



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2021 11:20:09-0500
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
Año del Bicentenario del Perú: 200 años de independencia"



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA RESTRUCTURACIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DEL ESTADO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

El congresista que suscribe, **ALEJANDRO SOTO REYES**, integrante del GRUPO PARLAMENTARIO ALIANZA PARA EL PROGRESO, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y según lo estipulado en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA RESTRUCTURACIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DEL ESTADO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL



Artículo único. Declaración de interés nacional

Declárase de interés nacional la restructuración y el fortalecimiento del Estado en materia de seguridad vial con el fin de promover una cultura de prevención de accidentes de tránsito y fortalecer la seguridad vial.

Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20181749128 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 08/11/2021 17:16:59-0500

Lima, 3 de noviembre de 2021



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Eva Edhit
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2021 13:28:36-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/11/2021 12:23:04-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2021 16:30:36-0500



Firmado digitalmente por:
DIAZ MONAGO Freddy Ronald
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2021 11:03:32-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/11/2021 18:17:40-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/11/2021 18:18:13-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

a. Antecedentes

La presente propuesta tiene por antecedentes los siguientes proyectos de ley:

- Proyecto de Ley N° 2954/2017-CR; que declara de necesidad e interés público la creación de un sistema informático para contribuir a la seguridad vial. Fecha de presentación: 05/06/2018.
- Proyecto de Ley N° 3289/2013-CR; que crea el sistema de nacional de seguridad vial. Fecha de presentación: 19/03/2014.
- Proyecto de Ley N° 2864/2013-CR; que crea el sistema nacional de seguridad vial. Fecha de presentación: 31/10/2013.
- Proyecto de Ley N° 4849/2011-CR; de creación de la superintendencia de tránsito y seguridad vial – SUTRANSITO. Fecha de presentación: 19/05/2011.
- Proyecto de Ley N° 02736/2008-CR; que proponía la prevención y control de accidentes de tránsito y seguridad vial. Fecha de presentación: 26/09/2008.
- Proyecto de Ley N° 723/2006-CR; que proponía establecer la enseñanza del curso de educación en seguridad vial. Fecha de presentación: 29/11/2006.
- Proyecto de Ley N° 165/2006-CR; que proponía declarar en emergencia la seguridad vial en el país. Fecha de presentación: 12/09/2006.

b. Identificación del problema

Al respecto debemos referir que los accidentes de tránsito, en su mayoría, no se producen por desconocimiento de la normativa, sino por su incumplimiento.

En tal sentido, se necesita mecanismos capaces de establecer normas y propiciar los enfoques necesarios para regular la problemática en seguridad vial y, para ello, es necesario que el ordenamiento jurídico regule los importantes aspectos sobre la materia.

Finalmente, debe señalarse que la falta de implementación de tecnología en seguridad vial nos hace vivir en un país desordenado. Solo para citar un ejemplo, no se tiene un control de los semáforos cuando una ambulancia tiene la prioridad.

c. Justificación

Según información estadística publicada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial), en nuestro país se han producido 57,396 accidentes de tránsito, se han lesionado 38,447 personas y han fallecido 2,159 personas¹.



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Los datos que se muestran en estudios publicados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones evidencian que cada año en el mundo mueren 1.2 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% del producto bruto interno (PBI).

La Organización Mundial de la Salud (OMS) reconoce que una de las principales causas de pérdida de años de vida ajustados por discapacidad, son las lesiones por tránsito a nivel internacional. Como ejemplo, refiere que al año 2016, *"los accidentes de tránsito le costaron al mundo 83 millones de años de vida saludable y las expectativas son que la cifra continúe creciendo en 2021"*².

¹ Observatorio nacional de seguridad vial. <https://www.onsv.gob.pe>

² Organización Mundial de la Salud, 2009.

Abordar la seguridad vial de un modo integral exige la intervención de múltiples sectores del país, los cuales incluyen a los de salud, transportes y la autoridad policial, cuyas respuestas deben ser coordinadas³.

Según la OMS, en un informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, se prevé que los traumatismos por accidentes de tránsito aumentarán para pasar a ser la quinta causa principal de mortalidad en 2030.

Principales causas de mortalidad; datos comparados de 2004 y 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12.2	1	Enfermedad isquémica del corazón	9.2
2	Enfermedad cerebrovascular	9.7	2	Enfermedad cerebrovascular	12.1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7.0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8.6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5.1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7.3
5	Enfermedades diarreicas	3.6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	7.4
6	VII/Vida	3.5	6	Cáncer de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3.4
7	Tuberculosis	2.5	7	Diabetes mellitus	3.3
8	Cáncer de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2.2	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2.2
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2.2	9	Cáncer del estómago	1.9
10	Prostatitis y bazo para el riñón	2.0	10	VII/Vida	1.8
11	Infecciones mononucleares y otras	1.9	11	Nutrición y malnutrición	1.6
12	Diabetes mellitus	1.9	12	Lesiones autoinfligidas	1.5
13	Poliomiositis	1.7	13	Cáncer del hígado	1.4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1.7	14	Cáncer colorrectal	1.4
15	Adiós del nacimiento y traumatismos del nacimiento	1.5	15	Cáncer del estómago	1.3
16	Lesiones autoinfligidas	1.4	16	Violencia	1.2
17	Cáncer del estómago	1.4	17	Alcoholismo y otras drogas	1.2
18	Cáncer del hígado	1.3	18	Cáncer del hígado	1.2
19	Nutrición y malnutrición	1.3	19	Cáncer de mama	1.2
20	Cáncer colorrectal	1.3	20	Tuberculosis	1.0

Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008
 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/es/index.html>).

Así, la inseguridad vial llega a constituirse en un problema de salud pública que, según la OMS, afecta principalmente a los países de pequeños y medianos ingresos, como el Perú. Es más, dicha organización ubica a nuestro país en el puesto 107 de 175 países en cuanto a muertes por accidentes de tránsito, con un estimado de 13.5 por cada 100,000 habitantes, cifra superior a la de otros países de la región con un parque automotriz de similar tamaño, como Chile⁴.

³ https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf

⁴ https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf

Población, defunciones por accidentes de tránsito y vehículos de motor matriculados, por grupos de ingresos



Nota: Datos modelados, ajustados a la definición basada en el plazo de 30 días.
 IA = países de ingresos altos; IM = países de ingresos medios; IB = países de ingresos bajos.

Por otro lado, el reporte más reciente de la Policía Nacional del Perú, durante el primer trimestre de 2019, revela que ocurrieron 27,345 accidentes de tránsito a nivel nacional, un 4.4% más que durante el mismo periodo de 2018.

Además, de acuerdo con el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades, entre enero y noviembre del año pasado, 23,840 peruanos resultaron lesionados por esta razón.

Los datos del Anuario Estadístico de la Policía Nacional del Perú señalan que, en el 2013, el Perú alcanzó un pico en la cantidad de accidentes de tránsito ocurridos, pues se produjeron 102,762 incidentes, cifra que se fue reduciendo hasta 2017. Sin embargo, en 2018 la cifra volvió a crecer y se espera que en 2019 este también sea el caso⁵.



Nota: primer trimestre
Fuente: PNP. Elaboración: Comex Perú

⁵ https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf

En el mismo estudio presentado por la Policía Nacional del Perú, se da a conocer que los siniestros ocurren en vías urbanas en promedio de un 89.4 %, mientras lo restante en las vías nacionales. Cabe destacar que en Lima y Callao se concentran en promedio el 59.4% de los accidentes ocurridos.

De igual forma debe mencionarse que los casos de siniestros viales a nivel nacional presentan una leve disminución importante durante los últimos 6 años, pero su severidad ha aumentado, observando que la cantidad de lesionados y fallecidos se mantiene e incrementa en cada región.

Debemos considerar, adicionalmente, que muchos de los accidentes actualmente son producidos por motocicletas cuya presencia ha incrementado significativamente su participación dentro de la discusión sobre seguridad vial.

Asimismo, es necesario reflexionar sobre el reciente estudio estadístico de siniestralidad vial, publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, donde se muestran datos del primer semestre del 2021, los cuales fueron validados por la División de Estadística de la Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones de la Policía Nacional del Perú, DIVEST/DIRTIC-PNP.

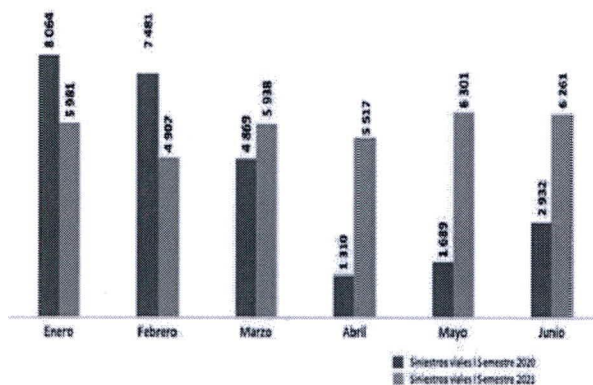
En el mismo estudio, los datos mostrados por la Policía Nacional del Perú señalan que se registraron un total de 34,905 siniestros a nivel nacional. A consecuencia de ello, fallecieron 1,341 personas y resultaron lesionadas 22,850 personas.

Cabe destacar que, en mayo 2021, hubo gran cantidad de siniestros. La cifra asciende a 6,301 y la menor cantidad se registró en el mes de febrero a nivel nacional con un número de 4,097 siniestros.

De acuerdo al análisis realizado durante el primer semestre del año 2020, según los datos oficiales de la Policía Nacional del Perú, se registraron un total de 26,347 siniestros a nivel nacional. A consecuencia de ellos, fallecieron 933 personas y resultaron lesionadas 18,410 personas.

En el mes de enero, se registró la mayor cantidad de siniestros viales, cuya cifra asciende a los 8,064 eventos. Mientras que, la menor incidencia se registró en el mes de abril con 1,310 siniestros a nivel nacional.

Siniestros viales por mes, a nivel nacional, I Semestre 2020 – 2021



Fuente: DIVEST/DIRTIC-PNP

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Otro dato de vital importancia es que, en el primer semestre del 2021, se ha logrado identificar que la mayor incidencia de siniestros viales a nivel nacional se registró en Lima, con 16,848 siniestros, representando el 48.3%; seguida por las regiones de Arequipa con 2,132 (6.1%); La Libertad con 1,971 (5.6%); Piura con 1,597 (4.6%); Junín con 1,585 (4.5%); y, Cusco con 1,469 (4.2%) siniestros.

Siniestros viales, según región, I semestre 2021.



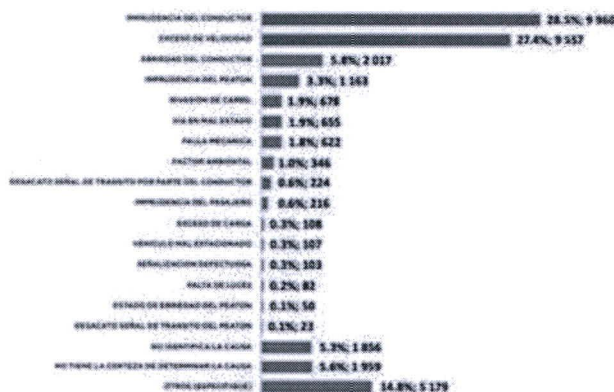
Fuente: DIVEST/DIRTIC- PNP

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

En el primer semestre del 2021, según el informe publicado por el Observatorio de Seguridad Vial, se reportaron 34,905 siniestros viales a nivel nacional, siendo las principales causas: imprudencia del conductor con 9,960 (28.5%) siniestros; exceso de velocidad con 9,557 (27.4%); ebriedad

del conductor con 2,017 (5.8%); e, imprudencia del peatón con 1,163 (3.3%), representando el 65.0 del total de siniestros⁶.

Causas de siniestros viales, I semestre 2021.



Fuente: DIVEST/DIRTIC- PNP

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Estas cifras permiten reafirmar que nuestro país es considerado como uno de los territorios con mayor índice de accidentes de tránsito, por lo que es necesario dictar una ley que busque declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional la reestructuración y fortalecimiento de la estructura estatal en materia de seguridad vial en el Perú.

En atención a los hechos descritos líneas arriba y frente a la inacción del Estado, se propone la presente iniciativa legislativa a fin de declarar de interés nacional la reestructuración y el fortalecimiento del Estado en materia de seguridad vial con el fin de promover una cultura de prevención de accidentes de tránsito y fortalecer la seguridad vial.

Así, dicha reestructuración, que implementará el Poder Ejecutivo, deberá incidir, por ejemplo, en la estructura y funcionamiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial – CNSV. Cabe mencionar que mediante la Sexta Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 022-2018-MTC, se modificó el DS N° 010-1996-MTC y se adecuó el Consejo Nacional de Seguridad Vial a la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, pasando a ser una Comisión Multisectorial de Seguridad Vial.

⁶ Boletín estadístico de siniestralidad vial, Primer semestre 2021 - <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2182705/Bolet%C3%ADn%20Estad%C3%ADstico%20Siniestralidad%20Vial%20I%20Semestre%202021.pdf>

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

El presente proyecto de ley al tener naturaleza declarativa no genera impacto en la normativa nacional, sin embargo, sí exhorta al Poder Ejecutivo a adoptar las medidas necesarias para mejorar la frágil situación en materia de seguridad vial en el territorio nacional.

Cabe mencionar que la seguridad vial tiene impacto directo en el derecho a la vida e integridad física (artículo 2, inciso 2, de la Constitución) y la salud (artículo 7 de la Constitución) de las personas, por lo que la iniciativa legislativa busca garantizar los mencionados derechos.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley cuenta con el siguiente cuadro de actores:

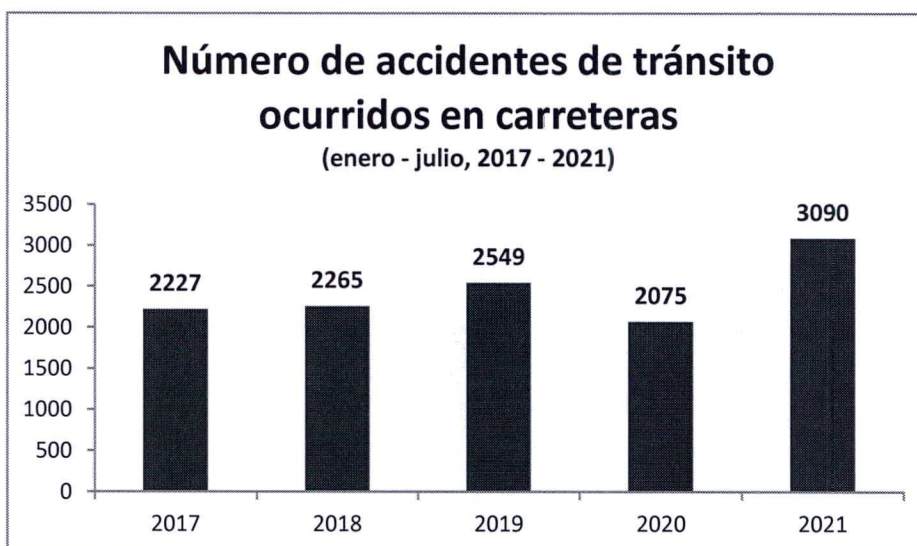
Actores	Beneficios	Costos
Población	- Impulsar y asegurar el respeto y preservación de la propia vida y la de los demás en las vías públicas. - Obtener como resultado la reducción de los siniestros de tránsito que repercute directamente en la reducción de lesionados de gravedad y víctimas fatales. - Generar cultura vial para todo usuario de las vías públicas tales como los peatones, conductores de todo tipo de vehículo motorizado y no motorizado.	
Estado	Garantiza el derecho a la vida e integridad física (artículo 2, inciso 2, de la Constitución) y el derecho a la salud (artículo 7 de la Constitución) de las personas.	

Fuente: Elaboración propia

Los beneficios que traería el fortalecimiento de la seguridad vial, a través de un proceso de restructuración, son muy valiosos. El objetivo es el de preservar la vida e integridad de las personas ya que a nivel nacional los accidentes de tránsito se incrementan año tras año.

Actualmente los principales actores viales son dos: peatones y conductores. Sin embargo, estos últimos son diversos y con distintas características, ya que existen conductores de vehículos motorizados (autos, motos, buses, microbuses, minibuses, de carga, entre otros) así como conductores de vehículos no motorizados, los cuales son más vulnerables ante accidentes de tránsito, como las bicicletas, *scooters*, motos eléctricas y bicicletas eléctricas. Todos los usuarios de la vía pública deben ser respetados y, por supuesto, tener una sólida educación vial para convivir con los demás actores viales.

En el periodo de enero a julio del presente año (2021) se registraron 3,090 accidentes de tránsito, la cifra evidencia un incremento de alrededor del 48,92% respecto al mismo periodo del 2020⁷.



Elaboración propia. **Fuente:** Gerencia de Estudios y Normas-Sutran⁸.

Los 3,090 accidentes antes mencionados en el periodo de enero a julio del 2021 dejaron 493 personas fallecidas y 3,827 personas heridas. En ambos casos existe un aumento de más del 25% respecto al mismo periodo del año 2020.

⁷ Reporte estadístico N°009 – Sutran. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2202890/Reporte%20Estad%20N%C2%B009-2021%20-%20Accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20ocurridos%20en%20carreteras.pdf.pdf>

⁸ Reporte estadístico N°009 – Sutran. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2202890/Reporte%20Estad%20N%C2%B009-2021%20-%20Accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20ocurridos%20en%20carreteras.pdf.pdf>

En tal sentido, la declaración como interés nacional la reestructuración y fortalecimiento de la estructura estatal en materia de seguridad vial en el Perú busca principalmente la preservación de la vida e integridad de las personas usuarias de la vía pública, cuyo valor no tiene costo.

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLITICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa guarda concordancia entre la finalidad de la presente ley y las siguientes Políticas de Estado de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Nacional, a saber:

- **Política de Estado N°34. Ordenamiento y Gestión Territorial:**

La finalidad de la presente ley consiste en reestructurar y fortalecer la labor del Estado en materia de seguridad vial en el Perú, principalmente promoviendo la seguridad vial desde el Estado, ya que una cultura de prevención de accidentes de tránsito en los ciudadanos es necesaria y urgente. De conformidad con la Política de Estado N° 34, referida al ordenamiento y gestión territorial, coincide en que uno de los espacios que el Estado debe cuidar es el ecosistema urbano; en este sentido, esta extensión de tierra que pertenece también –en lo general- al Estado, debe ser protegido y preservado; así, la protección del ser humano en interactividad con los vehículos de los diferentes transportes es prioridad y se debe priorizar la revalorización y promoción de una nueva estructura en materia de seguridad vial con este fin.

Conforme a esta Política, el Estado deberá garantizar su accionar incluso en el ámbito urbano, donde la seguridad vial es un mecanismo que se debe guiar por el principio de solidaridad, con la finalidad de lograr un desarrollo humano integral, equitativo y sostenible, así como seguro y confiable.

También es importante hacer un uso correcto del territorio, según sus capacidades, en un clima de convivencia armónica, sobre todo porque el uso de diversas modalidades de transporte es necesaria e imprescindible en la actualidad.

- **Política de Estado N° 24. Afirmación de un Estado Eficiente y Transparente:**

Esta ley concreta el compromiso de construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente; por ello, la presente Ley está destinada a la reformulación de la estructura estatal en materia de seguridad vial, siempre con la finalidad de procurar un servicio correcto, eficiente y moderno de cara a los administrados.

Con este objetivo el Estado dejará en claro la cobertura, calidad y celeridad de la atención de trámites en materia de seguridad vial; de igual

forma, proveerá y prestará el servicio relativo a la seguridad vial desde un punto Estatal bien estructurado y con la debida organización que requiere una materia tan importante como la que regula la presente Ley. Además, la presente ley establecerá en la administración pública mecanismos de mejora continua en la asignación, ejecución, calidad y control del gasto fiscal en torno a la seguridad vial; igualmente, dará acceso a la información sobre planes, programas, proyectos, presupuestos, operaciones financieras, adquisiciones y gastos públicos proyectados o ejecutados en cada región, departamento, provincia, distrito o instancia de gobierno relativos a la seguridad vial; además, pondrá en uso instrumentos de fiscalización ciudadana que garanticen la transparencia y la rendición de cuentas en todas las instancias de gobierno acerca de la seguridad vial.