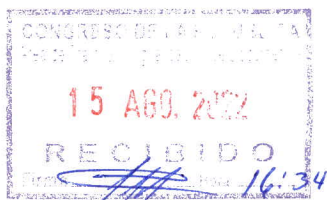




CONGRESO DE LA REPUBLICA



PROYECTO DE LEY DE PROMOCIÓN E INCLUSIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL

Los Congresistas miembros integrantes del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa de la Congresista **ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA**, y demás congresistas firmantes, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme lo establece el numeral 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY DE PROMOCIÓN E INCLUSIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Declárese de necesidad pública e interés nacional la promoción e inclusión de la educación vial en todos los niveles de enseñanza, con la finalidad de prevenir y evitar accidentes de tránsito.

Artículo 2°.- La educación vial como derecho

La Educación Vial es un derecho individual y social, es deber del Estado impartirla en los niveles de Educación inicial, primaria y secundaria.

Artículo 3°.- Definición de educación vial.

La educación vial es un proceso educativo integral y permanente que tiene como objetivo desarrollar en el ciudadano, en su rol de conductor, pasajero o peatón; la comprensión y el respeto de las normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y formarlo en el uso adecuado, responsable y solidario del espacio público.

Artículo 4°.- Participación del Ministerio de Educación

Para el logro de los objetivos señalados en el artículo 1 de la presente Ley, el Ministerio de Educación deberá:



CONGRESO DE LA REPUBLICA

1. Formular y proponer las estrategias pedagógicas en los niveles de Educación inicial, primaria y secundaria para la enseñanza de la educación vial.
2. Formular el diseño curricular nacional para la enseñanza de la educación vial.

Artículo 5°. – La Promoción de la educación vial por los gobiernos regionales, locales y organismos reguladores y fiscalizadores del tránsito y transporte

Los gobiernos regionales, los gobiernos locales, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) destinarán el total de los recursos provenientes de las multas por infracciones de tránsito, transporte público y transporte terrestre a la promoción de la educación vial mediante las siguientes actividades:

1. Campañas publicitarias masivas de información y concientización.
2. Capacitación gratuita y permanente a los conductores de vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en todas sus modalidades y transporte de carga y mercancías.
3. Fomento de la cultura de la seguridad vial en las empresas que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en todas sus modalidades y transporte de carga y mercancías.
4. Capacitación gratuita al personal directivo, docentes y tutores de Educación inicial, primaria y secundaria.
5. Elaboración y distribución de materiales de apoyo a la tarea docente y de información para padres y comunidad en general.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. – Financiamiento del Ministerio de Educación

Las acciones a cargo del Ministerio de Educación que se deban implementar para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente norma, se financian con cargo a su respectivo presupuesto institucional, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

SEGUNDA. – Financiamiento de los gobiernos regionales, locales y organismos reguladores y fiscalizadores del tránsito y transporte



CONGRESO DE LA REPUBLICA

Las acciones a cargo de los gobiernos regionales, los gobiernos locales, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) que se deban implementar para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente norma, se financian con los recursos provenientes de las multas por infracciones de tránsito, transporte público y transporte terrestre, que imponen y administran en el marco de sus competencias.

TERCERA. – Reglamentación

El Poder Ejecutivo mediante decreto supremo, reglamentará la presente ley en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles desde el inicio de su vigencia.

CUARTA. – Vigencia

La presente Ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. - Derogase o déjense sin efecto las normas legales que se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

Lima, agosto de 2022.

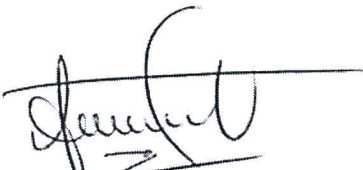


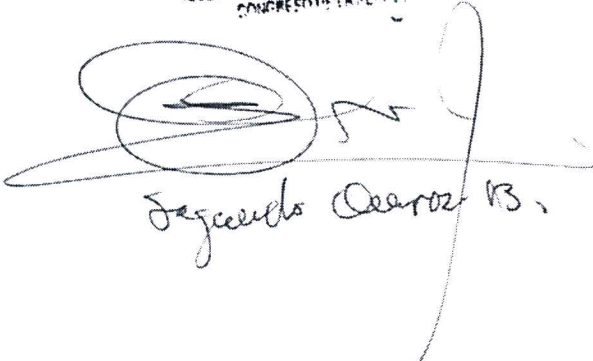

ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA


Germán Tacuri


ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES
PORTAVOZ TITULAR
COMITÉ MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES
PORTAVOZ TITULAR
COMITÉ MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


Paul Gutierrez T.


Sagredo Carrero B.


LUCINDA VÁSQUEZ VELA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPUBLICA

PROYECTO DE LEY DE PROMOCIÓN E INCLUSIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA NORMA

Nuestro país afronta durante muchos años una crisis de seguridad vial, sólo basta ver las cifras del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) para comprender la magnitud del problema:

Cuadro 01¹

VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FATALES							
2013 – 2020							
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3176	2798	2965	2696	2826	3244	3110	2159

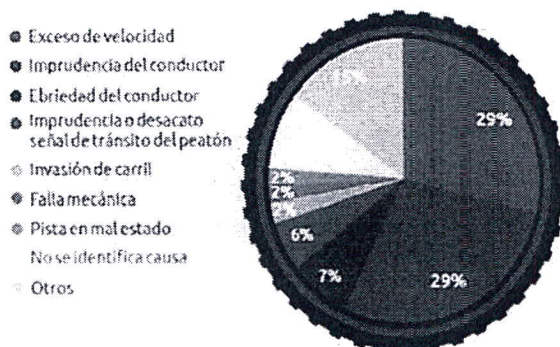
La Defensoría del Pueblo en su primer reporte de seguridad vial elaborado en diciembre del 2021 señala que el problema de la inseguridad vial lleva más de 20 años sin resolver y que en *“los últimos cinco años se han producido más de 420 000 accidentes de tránsito que han ocasionado la muerte de más de 14 000 personas y han dejado heridas o en situación de discapacidad a más de 272 000 personas”*, este reporte también muestra que las tres principales causas de accidentes de tránsito son el exceso de velocidad, la imprudencia y el estado de ebriedad y entre sus recomendaciones señala que el Estado debe de fortalecer la educación vial².

¹ Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) Información obtenida el día 07 de julio de 2022, en <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>

² Defensoría del Pueblo. Información obtenida el 07 de julio de 2022, en <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-mas-de-14-000-personas-fallecieron-en-accidentes-de-transito-en-ultimos-cinco-anos/#:~:text=De%20acuerdo%20a%20las%20cifras,m%C3%A1s%20de%20272%20000%20personas.>



Cuadro 02³



Fuente: Anuarios estadísticos PNP

El Ministerio de Salud en el documento denominado *“Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito -ESNAT- 2009 – 2012”*⁴ ha señalado que el incremento progresivo del número de muertos y lesionados por accidentes de tránsito, así como el alto costo socioeconómico que demanda la atención de esta realidad sanitaria es ya un problema de salud pública. Por lo que se exige que el Estado realice una planificación estratégica para la reducción de la mortalidad y al desarrollo de una cultura de tránsito saludable en el país.

Según este mismo documento elaborado por la Oficina General de Defensa Nacional del Ministerio de Salud, el costo económico que producen los accidentes de tránsito en el país son los siguientes:

- (i) El costo de los daños producidos por accidentes de tránsito podrían ascender a mil millones de dólares por año, es decir, aproximadamente el 1,5 a 2 por ciento del Producto Bruto Interno, cifra que afecta la economía nacional y por ende al desarrollo del país.
- (ii) El costo anual de la atención de rehabilitación de las personas con discapacidad permanente por accidentes de tránsito representa el 0,12 % del Producto Bruto Interno 2008.

³ Defensoría del Pueblo (2021) Reporte de Accidentes de Tránsito n.º 01-2021. Información obtenida el día 07 de julio de 2022, en <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2021/12/Reporte-de-Adjunt%C3%ADa-de-seguridad-vial-j.pdf>

⁴ Ministerio de Salud del Perú (2009). Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito 2009 – 2012. Lima-Perú.



(iii) El costo global de la atención de rehabilitación de las personas con discapacidad permanente por accidentes de tránsito es US\$ 1 975 167,109. Actualmente, los accidentes de tránsito constituyen la tercera causa de AVISA (Años de Vida Saludables Perdidos) en nuestro país, después de las enfermedades no transmisibles y las transmisibles maternas, perinatales y nutricionales.

El Instituto Nacional de Salud, en el documento denominado ***“Intervenciones Efectivas para la Reducción de Mortalidad y Lesiones por Accidentes de Tránsito: Policy Brief y Diálogo Deliberativo”*** recopila diversas acciones para prevenir accidentes de tránsito, siendo la primera de ellas la **Educación por etapas de vida sobre seguridad vial y consumo de alcohol**: *“Las políticas públicas de seguridad vial que han demostrado mayor efectividad en reducir mortalidad y lesiones por accidentes de tránsito, son aquellas de carácter intersectorial que articulan distintos tipos de intervención de manera integral. La educación sobre seguridad vial es una de las intervenciones y esta puede ser de forma masiva o direccionada según etapas de vida. En ese sentido, el programa New York Safe Routes to School Program priorizó a la población en etapa de vida escolar (...) en China de tipo comunitaria incluyó componentes dirigidos por etapas de vida. Integró diversos aspectos como seguridad vial en niños, consumo alcohol y educación de violencia familiar en jóvenes y adultos...”*⁵.

El Ministerio de Educación, mediante el Decreto Supremo N°008-2009-ED dispuso la creación del ***“Programa Nacional de Capacitación de Educación en Seguridad Vial”*** y cuyo objetivo era *“proporcionar a los profesores y tutores de las instituciones educativas de Educación Básica Regular, orientación sobre seguridad vial para que sea impartida en las aulas, a fin de promover en los estudiantes una actitud y un comportamiento vial respetuoso de las normas de tránsito, lo que coadyuvará en la disminución de los accidentes de tránsito”*, pero luego de mas de 12 años de la creación de este programa, los resultados no han sido los esperados porque los accidentes de tránsito no han disminuido sino por el contrario se han incrementado, por lo que se hace necesario implementar una política estatal de seguridad y educación vial, la misma que debe comenzar por

⁵ Instituto Nacional de Salud (2018) *“Intervenciones Efectivas para la Reducción de Mortalidad y Lesiones por Accidentes de Tránsito: Policy Brief y Diálogo Deliberativo”*. Información obtenida el día 07 de julio de 2022, en <https://web.ins.gob.pe/sites/default/files/Archivos/authenticated%2C%20administrator%2C%20editor/publicaciones/2019-06-19/PB%2001-2018%20Accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito.pdf>



reconocer la magnitud del problema y la necesidad de implementar una solución que involucre al conjunto de la sociedad.

El rol del Estado en materia de transporte y tránsito terrestre no sólo debe orientarse a incentivar la libre y leal competencia en el transporte, ni limitarse a ejercer el control y la sanción en los casos de infracción de las normas; también es responsabilidad del Estado promover una cultura vial que tenga sus cimientos en el sistema educativo, que apunte a crear en los ciudadanos hábitos y actitudes positivas de convivencia, que nos permita compartir el espacio público y donde la seguridad vial se considere un bien común.

La **República de Argentina** en noviembre del 2015 promulgó una Ley de Promoción de la Educación Vial donde considera a la Educación Vial como un derecho individual y social y como responsabilidad indelegable del Estado (artículo 1° de la Ley N° 27214)⁶, este tipo de iniciativas deben de imitarse en nuestro país y con su debida adecuación a nuestra realidad sirva como herramienta para evitar y prevenir accidentes de tránsito.

La crisis de seguridad vial que afronta nuestro país y que cada año nos deja miles de heridos, muertos y costos económicos por mil millones de dólares, nos debe llevar a impulsar desde el Estado una política de educación vial que tenga su punto de partida en la dación de una ley que declare de necesidad pública e interés nacional la promoción e inclusión de la educación vial en todos los niveles de enseñanza y que tenga como objetivo la prevención de accidentes de tránsito.

Esta ley asimismo debe asignar roles y tareas al Ministerio de Educación, a los gobiernos regionales y locales, y a los organismos reguladores y fiscalizadores del tránsito y transporte como la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), respetando sus competencias en materia de educación, transporte y tránsito respectivamente.

⁶ Congreso de la Nación Argentina. Información obtenida el día 07 de julio de 2022, en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do%3Bjsessionid=E8EE628FE66D8884FD908F49EE3F13B8?id=256976>



CONGRESO DE LA REPUBLICA

MARCO CONSTITUCIONAL

Nuestra Constitución Política en sus Artículos 1°, 2° incisos 1., 11., y 22., 13°, 17° y 44° contiene postulados dogmáticos en los que se evidencia:

- (i) El compromiso del Estado por la defensa de la persona humana, por la protección de su seguridad y promoción de su bienestar y por garantizar su libertad de tránsito.
- (ii) La obligatoriedad de la educación inicial, primaria y secundaria; y el fomento de la educación.

Por lo que podemos concluir que nuestra Carta Magna garantiza a sus ciudadanos el derecho a movilizarse de manera segura y a recibir educación vial, en todos los niveles de enseñanza.

II. INCIDENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El efecto de la presente propuesta legislativa sobre la legislación nacional implica la dación de una ley que declare de necesidad pública e interés nacional la promoción e inclusión de la educación vial en todos los niveles de enseñanza, con la finalidad de prevenir y evitar accidentes de tránsito.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente ley no irroga gasta al erario nacional por cuanto las acciones que implementara el Ministerio de Educación para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente norma, se financiaran con cargo a su respectivo presupuesto institucional, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Por su parte las actividades de promoción de la educación vial encargadas a los gobiernos regionales, los gobiernos locales, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) serán financiadas con los recursos provenientes de las multas por infracciones de tránsito y transporte que son impuestas y administradas dentro del marco de sus competencias, por lo que tampoco irroga gastos al erario nacional.



CONGRESO DE LA REPUBLICA

La declaratoria de necesidad pública e interés nacional de la promoción e inclusión de la educación vial en todos los niveles de enseñanza conlleva los siguientes beneficios:

- Prevenir y evitar accidentes de tránsito.
- Fomentar una cultura de seguridad vial en la comunidad.
- Contribuirá en la disminución del costo económico que producen los accidentes de tránsito en el país.

Lima, agosto de 2022.

[Firma]