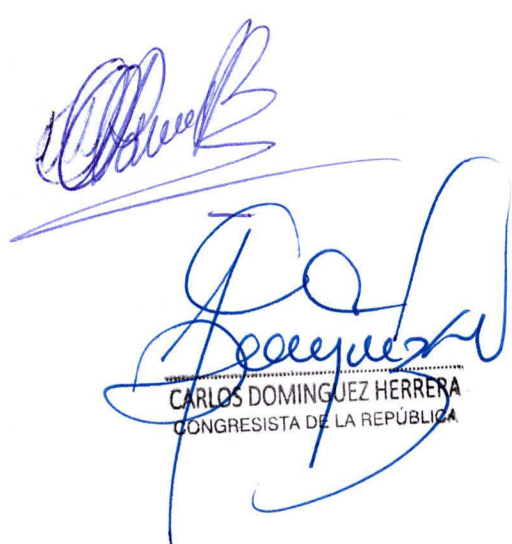
PRIMERA. - En concordancia al Manual de Seguridad Vial emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Vivienda, Saneamiento y Construcción deberá en el plazo de 180 días desde la entrada en vigencia de esta norma publicar el Manual de Diseño Geométrico de Vías Urbanas que será de obligatorio cumplimiento por las autoridades competentes de la construcción de obras regionales, provinciales o distritales bajo responsabilidad.

SEGUNDA. - el Ministerio de Salud, en el plazo de 180 días desde la entrada en vigencia de esta norma publicará un Protocolo de Atención Único de Heridos producto de Accidentes de Tránsito que establecerá los procedimientos a seguir para optimizar el uso de los recursos.

TERCERA. - El Ministerio del Interior a través de la Policía Nacional del Perú, publicará el Manual de Intervención en Vía Pública de Infracciones de Tránsito y Transporte, que será de obligatorio cumplimiento por parte del personal policial, inspectores de transporte de las municipalidades, inspectores de los gobiernos regionales y de la SUTRAN, en un plazo no mayor de 180 días.


LILIANA MILAGROS TAKAYAMA JIMÉNEZ
Congresista de la República


Carlos Tubino Arias Schreiber
Portavoz (T)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular


CARLOS DOMÍNGUEZ HERRERA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 07 de MARZO del 2019.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 3905 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) se estima que cada año en el mundo mueren 1.3 millones de personas y 50 millones resultan heridas a consecuencia de diferentes tipos de accidentes de tránsito, con un costo económico aproximado de 518 mil millones de dólares anuales, lo que representa para cada país un promedio del 1.5% a 2.5% del producto bruto interno (PBI).

Según la OMS y la OPS las lesiones causadas por el tránsito son la causa principal de muerte en el grupo etario de 15 a 29 años de edad, en estas cifras se encuentran estudiantes de educación secundaria e instituciones superiores; asimismo al grupo etario de 05 a 15 es la Tercera causa principal de muerte y en estas cifras se encuentran estudiantes de educación Inicial y primaria.

Estos accidentes son ocasionados por diferentes medios de transporte terrestre que constituyen un problema creciente de salud pública que afecta a los usuarios de la vía pública, en particular, a estudiantes y adultos mayores.

Las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) señalan de no emprenderse acciones pertinentes en materia de prevención en 2020, las muertes resultantes del transporte vehicular aumentarán considerablemente en países como el nuestro.

Dado su impacto sobre la carga en la salud mundial, el tema de seguridad vial se ha incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030.

Estos Objetivos fueron adoptados por todos los Estados Miembros en la Asamblea General de las Naciones Unidas, con metas muy precisas en seguridad vial, que el (plan estratégico nacional. de seguridad vial) PENSV 2017-2021 recoge y hace suya:

ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades:

Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

ODS 11 - Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles:

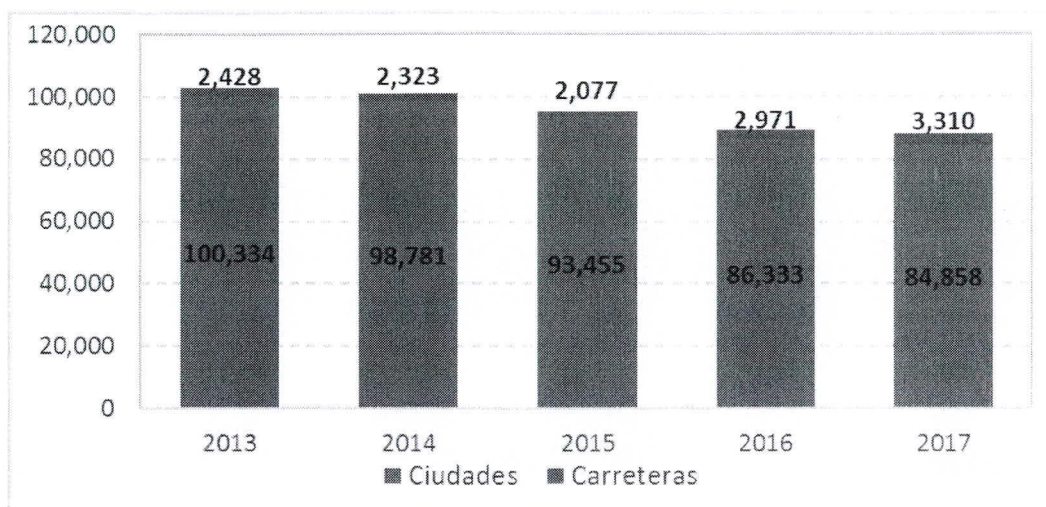
Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

En nuestro país, según datos estadísticos proporcionados por la Policía Nacional del Perú, el 82.8% aproximadamente de los accidentes de tránsito se producen por causas netamente humanas, lo que es un indicador recurrente en la siniestralidad, debido a la falta de promover los valores por el respeto a las normas de convivencia social, priorizando el respeto a la vida, las normas de tránsito y a la importancia del correcto desplazamiento sobre las vías, (sea como peatón, ciclista, pasajero y conductores de vehículos menores y mayores) y de esta forma contribuir a la reducción de los índices de accidentalidad a mediano y largo plazo.

El número de accidentes de tránsito en el Perú, en los últimos cinco años, ha presentado una tendencia decreciente que en promedio ha sido de -3.8% cada año, pasando de 102,762 accidentes en el 2013 a 88,168 en el 2017. Sin embargo, el número de accidentes en carreteras, que representa el 3% del total a nivel nacional, ha tenido un incremento en los últimos dos años (Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1

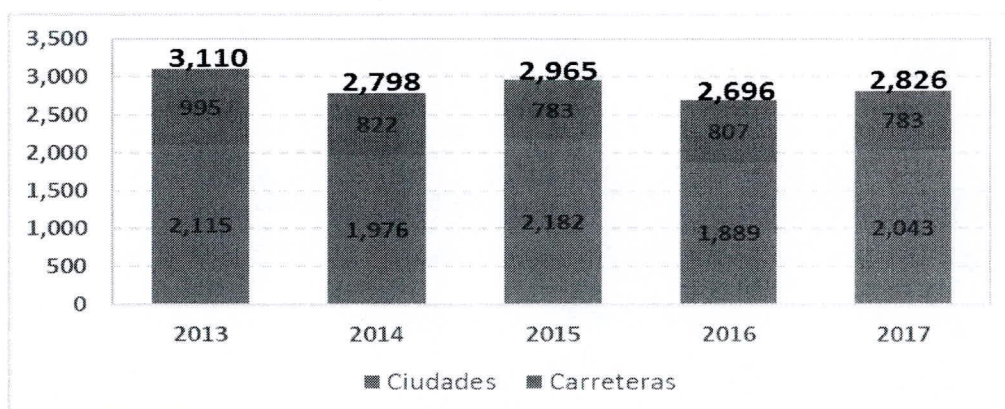
Número de accidentes de tránsito según ubicación, años 2013 a 2017.



Tal como se puede ver en el **Gráfico N° 2**, el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito ha disminuido a una tasa promedio anual de -2.4% entre el 2013 y el 2017. No obstante, en ello, en carreteras si bien el número de muertes en el último año se redujo, el número de accidentes se incrementó, pero debido a la severidad de los accidentes, las cifras de fallecidos en estas vías representan el 30% del total a nivel nacional. De otro lado, las muertes en accidentes que ocurren dentro de las ciudades tuvieron un incremento de 8% entre el 2016 y el 2017.

Gráfico N° 2

Número de personas fallecidas debido a accidentes de tránsito según ubicación, años 2013 a 2017.



En el Gráfico 3 se presentan las principales causas de accidentes de tránsito en el periodo de enero a noviembre para los años 2016 y 2017. Se observa que la principal causa de accidentes de tránsito, ocurridos en los años 2016 y 2017, es la falla cometida por el conductor, dicho factor representa el 72% y 71% respectivamente.

Las fallas cometidas por los conductores engloban el exceso de velocidad, la imprudencia del conductor, el estado de ebriedad del conductor, el desacato de señal de tránsito, la invasión de carril y el caso de vehículo mal estacionado. Se registraron para el periodo de enero a noviembre del 2016 un total de 58, 955 accidentes ocurridos por fallas cometidas por conductores. Para el año 2017 en el mismo periodo considerado, dicho cantidad se reduce a 57, 505, registrándose un decrecimiento de 2.46%.

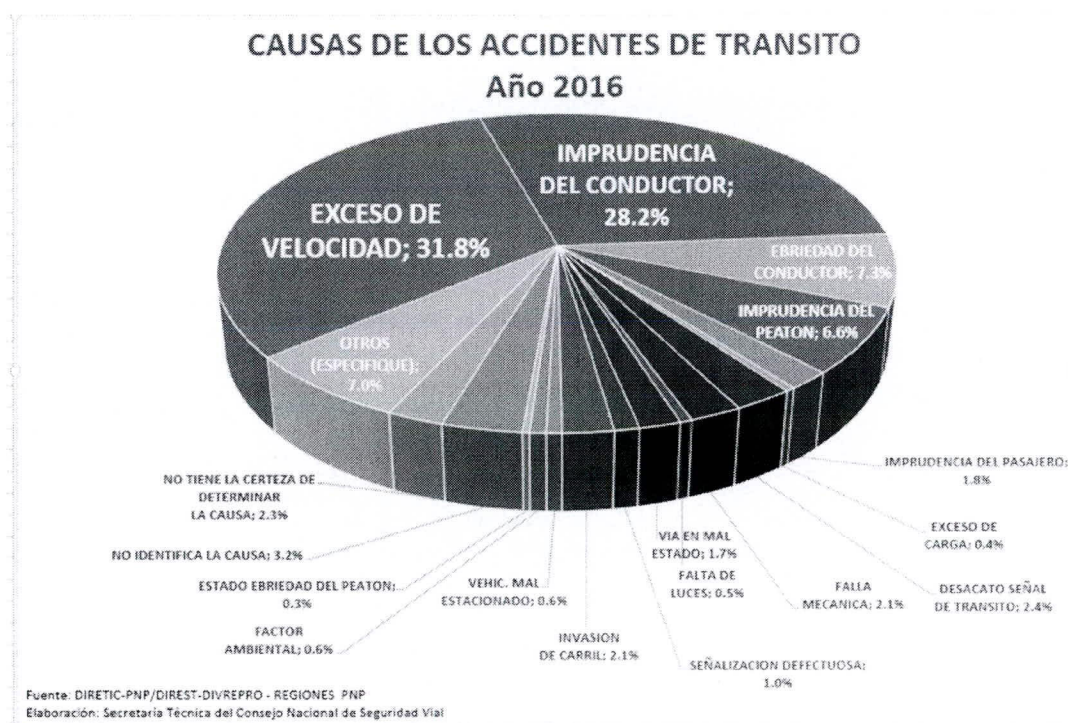
Como segunda causa importante de accidentes de tránsito en el periodo señalado, se tiene a las fallas del peatón o pasajero. Esto concierne aquellos accidentes causados por fallas o imprudencias del peatón, imprudencia del pasajero y ebriedad del pasajero. Dicho factor responsable de los siniestros presentó una cantidad de 7, 108 accidentes en el periodo de enero a noviembre del 2016 y de 6,842 accidentes en el mismo periodo considerado para el año 2017, habiéndose reducido en un porcentaje de 3.74%.

Como tercera causal significativo de accidentes de tránsito se tiene a las fallas mecánicas, factor que engloba a las fallas mecánicas propiamente dichas y a la falta de luces. Se registraron 2, 093 accidentes en el periodo de estudio para el año 2016 y disminuye a 2,084 accidentes en el año 2017 (-0.43%).

Gráfico 3

Principales causas de accidentes de tránsito ocurridos entre enero y noviembre de los años 2016 y 2017.

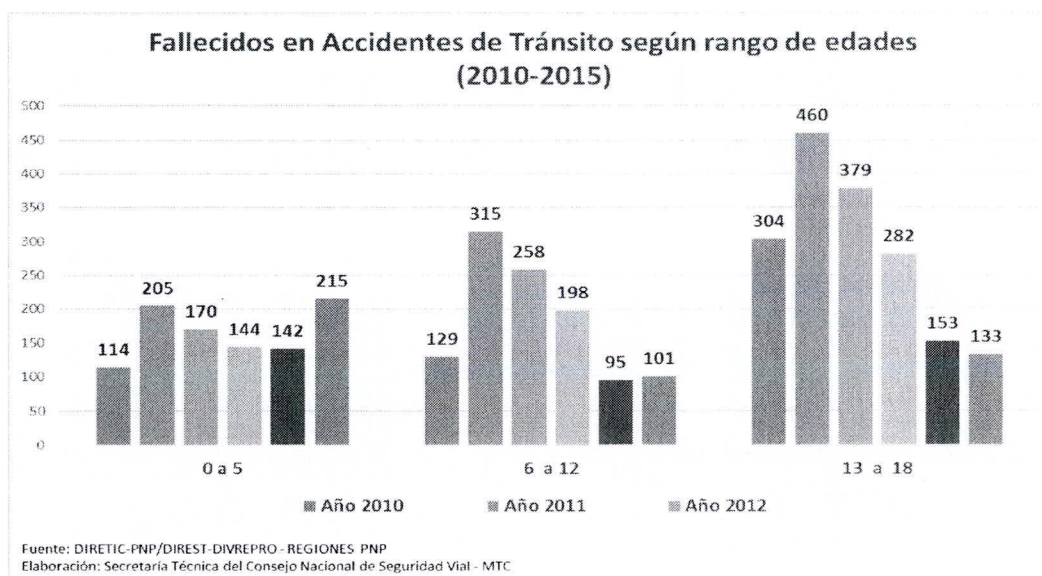
Causas	2016	2017	Variación %
Fallas del Conductor	58,955	57,505	-2.46%
Fallas del Peatón y Pasajeros	7,108	6,842	-3.74%
Fallas Mecánicas	2,093	2,084	-0.43%
Otros*	13,186	14,648	11.09%



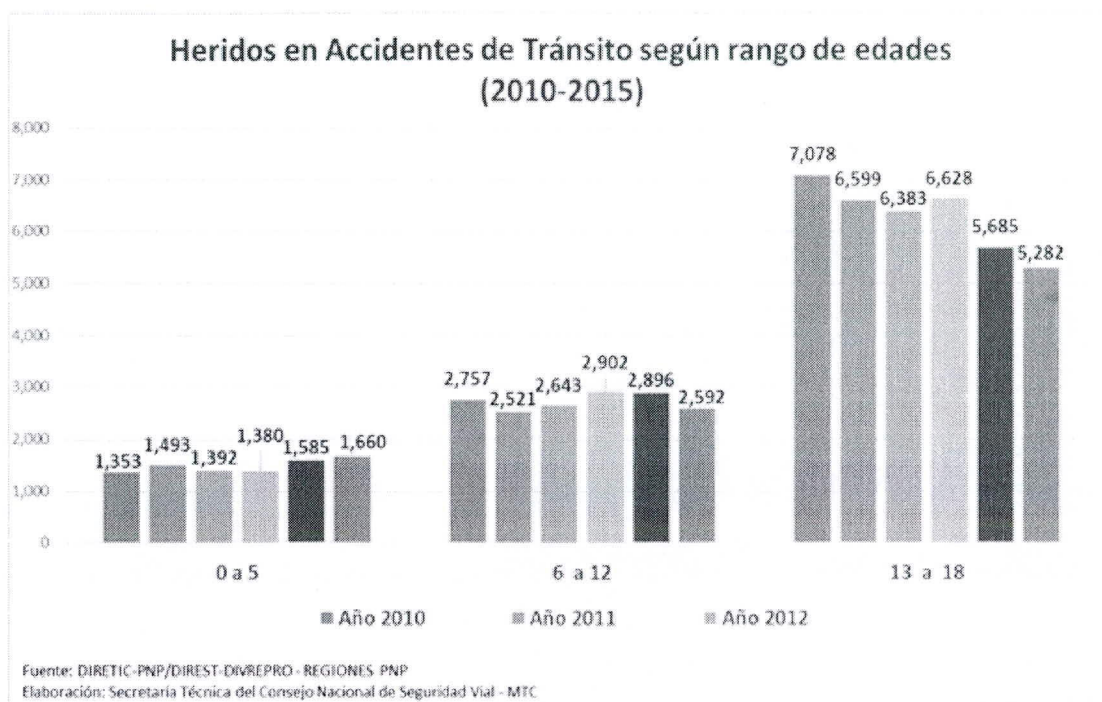
Como podemos observar de las estadísticas anteriores, pese a los esfuerzos del Poder Ejecutivo, no se cuenta con políticas claras ni mucho menos sostenidas que puedan ser medibles y que tengan reducciones consistentes de los índices de mortalidad, por lo que es necesario asegurar estos cambios por intermedio de leyes que perduren en el tiempo y que coadyuven a las instituciones a mejorar su rol frente a la problemática de la seguridad vial, no podemos disminuir los esfuerzos cuando al año en promedio mueren 3000 PERUANOS y casi 50 000 resultan heridos.

De allí surge la necesidad de realizar cambios normativos que nos aseguren el cambio de actitud de los usuarios de las vías en especial de

los niños y jóvenes de nuestro país, quienes según las cifras reportados por la Policía Nacional del Perú, entre los años 2010 al 2015 con respecto a menores de edad comprendida entre los 0 años a 18 años se han producido 3 797 fallecidos producto de los accidentes de tránsito, debemos entender que en el presente grupo etario afectado están los incluidos los estudiantes de educación inicial, primaria y secundaria, tal como lo demuestra el presente cuadro estadístico.



Del mismo modo, entre los años 2010 al 2015 con respecto a menores de edad comprendida entre los 0 años a 18 años se han producido 62 829 heridos.



Por lo que es indispensable que la educación vial se enseñe en todos los niveles de la educación básica regular y sobre todo que se pueda continuar en las escuelas de conductores autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones que son la entidad llamadas a formar a los conductores de vehículos particulares y profesionales, para asegurar una adecuada cultura vial y que contemos con un ecosistema vial armonioso en el que se ponga como fin supremo la vida humana, se priorice a los peatones sobre los vehículos, y que los medios de transporte interactúen de manera armoniosa y con una clara finalidad de mejorar la calidad del servicio.

Otro problema es quien enseña a los usuarios de las vías los temas de seguridad vial, si continuamos con el esquema actual, el que te enseña a conducir es una familiar, amigo, u otro análogo que tiene las mismas taras de conducción y que nunca fue capacitado, por lo que resulta necesario que se implemente un registro y se establezca como puede ser un profesional capacitado para ser considerado como instructor de seguridad vial, y que no sea una persona empírica que en vez de ayudar puede empeorar la situación.

Se necesita también acabar con la impunidad de los conductores antes las infracciones de tránsito, no descuidando al peatón, al que tiene que educársele para que respete las señales de tránsito, que le servirán para disminuir el riesgo de un accidente de tránsito, por lo que resulta imperioso que se tenga un registro único de licencias de conducir que contenga las licencias de la clase A y B, que hasta la fecha no se tiene, es por ello que un conductor de vehículos menores (motos y moto-taxis) puede sacar por ejemplo su licencia en Cusco y trabajar en Tumbes, ya que las licencias de la Clase B tienen validez a nivel nacional, pero las sanciones no son registradas ni mucho menos su validez en un sistema al que se pueda consultar en cualquier trabajo de campo de fiscalización de la policía o de los inspectores de transporte, por lo que debe de implementarse de manera urgente.

La impunidad también se da por la falta de pago de las infracciones de los peatones y conductores, muchas veces esta falta de pago no por no querer sino por las dificultades económicas que tienen que no los hace tener los medios suficientes para cumplir con sus obligaciones, por lo que es necesario poder realizar algunos cambios para poder tener trabajos comunitarios que puedan ayudar en los temas de seguridad vial, como son el pintado de calles, limpieza de señales de tránsito, dirigir el tránsito frente a colegios, hospitales y mercados; que ayuden realmente a temas de congestión, inseguridad vial, y sobre todo que no son resueltos por falta de personal.

Otro problema de impunidad tal como se ha evidenciado por enésima vez en la denuncia periodística del Diario El Comercio en su edición del domingo 25 de noviembre del 2018 es la facilidad de vulnerar los sistemas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la falta de supervisión y control por falta de personal de SUTRAN, lo que implica que se tenga que tener un nuevo esquema donde la tecnología prime y no dé lugar a la corrupción ni al facilismo que lo único que consigue es que mueran peruanos, y el Perú pierda entre el 1% y 3% del PBI esto de acuerdo a lo señalado en el proyecto de Plan Nacional de Seguridad Vial 2015-2021 según sistema IRAP, por lo que es necesario que la SUTRAN pueda tener como aliado al sector privado que cuente con certificaciones (ISOS) que le permitan tener una gestión transparente y que dé certeza que los procedimientos se cumplen de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.

Y otro de los aspectos de tecnología importantes es que se tenga en cada semáforo incorporado, una cámara de seguridad que permita ser testigo en un accidente de tránsito y que contribuya decididamente en la gestión del tránsito de las ciudades.

Es necesario que las escuelas de conductores le den programas de formación a los conductores particulares y profesionales, para obtener – revalidar – re-categorizar, esto ya que es necesario tener una formación continua que contribuya en que los conductores interioricen su rol frente a la vía y su entorno.

Los manuales y protocolos propuestos harán que tengamos estándares que hasta la fecha no tenemos, como ejemplo en un rescate de víctimas de accidentes de tránsito de un vehículo en la panamericana sur, pueden ir ambulancias de los bomberos – SAMU – Policía Nacional – Rutas de Lima y otras, mientras que si estas en Ancón con suerte irá la ambulancia de los bomberos, esta falta de planificación hace que se pierdan minutos valiosos y se pierdan recursos logísticos que pueden ser reutilizados para otras emergencias.

Finalmente se busca reducir el número de víctimas de accidentes de tránsito, limitando además la gravedad de las lesiones y el sufrimiento que ocasionan en las personas estos accidentes. Los accidentes son generados por una cadena de acciones en donde intervienen desde el conductor, hasta los peatones, quienes resultan ser los más proclives a no proteger su propia integridad física ya que sus inconductas lo exponen a un sin número de riesgos asociados a su desplazamiento.

I.VIGENCIA.

La presente ley entrara en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no irrogara ningún gasto al estado, ni costo negativo, respetando lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, toda vez que propone modificaciones al art, 1º de la Ley N° 29005, y esta nueva ley tiene el Objeto de, regular la autorización y el funcionamiento de las Escuelas de Conductores de Vehículos Motorizados, estableciéndose como condición básica y obligatoria la aprobación de los programas de formación dictados por estas entidades para la obtención, revalidación y re-categorización de las licencias de conducir en todas sus clases y categorías", la presente ley será parte de las obligaciones administrativas y contractuales que se establezcan para el desarrollo de los objetivos planteados en la presente ley.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

LA presente norma no deroga las disposiciones que se opongan a la presente ley.