Proyecto de Ley N° 5092/2022-CR

ZEA CHOQUECHAMBI OSCAR

CONGRESO
REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPUBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
18 MAYO 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 2:21 pm

PROYECTO DE LEY QUE CREA EL CENTRO DE GESTION Y MONITOREO INTEGRAL DE ENTIDADES COMPLEMENTARIAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL A FIN DE FORTALECER LA PREVENCION EN FAVOR DE LA SEGURIDAD VIAL

El Congresista de la República que suscribe, miembro del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial, y ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente Proyecto de Ley:

I.-FORMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE CREA EL CENTRO DE GESTION Y MONITOREO INTEGRAL DE ENTIDADES COMPLEMENTARIAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL NACIONAL A FIN DE FORTALECER LA PREVENCION EN FAVOR DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 1.-Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto prevenir, supervisar y monitorear el cumplimiento estricto de todas las exigencias normativas sujetas a cumplimiento hacia las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre.

Artículo 2.-Finalidad de la Ley.

La presente Ley tiene por finalidad, implementar un sistema integral de infraestructura tecnológico operado por un ente público o privado ajeno a la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías, el cual deberá de estar debidamente autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin de implementar un centro de gestión y monitoreo integral sobre todas las entidades complementarías, obligando a hacer cumplir todos los procedimientos y procesos establecidos en normas de la competencia y con ello salvaguardar la vida humana.

Artículo 3.-Entidades Complementarias bajo el amparo de la presente Ley.

Las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre sobre las cuales se deberá de implementar son los centros de inspección técnica vehicular, escuela de conductores, entidades habilitadas para expedir certificados de salud a postulantes a licencias de conducir – ECSAL, entidades certificadoras de conversiones a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular; talleres de conversión a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular.

Artículo 4.-Obligación del Centro de Gestión y Monitoreo Integral

Debe de entregar en tiempo real toda la información y/o permitir el acceso en todas las etapas, procedimientos, registros, fichas, informes, certificados, identificación biométrica dactilar activa de dedo vivo, transmisión de video por cámaras de reconocimiento facial al amparo de todas las normas de carácter legal y los reglamentos expedidos tanto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías.

Artículo 5.-Ambito de competencia.

El Centro de Gestión y Monitoreo Integral tendrá un ámbito de acción y competencia territorial a nivel nacional bajo el ente rector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 6.-Modalidad de Contratación con el Estado

Bajo concesión de servicios en asociación público privadas.

Artículo 7.-Plazo de Concesión de Servicios

Plazo de 10 años, pudiendo ser renovable previa evaluación técnica legal.

Artículo 8.-Autoridad responsable de la concesión

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones será el responsable de concesionar los servicios a alguna asociación pública privada nacional.

Artículo 9.-Inversión.

La inversión de El Centro de Gestión y Monitoreo Integral es propia.

Artículo 10.-Financiamiento.

Se rige al amparo de los establecido en el artículo 62° de la Constitución Política del Perú en cuanto a su accionar con las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre a monitorear.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.-Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías para que, en el plazo de 60 días naturales, formulen y dicten las medidas reglamentarias para el cumplimiento de la presente Ley.

SEGUNDA.-Díctese un plazo de un año para obligatorio cumplimiento de presentación de ISOS 9001 y 37001.

TERCERA.-Determínese la responsabilidad de la autoridad encargada de su implementación en el plazo establecido, bajo responsabilidad administrativa y penal.

CUARTA.-La presente ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ARTICULO UNICO.-Deróguese cualquier norma que se contraponga a la presente Ley.

OSCAR ZEA CHOQUECHAMBI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

Segundo Quiroz B.

ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA
Congresista de la República
Vocera Alterna del Grupo Parlamentario
Bloque Magisterial Concertación Nacional

Germán Tacuri

Paul Gutierrez T.

Pastor Valera

II. EXPOSICION DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

La Constitución Política del Perú en su artículo 118° - Atribuciones del Presidente de la RepúblicaCorresponde al Presidente de la República en su inciso 8 dice: "Ejercer la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas, ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones". Es decir; conforme a lo determinado en la primera disposición complementaria final corresponde al ejecutivo reglamentar la presente Ley bajo responsabilidad.

La Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en su artículo 2 de las definiciones entiéndase en su literal a) dice: "Entidad Complementaria: Persona natural o jurídica habilitada por la autoridad competente para prestar servicios complementarios al transporte y/o tránsito terrestre"; es decir que conforme a lo mencionado en el artículo 1° de la presente Ley que establece tener competencia sobre todas aquellas entidades complementarias conforme lo describe jurídicamente la presente Ley de Transporte y Tránsito Terrestre en su artículo 2° y de aquellas entidades complementarias descritas en el artículo 3° de la presente Ley.

La Ley N° 29237 – Ley que Crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares en su artículo 1° objeto de la norma dice: "Créase el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, encargado de certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, y las condiciones ambientales saludables" y sus Disposiciones Finales en su artículo PRIMERA -Aplicación supletoria de la Ley, dice: "La función normativa que le corresponde ejercer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en virtud de la presente Ley, será de aplicación supletoria a los Contratos de Concesión celebrados al amparo de otras normas en materia de revisiones o inspecciones técnicas vehiculares antes de la vigencia de esta Ley. Las entidades del Estado que participaron en esos contratos, ejercen sus obligaciones contractuales con cargo a sus respectivos presupuestos". Es decir; como principal protección es la seguridad vial que es propiamente la vida humana y en su disposición final determina y ejerce como ente rector el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la aplicación supletoria sobre los contratos de concesión, como lo establece la presente Ley que determina sobre la celebración de contratos de concesión de servicios.

La Ley N° 29380 – Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, en su artículo 2° - Ámbito de Competencia dice: La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) tiene competencia para normar, supervisar,

fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías de los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector". Es decir, tiene competencia en cuanto a normar, supervisar, fiscalizar y sancionar en cuanto a servicios complementarios al servicio de transporte terrestre, no obstante, ha sido insuficiente a razón de alcanzar a reducir dos temas principalmente que es la seguridad vial en cuanto a la protección de la vida humana y el otro punto es en cuanto a la lucha contra la corrupción, no demostrando un mecanismo técnico legal a fin de prevenir estas situaciones referidas.

La misma Ley en su título II – Objetivos y Funciones en su artículo 3° Objetivos en sus literales dice: "a) **proteger la vida (el subrayado es nuestro)**, tutelar los intereses públicos y defender el derecho de los usuarios en el ejercicio de la prestación del servicio de transporte terrestre sujeto a supervisión, fiscalización y control, b) **Velar por el respeto y cumplimiento de las normas** sobre transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, las que regulan el tránsito terrestre en la red vial bajo el ámbito de su competencia, las previstas en el Reglamento Nacional de Vehículos y las **que regulan los servicios complementarios, inspecciones, certificaciones, verificaciones y otras relacionadas con el transporte y tránsito terrestre (el subrayado es nuestro)**, c)**Formalizar** el transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, así como de **los servicios complementarios relacionados con el transporte y tránsito terrestre (el subrayado es nuestro)**, asegurando que las acciones de supervisión, fiscalización y sanción sean de aplicación universal, g)**Fortalecer la capacidad de fiscalización** de los servicios de transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional y los **servicios complementarios, con la finalidad de que se desarrollen en adecuadas condiciones de seguridad y calidad en favor de los usuarios (el subrayado es nuestro)**, sancionando los incumplimientos e infracciones en que incurran". Es decir; entre sus objetivos y funciones acreditados están el proteger la vida, pero ello conlleva a mejorar el sistema de supervisión, fiscalización y sanciones en cuanto a los servicios complementarios al transporte como lo son las entidades complementarias y no pudiendo ser juez y parte es que un tercero asuma esta responsabilidad en cuanto a las entidades complementarias previniendo de esta forma posibles comisiones de infracciones a las normas de la competencia y/o que atente contra la vida.

La Ley N° 29005 – Ley que Establece los Lineamientos Generales para el Funcionamiento de las Escuelas de Conductores, en su artículo 1°.- Del objeto de la Ley dice: "El objeto de la Ley es regular la habilitación y el funcionamiento de las Escuelas de Conductores de vehículos motorizados para transporte terrestre y establecer, como condición obligatoria para la obtención de licencias de conducir en las clases y categorías profesionales, la aprobación de los cursos correspondientes, impartidos por dichas escuelas, conforme al currículo establecido en las normas reglamentarias respectivas". Es decir; esta entidad complementaria al enmarcar como objeto el procedimiento a actuar por parte de

las escuela de conductores a fin de ser un requisito previo a la obtención de una licencia de conducir, urge mayor control en prevención al recaer gran responsabilidad en que la persona que obtenga una licencia de conducir obtenga el derecho a conducir un vehículo con la protección jurídica que otorga el Estado, es así que al no ser aún una persona diestra y manejar un arma con consecuencias mortales urge mayor control en cuanto a la prevención, más que en la sanción, por ello un mejor control en infraestructura tecnológica.

El Decreto Supremo N° 007-2016-MTC – Aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y Modificar el Texto Unico Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en su Capitulo II: ACCESO - Artículo 41.- Entidades Habilitadas para la Expedición de Certificados de Salud para Licencias de Conducir, en su numeral 4.1 dice: "Las IPRESS, una vez que sean autorizadas como ECSAL, mediante su inscripción en el RECSAL, pueden expedir certificados de salud **para postulantes a licencias de conducir (el subrayado es nuestro)**, vinculantes para el SELIC" y en el Título IV: De la Formación de Conductores - Capítulo I: ESCUELAS DE CONDUCTORES en su Artículo 51°.- Escuelas de Conductores, numeral 51.1 dice: "Las Escuelas de Conductores son centros de formación, preparación y capacitación en materia de conocimientos y habilidades para la conducción de vehículos automotores de transporte terrestre **a postulantes a la obtención de licencias de conducir" (el subrayado es nuestro)**. Es decir esta ley regula la autorización tanto para las entidades complementarias como Establecimientos de Salud para la obtención de licencias de conducir y Escuela de Conductores para la obtención de licencia de conducir, y por ello al formar postulantes y dejarlos aptos para la obtención de dichas licencias de conducir requieren de mayor rigor en cuanto a supervisar todo el proceso de evaluación con una mejor infraestructura tecnológica que permita detectar e interrumpir el proceso de evaluación, y de esta manera se está previniendo y no sancionando cuando los accidentes de tránsito hayan ocurrido, porque lo que se prima con una mejor supervisión preventiva es la vida humana.

La Resolución Directoral N° 14540-2007-MTC-15 - Que aprueba la Directiva N° 005-2007-MTC/15 "Régimen de Autorización y Funcionamiento de las Entidades Certificadoras de Conversiones a GLP y de los Talleres de Conversiones a GLP" en su artículo 1° Objetivos.- En sus numerales 1.1 dice: "El procedimiento a través del cual se regula el mantenimiento de las condiciones de seguridad y calidad de los servicios relacionados con el uso de Gas Licuado de Petróleo-GLP, así como de las instalaciones y equipos a utilizar", el numeral 1.2 dice: "El procedimiento y requisitos que deben cumplir las personas jurídicas para ser autorizadas como Entidades Certificadoras de Conversiones a GLP encargadas de realizar la inspección física del vehículo convertido al uso de Gas Licuado de Petróleo-GLP y del vehículo originalmente diseñado para combustión de GLP (vehículo dedicado, bi-combustible o dual), con el propósito de asegurar que éste cumpla con las exigencias técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de

Vehículos, normas conexas y complementarias, así como en la normativa vigente en materia de límites máximos permisibles", luego en su artículo 5°. ENTIDAD CERTIFICADORA DE CONVERSIONES A GLP dice: "Persona jurídica autorizada a nivel nacional o regional por la DGTT para inspeccionar físicamente el vehículo convertido a GLP o el vehículo originalmente diseñado para combustión a GLP (vehículo dedicado, bicombustible o dual), certificar e instalar los dispositivos de control de carga que la DGTT disponga al mismo, suministrar la información requerida a la DGTT o a la entidad que ésta designe como Administrador del Sistema de Control de Carga de Gas Licuado de Petróleo-GLP, inspeccionar anualmente a los vehículos con sistema de combustión a GLP, así como realizar la certificación inicial y anual a los talleres de conversión a GLP autorizados por la DGTT" y en el artículo 6. TALLER DE CONVERSIÓN AUTORIZADO - dice: "Establecimiento debidamente autorizado por la DGTT, tratándose de las Regiones de Lima Metropolitana, Callao y Lima Provincias o por las Direcciones Regionales Sectoriales encargadas de la circulación terrestre en su correspondiente jurisdicción, tratándose del resto del país, para realizar la conversión del sistema de combustión de los vehículos originalmente diseñados para la combustión de gasolina o Diesel al sistema de combustión de GLP mediante la incorporación de un kit de conversión o el cambio de motor para cuyo efecto dispone de personal técnico capacitado, instalaciones, equipos y herramientas para la instalación, mantenimiento y reparación de los equipos de conversión, del motor dedicado instalado y del vehículo convertido en general". Según lo vertido en párrafos anteriores tanto para entidades certificadoras de las conversiones a GLP y los talleres de conversión a GLP requieren de monitoreos constantes durante todo el procedimiento y con ello prevenir o reducir mediante la prevención posibles fallas, o malos procedimientos, y no detectar cuando ya estén instalados, dado que en ese momento solo pasaría que se certifique los accidentes de tránsito por malas conversiones o certificaciones por estas instalaciones dado que podría resultar en armas letales dichos vehículos con instalaciones mal dadas.

La Resolución Directoral N° 3990-2005-MTC-15 – Que aprueba la Directiva N° 001-2005-MTC/15 "Régimen de Autorización y Funcionamiento de las Entidades Certificadoras de Conversiones y Talleres de Conversión a GNV" en su artículo 1° Objetivos - Son Objetivos de la presente Directiva establecer lo siguiente en su numeral 1.1 dice: "El procedimiento a través del cual se regula el mantenimiento de las condiciones de seguridad y calidad de los servicios relacionados con el uso de Gas Natural Vehicular – GNV, así como de las instalaciones y equipos a utilizar", en el artículo 5° Entidad Certificadora de Conversiones dice: "Persona jurídica autorizada a nivel nacional por la DGCT para inspeccionar físicamente el vehículo convertido a GNV o el vehículo originalmente diseñado para combustión a GNV (vehículo dedicado, bi-combustible o dual), certificar e instalar el chip u otro dispositivo que el Consejo Supervisor disponga al mismo, suministrar la información requerida al Sistema de Control de Carga de GNV e inspeccionar anualmente a los vehículos con sistema de combustión a GNV y a los Talleres de Conversión autorizados por la DGCT, de acuerdo a las exigencias establecidas en el numeral 5.1 de la presente

Directiva", y en el artículo 6° Taller de Conversión Autorizado, que dice: "Establecimiento debidamente autorizado por la DGCT para realizar la conversión del sistema de combustión de los vehículos originalmente diseñados para la combustión de gasolina, diesel o GLP al sistema de combustión de GNV mediante la incorporación de un kit de conversión o el cambio de motor para cuyo efecto dispone de personal técnico capacitado, instalaciones, equipos y herramientas para la instalación, mantenimiento y reparación de los equipos de conversión del motor dedicado instalado y del vehículo convertido en general". Según lo vertido en párrafos anteriores tanto para entidades certificadoras de las conversiones a GNV y los talleres de conversión a GNV requieren de monitoreos constantes durante todo el procedimiento y con ello prevenir o reducir mediante la prevención posibles fallas, o malos procedimientos, y no detectar cuando ya estén instalados, y que luego resulten en fallas mecánicas que recaigan en accidentes de tránsito con consecuencias mortales. Por lo que no sólo basta con supervisar o fiscalizar cuando ya se convirtió o certifico esta conversión y ya la falla este dada. Volviendo a recordar que la vida humana es el fin supremo de la Ley.

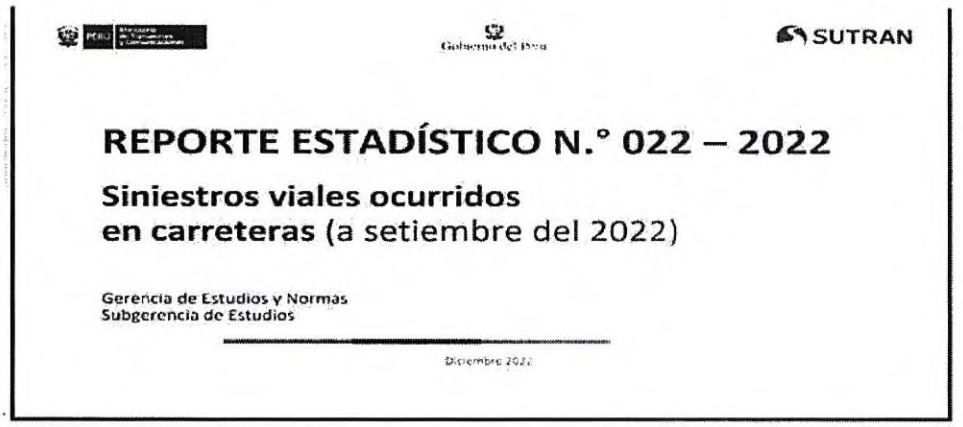
La Resolución Directoral N° 964-2018-MTC/01 que resuelve en su artículo 1° la Reorganización del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir Declárese en reorganización el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, por el plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la publicación de la presente resolución; con el objeto de evaluar y adoptar medidas correctivas urgentes a fin de asegurar la adecuada gestión funcional y administrativa de la Dirección General de Transporte Terrestre, así como, asegurar la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir vehículos de transporte terrestre, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y en su artículo 4 las Funciones del Comité de Reorganización Constituyen funciones del Comité de Reorganización, las siguientes: "1.-Evaluar el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir; 2.-Identificar la problemática o distorsiones presentadas en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, así como, encausar las acciones para el deslinde de responsabilidades ante los órganos competentes; 3.-Elaborar una propuesta de reforma integral al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir; 4.-Revisar los resultados de las acciones de supervisión, fiscalización, control y sanción de las escuelas de conductores, de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, y de los centros de evaluación; 5.-Presentar al Despacho Ministerial, un Informe Final con las conclusiones de la evaluación realizada, así como, recomendando las acciones a adoptar en el corto, mediano y largo plazo, a fin de asegurar la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir vehículos de transporte terrestre, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de la Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; y, 6.-Otras funciones que aseguren lo dispuesto en la presente resolución". En este sentido denota y reconoce las graves situaciones por deficiencia e irregularidades que sucede en los procedimientos para la obtención de las licencias de conducir entendiendo

que viene desde los procedimientos previos recaídos en las entidades complementarias del servicio de transporte terrestre, siendo muy grave que a la fecha no se ha implementado tales correcciones conforme a lo resuelto, y peor que la licencia de conducir es un documento que faculta la conducción de un arma mortal en caso el procedimiento para su obtención este sujeto de irregularidades y/o cuestionamientos, e incluso por falta de destreza a la conducción de un vehículo automotor.

La Resolución Directoral N° 986-2018-MTC/01 resuelve en su artículo 1° la Reorganización del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares el mismo que dice: "Encargar al Comité de Reorganización creado por la Resolución Ministerial N° 964-2018-MTC/01 la función de evaluar y proponer las medidas correctivas que resulten necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento del Sistema nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares". Entonces estamos frente a otro reconocimiento normativo de deficiencias ya sea por irregularidades o defectos en su proceso de evaluación de procedimientos para la evaluación e inspección vehicular al interior de los centros de inspección técnica vehicular y que la entidad encargada de supervisar, fiscalizar y sancionar no obtuvo los resultados esperados según la Ley de su creación, por ello es que el ente rector que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones resuelve en emitir una resolución directoral que reorganiza todo el sistema nacional de inspecciones técnicas vehiculares por los considerandos sustentatorios de la misma resolución.

De la revisión estadística publicado en la página web del link https://www.gob.pe/institucion/sutran/informes-publicaciones/3813031-reporte-estadistico-n-023-2022. Se despende lo siguiente en cuanto a accidentes ocurridos en carreteras de setiembre a 29 de diciembre de 2022.

Cuadro 1:


SUTRAN

REPORTE ESTADÍSTICO N.° 022 – 2022

Siniestros viales ocurridos
en carreteras (a setiembre del 2022)

Gerencia de Estudios y Normas
Subgerencia de Estudios

Diciembre 2022

Cuadro 2: Aquí se muestra el cuadro de accidentes viales desde enero a setiembre del 2022 donde se aprecia un incremento de 1.11 % respecto del mismo periodo de 2021.

SUTRAN

Número de siniestros viales ocurridos en carreteras

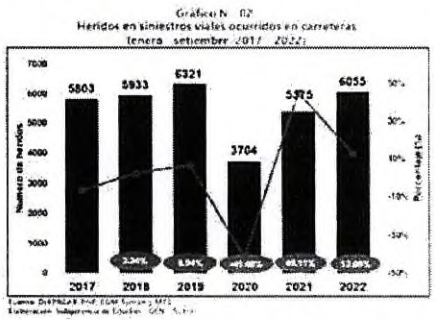
De enero a setiembre del 2022, se registraron 4191 siniestros viales ocurridos en carreteras (nacionales y departamentales), lo que significó un aumento del 1.11% respecto del mismo periodo de 2021.

Cuadro 3: Aquí se ilustra los accidentes viales con resultados de daños personales (heridos) representando un incremento de 12.65 % comparado con el año 2021.

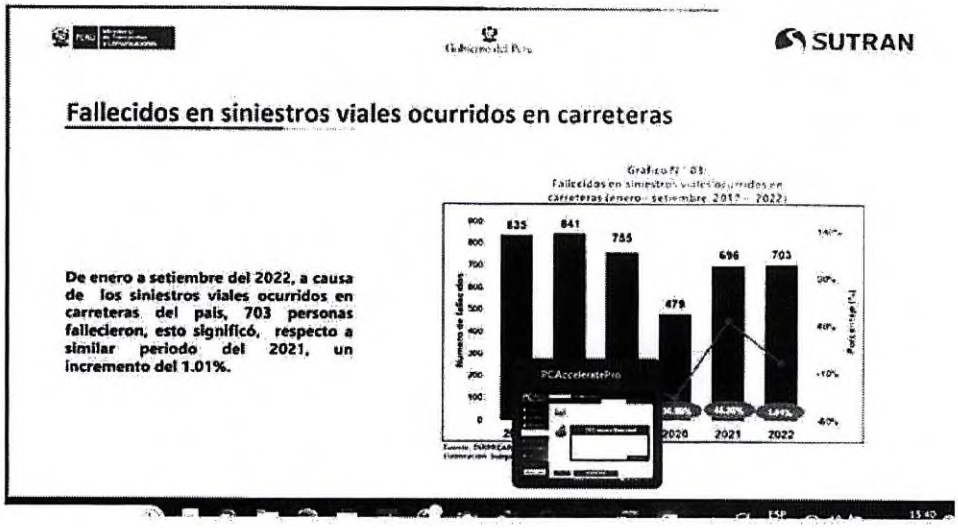
SUTRAN

Heridos en siniestros viales ocurridos en carreteras

Los heridos a consecuencia de la ocurrencia de siniestros viales, en enero a setiembre del 2022, alcanzaron la cifra de 6055 personas, lo que representó un incremento del 12.65% en contraste con el mismo periodo de 2021.



Cuadro 4: Aquí se ilustra los accidentes viales con resultados de daños personales (fallecidos) representando un incremento de 1.01 % comparado con el año anterior 2021.



Aquí ilustramos con los cuadros estadísticos correspondientes al año 2021 rescatados de la página web de SUTRAN cuya fuente de información es la Policía Nacional del Perú, siendo los siguientes:

Cuadro 5:

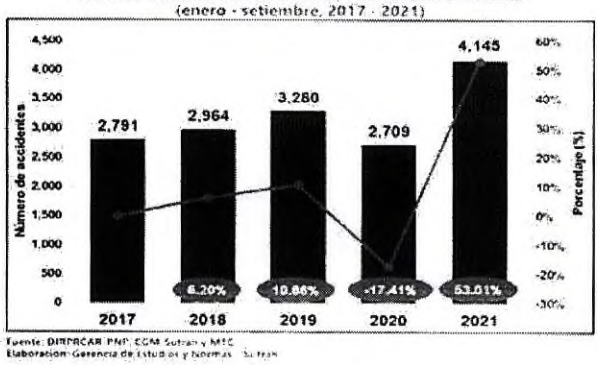
Cuadro 6: Se ilustra que los accidentes de transito se incrementaron alrededor de 53.01 % respecto del año anterior 2020.

Número de accidentes de tránsito ocurridos en carreteras

De enero a setiembre del 2021, se registraron 4,145 accidentes de tránsito ocurridos en carreteras (nacionales y departamentales), lo que significó un incremento de alrededor del 53.01% respecto del mismo período del 2020.

Respecto del mismo período del 2019, el número de accidentes de tránsito registró un incremento de 26.37%.

Grafico N° 01:
Número de accidentes de transito ocurridos en carreteras
(enero - setiembre, 2017 - 2021)



Fuente: DIRPRCAR PNP, CGM Sutran y MTC
Elaboración: Gerencia de Estudios y Normas - Sutran

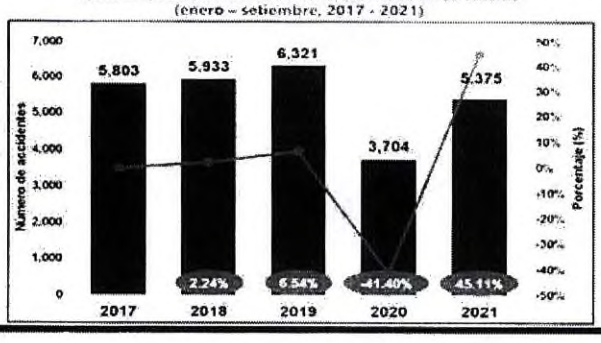
Cuadro 7: Se ilustra que los accidentes de tránsito con resultado de daños personales (heridos) se incrementaron en un 45.11% aproximado comparado con el año anterior 2020.

Heridos en accidentes de tránsito ocurridos en carreteras

Los heridos a consecuencia de la ocurrencia de accidentes de tránsito en carreteras de enero a setiembre del 2021 alcanzaron la cifra de 5,375 personas, lo que representó un incremento aproximado del 45.11% en contraste con el mismo período del 2020.

Respecto del mismo período del 2019, los heridos disminuyeron en 14.97%.

Grafico N° 03:
Heridos en accidentes de transito ocurridos en carreteras
(enero - setiembre, 2017 - 2021)



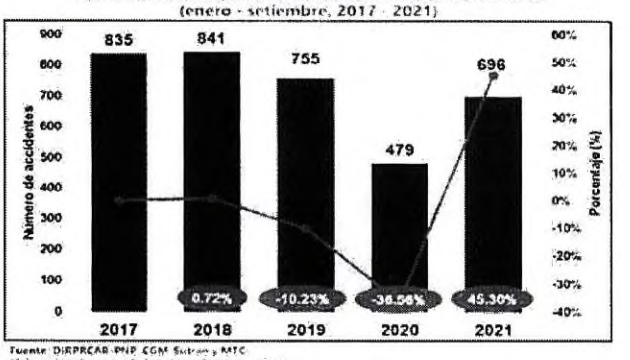
Cuadro 8: Se ilustra que los accidentes de tránsito con resultado de daños personales (fallecidos) se incrementaron en un 45.30 % aproximado comparado con el año anterior 2020.

Fallecidos en accidentes de tránsito ocurridos en carreteras

De enero a setiembre del 2021, a causa de los accidentes de tránsito ocurridos en carreteras del país, 696 personas fallecieron, esto significó, respecto al mismo período del 2020, un incremento aproximado del 45.30%.

Respecto del mismo período del 2019, los fallecidos disminuyeron en 7.81%.

Gráfico N° 02:
Fallecidos en accidentes de tránsito ocurridos en carreteras
(enero - setiembre, 2017 - 2021)



Fuente: DIRPRCAR-PNP, CGM Sutran y MTC
Elaboración: Gerencia de Estudios y Normas

Es decir; de todos los cuadros que ilustran estadísticamente la accidentalidad vial sucedido a lo largo del territorio nacional por carretera, se advierte que siempre va en aumento y nunca se reduce, no mostrando la entidad fiscalizadora SUTRAN mayores estadísticas de años anteriores a razón que las cifras son desfavorables a la gestión de velar por la seguridad vial; es decir la protección de la vida humana. Cuando la SUTRAN su gestión básica y fundamentalmente se refleja en la fiscalización y sanciones a fin de recaudar ingresos por las multas efectuadas. Cuando para reducir la accidentalidad es supervisar en forma tecnológica preventiva todos los procedimientos que realizan las entidades complementarias ya descritas en la presente Ley.

III. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

La presente Ley busca fortalecer los sistemas de control ya existentes ejercitadas sobre las entidades complementarias al servicio de transporte terrestre denominadas centros de inspección técnica vehicular, escuela de conductores, entidades habilitadas para expedir certificados de salud a postulantes a licencias de conducir – ECSAL, entidades certificadoras de

conversiones a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular; talleres de conversión a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular a través de sistemas tecnológicos o infraestructuras tecnológicos de punta, que obtengan como resultado prevenir la comisión de malos procedimientos ya sea por negligencia, desconocimiento o intencionales que conlleven a la obtención de un documento administrativo que les permita la circulación al amparo de la Ley de un vehículo automotor o a un conductor o usuario el usar este vehículo automotor, poniendo en ambos casos un alto riesgo para la vida como derecho fundamental establecido en la Constitución Política del Perú, dejando en claro que una política vial de prevención es mejor, que una política vial sancionadora que busca en percepción la recaudación económica en vez que la protección de la vida humana, cabe mencionar que en ese último aspecto se mantiene vigente las normas en ese sentido.

IV.EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL.

Esta iniciativa legislativa no contradice la Constitución, al contrario, esta propuesta ayudará a fortalecer y mejorar los procedimientos fijados en lineamientos y normas de la competencia en cuanto a la supervisión, fiscalización y sanción desde la política de la prevención.

V.ANALISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, no generará gastos adicionales al tesoro público, por ser autofinanciado por entidad privada y sujeto a la modalidad contractual establecido en la Constitución Política del Perú en su artículo 62°, por ello no demanda gasto alguno al tesoro público.

VI.VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA 2022-2023- APROBADA MEDIANTE RESOLUCION LEGISLATIVA N° 002-2022-2023-CR

Como ya se ha expuesto la presente propuesta legislativa guarda estrecha relación con el vigésimo cuarto lineamiento respecto a Afirmación de un Estado eficiente y transparente en el extremo que dice: "Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos". Así también con el objetivo III: Competitividad del país de la agenda Legislativa 2022-2023 en su lineamiento 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

conversiones a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular; talleres de conversión a gas licuado de petróleo y gas natural vehicular a través de sistemas tecnológicos o infraestructuras tecnológicos de punta, que obtengan como resultado prevenir la comisión de malos procedimientos ya sea por negligencia, desconocimiento o intencionales que conlleven a la obtención de un documento administrativo que les permita la circulación al amparo de la Ley de un vehículo automotor o a un conductor o usuario el usar este vehículo automotor, poniendo en ambos casos un alto riesgo para la vida como derecho fundamental establecido en la Constitución Política del Perú, dejando en claro que una política vial de prevención es mejor, que una política vial sancionadora que busca en percepción la recaudación económica en vez que la protección de la vida humana, cabe mencionar que en ese último aspecto se mantiene vigente las normas en ese sentido.

IV.EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL.

Esta iniciativa legislativa no contradice la Constitución, al contrario, esta propuesta ayudará a fortalecer y mejorar los procedimientos fijados en lineamientos y normas de la competencia en cuanto a la supervisión, fiscalización y sanción desde la política de la prevención.

V.ANALISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa, no generará gastos adicionales al tesoro público, por ser autofinanciado por entidad privada y sujeto a la modalidad contractual establecido en la Constitución Política del Perú en su artículo 62°, por ello no demanda gasto alguno al tesoro público.

VI.VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA 2022-2023- APROBADA MEDIANTE RESOLUCION LEGISLATIVA N° 002-2022-2023-CR

Como ya se ha expuesto la presente propuesta legislativa guarda estrecha relación con el vigésimo cuarto lineamiento respecto a Afirmación de un Estado eficiente y transparente en el extremo que dice: "Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos". Así también con el objetivo III: Competitividad del país de la agenda Legislativa 2022-2023 en su lineamiento 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

Lima, 12 de Mayo de 2023