



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022 – 2023

DICTAMEN

Señor presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del congreso de la república, el Proyecto de Ley **3371/2022-CR**, presentado por la congresista de la República Carmen Patricia Juárez Gallegos, integrante del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, por el que se propone destinar la recaudación por concepto de multas por infracción al reglamento nacional de tránsito.

I. Situación procesal

Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley **3371/2022-CR**, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 20 de octubre de 2022, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 21 de octubre de 2022, como segunda comisión para su estudio y dictamen correspondiente.

El presente dictamen fue **aprobado por unanimidad** de los congresistas presentes en la sesión ordinaria semipresencial de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrado el día miércoles 25 de enero de 2023, con el voto favorable de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Olivos Martínez, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Obando Morgan, Revilla Villanueva, Ruíz Rodríguez, Vergara Mendoza, Wong Pujada y Yarrow Lumbreras. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa consiste en regular la recaudación generada por la imposición de multas por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, sean destinados para: a) la implementación de señalización reglamentaria, b) mejoramiento de vías, c) planes de seguridad vial y d) medios tecnológicos que permitan detectar las infracciones a fin de contribuir con la reducción de los accidentes de tránsito a nivel nacional.

La fórmula legal originaria propuesta en el texto de la iniciativa legislativa es el siguiente:

LEY QUE DESTINA LA RECAUDACION POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto establecer el destino de los recursos generados por la imposición de multas por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, para la implementación de señalización reglamentaria, mejoramiento de vías, planes de seguridad vial y a medios tecnológicos que permitan detectar las infracciones, con el propósito de contribuir a la reducción de accidentes de tránsito a nivel nacional.

Artículo 2. Destino de los ingresos generados por las multas de tránsito

Los ingresos provenientes de las multas por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito deberán ser utilizados para la implementación de las siguientes acciones:

- a) Señalización reglamentaria
- a) Mejoramiento de vías
- b) Planes de seguridad vial
- c) Medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

d) Otros que contribuyan directamente al objeto de la presente ley

Dichos recursos públicos, bajo responsabilidad administrativa y penal del titular de la municipalidad recaudadora y de los funcionarios responsables, deben ser destinados sólo a los fines que se establece en la presente ley.

Artículo 3. Distribución de los ingresos

La distribución de los recursos generados por la imposición de multas por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, será distribuida de la siguiente forma:

- a) El 50% (cincuenta por ciento) del total recaudado para la señalización reglamentaria y mejoramiento de vías.
- b) El 25% (veinticinco por ciento) del total recaudado para capacitaciones de seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.
- c) El 25% (veinticinco por ciento) del total recaudado para implementar medios tecnológicos y otros que permita detectar las infracciones de tránsito.

Lima, octubre de 2022

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N°27181, Ley General de transporte y tránsito terrestre
- Ley N°29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 27783 Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

- Decreto Supremo N.º 010-96-MTC crea Consejo Nacional de Seguridad Vial
- Decreto Supremo N.º 033-2001-MTC (Reglamento Nacional de Tránsito)
- Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito)
- Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC, (Reglamento Nacional de Administración de Transporte)
- Decreto Supremo N.º 003-2014-MTC, que modifica e incorpora disposiciones al texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito — código de tránsito.
- Decreto Supremo N.º 022-2018-MTC adecua Consejo Nacional de Seguridad Vial como una Comisión Multisectorial de naturaleza permanente sobre Seguridad Vial.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

1. Análisis técnico – Legal

Según se desprende de lo planteado en la exposición de motivos del proyecto de ley, “el objeto de la propuesta legislativa es que las municipalidades provinciales implementen medidas que reduzcan las cifras de inseguridad vial en nuestro país, siendo una de ellas el exceso de velocidad por parte de los conductores.

Dicha problemática tiene muchos años y es que, hasta la actualidad a pesar de las grandes cifras de siniestros de tránsito, las municipalidades provinciales no han logrado satisfacer las demandas de los ciudadanos. Es en ese sentido, que resulta fundamental que las municipalidades cuenten con las herramientas necesarias, pero sobre todo cuenten con la obligatoriedad de utilizar los recursos para la mejora de la seguridad vial. Por lo tanto, el dinero recaudado deba ser utilizado únicamente para la mejora del tránsito, con el único propósito de reducir la tasa de mortalidad”¹.

En esa dirección según refieren la Defensoría del Pueblo ha identificado como principales problemas que incrementan las tasas de accidentes de tránsito, a las vías sin mantenimiento, la falta de señalética y la falta de seguridad vial en

¹ Exposición de Motivos P.L 3371/2022

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

los proyectos de infraestructura vial, por lo que es necesario fortalecer la educación vial, replanteando el presupuesto para los proyectos de infraestructura vial (pistas) y señalización reglamentaria. Dentro de las causas identificadas, el mal estado de las pistas es un problema a nivel nacional, tanto en la capital, así como en diferentes partes de nuestro país².

Al respecto, para un mejor estudio es necesario considerar algunos aspectos relevantes que justifiquen los argumentos en la elaboración del presente dictamen.

1.1 SOBRE LAS CONVENCIONES DE NACIONES UNIDAS DE CIRCULACIÓN VIAL Y SEÑALIZACIÓN VIAL DE 1968

Los orígenes de la legislación vial internacional se remontan a la Convención internacional sobre la circulación de vehículos a motor, concluida en París el 11 de octubre de 1909. En esa Convención ya se abordaban, en lo esencial, los problemas relacionados con la fabricación de automóviles, la admisión al tráfico internacional y la señalización.

La expansión de la circulación de automóviles condujo a la conclusión en París, el 24 de abril de 1926, de dos nuevas convenciones mediante las que se pretendía enmendar y ampliar la Convención de 1909: la Convención internacional relativa a la circulación de vehículos automotores y la Convención internacional relativa a la circulación por carretera. Sin embargo, en la Convención de 1926 no se abordaba de forma exhaustiva la cuestión de la señalización. Para cubrir esa laguna, el 30 de marzo de 1931 se concluyó en Ginebra la Convención sobre la unificación del sistema de señales en las carreteras.

En diciembre de 1943, los Estados de las Américas, reunidos en Washington bajo los auspicios de la Unión Panamericana, concluyeron una Convención Interamericana sobre la reglamentación del tráfico automotor. En esa Convención regional no se abordó la cuestión de la señalización.

² Ibídem.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

En 1948, observando que las Convenciones de 1926 y 1931 habían quedado obsoletas, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, en su resolución 147 B (VII), de 28 de agosto, pidió que se convocara en Ginebra una Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores. Los trabajos de la Conferencia dieron como resultado la conclusión en 1949 de una Convención sobre la Circulación por Carretera y un Protocolo relativo a las señales de carreteras.

El primero de esos instrumentos derogó y sustituyó, en lo relativo a las relaciones entre los Estados contratantes, los Convenios de 1926 y la Convención Interamericana de 1943. Ambos instrumentos contaban con un procedimiento que permitía enmendarlos sin necesidad de convocar una conferencia, a condición de que dos tercios de los Estados Contratantes estuviesen de acuerdo. El procedimiento se puso en marcha tanto para la Convención como para el Protocolo, pero sólo dio fruto en el caso de este último, que se enmendó con efectos a partir del 22 de octubre de 1964.

En julio de 1966, el Consejo Económico y Social adoptó las disposiciones finales para la preparación de la conferencia en su resolución. La Conferencia, que reunió a países de todo el mundo, se celebró del 7 de octubre al 8 de noviembre de 1968 en Viena y concluyó con la ceremonia de apertura a la firma de los dos textos acordados: la Convención sobre la circulación vial (E/CONF.56/16/Rev.1) y la Convención sobre la señalización vial (E/CONF.56/17/Rev.1). Treinta y seis países firmaron la Convención sobre la circulación vial ese día. La Convención entró en vigor el 21 de mayo de 1977 y en la actualidad cuenta con 67 Partes Contratantes³.

Las dos Convenciones de Viena, sobre la circulación vial y sobre la señalización vial, de ámbito mundial, y los Acuerdos Europeos que las complementan, son importantes instrumentos jurídicos que favorecen no sólo la facilitación del

³ COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA División de Transporte
NACIONES UNIDAS Nueva York y Ginebra, 2007.
https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_SP.pdf

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

comercio y el transporte mediante la armonización de las normas, sino también el desarrollo de políticas de seguridad vial encaminadas a la reducción del número de accidentes de tráfico y de las víctimas de esos accidentes. Cuantos más países se adhieran a esas Convenciones más se fortalecerá la seguridad vial.

El Perú es parte contratante de la "Convención sobre la Circulación Vial de 1968", la cual entró en vigor para nuestro país el 06 de octubre de 2007 mediante su adhesión a la referida Convención.

En América Latina y el Caribe se han adherido a esta Convención Brasil, Perú, Uruguay, Guyana, Cuba y Bahamas. La Convención contiene seis capítulos y siete anexos, los cuales detallan las obligaciones de las Partes Contratantes a admitir en su territorio a vehículos y conductores en tránsito internacional (pero conservando su derecho a negarse a ello); establece normas generales y específicas para conductores; define normas de comportamiento en relación con los peatones, los ciclistas y otros grupos vulnerables; y establece normas generales para los vehículos en relación a su matriculación. Con el objetivo de adaptar y actualizar de forma continua los contenidos de los textos, dando cabida a los avances tecnológicos y dando respuesta a las crecientes demandas de la sociedad en las esferas de la seguridad vial y la protección del medio ambiente, el WP.1 de la UNECE, el único Grupo de Trabajo permanente del sistema de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad vial, ha propuesto varias actualizaciones de la Convención sobre la circulación vial. Las enmiendas recientemente aprobadas incluyen la prohibición del uso del teléfono celular durante la conducción y la introducción de nueva información en el permiso de conducción. Entre sus beneficios se destaca el reconocimiento recíproco de certificados de vehículos y permisos de conducción, la facilitación del transporte internacional, el comercio y el turismo, y la referencia que esta Convención supone para los Códigos nacionales de Carreteras⁴.

⁴ Boletín FAL (Edición N° 355, número 3, 2017)

Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe

Gobernanza de la seguridad vial: resultados del taller de expertos en Buenos Aires, Argentina

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.2 SOBRE EL SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021/2030⁵

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos.

Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes.

Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021/2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. En el plan se exponen las medidas que es necesario adoptar para alcanzar ese objetivo.

El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como un impulsor decisivo del desarrollo sostenible. También insta a adoptar medidas que ayuden al mundo a alcanzar el objetivo de

⁵ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030.

La inclusión de objetivos específicos en materia de seguridad vial en la Agenda 2030 refleja el reconocimiento universal que las defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países. Esto significa que la seguridad vial no puede verse amenazada o sacrificada a cambio de satisfacer otras necesidades sociales. En este contexto, la seguridad vial no debería abordarse como una cuestión independiente, sino como un componente integrado de muchos programas políticos diferentes.

En el próximo decenio no hay duda de que la necesidad de movilidad en sí misma evolucionará, y esto inevitablemente propiciará cambios en los sistemas de transporte de maneras que son a la vez previsibles e imprevisibles. Para asegurarse de que esos cambios no den lugar a defunciones o traumatismos se requerirán una vigilancia y adaptación constantes.

La constante evolución del transporte en todo el mundo presenta múltiples desafíos: las emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio climático; la contaminación atmosférica; la dependencia de los combustibles fósiles; una epidemia de enfermedades crónicas; y los riesgos de defunción y traumatismo por colisiones en vías de tránsito.

La rápida evolución de la tecnología, el aumento de la densidad de la población y el crecimiento demográfico en las zonas urbanas, junto con la aparición y creciente presencia de la micro movilidad y el uso de servicios de movilidad son indicativos de los desafíos que se avecinan. Pero los sistemas de movilidad basados verdaderamente en la seguridad tendrán un efecto globalmente beneficioso para la salud; para el medio ambiente; para la reducción del costo social y económico de las tragedias relacionadas con la falta de seguridad vial.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Situar la seguridad en el centro de los esfuerzos de las naciones del mundo en materia de seguridad vial hará que la movilidad segura pase a ser automáticamente un derecho humano. La empujará hacia arriba en el programa mundial y dará un nuevo impulso a un mayor compromiso de los gobiernos como el peruano, empresas y organizaciones internacionales para aplicar medidas orientadas a reducir significativamente los traumatismos provocados por el tránsito⁶.

⁷En esa línea, el Estado peruano, miembro de la Organización de las Naciones Unidas, debe llevar a cabo actividades en materia de seguridad, adoptadas por la Asamblea General en la Resolución 74/299 del 31 de agosto de 2020 sobre mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, la proclama del período 2021 - 2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial el cual tiene por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50% y en base a ello, se ha exhorta a los Estados miembros a que adopten medidas hasta el 2030 en materia de seguridad vial.

Este importante problema de salud pública tiene una amplia gama de consecuencias sociales y económicas que, de no enfrentarse, pueden afectar al desarrollo sostenible de los países y obstaculizan el progreso. Precisamente, la iniciativa de adoptar acciones que mejoren las condiciones de seguridad de las personas que interactúan en vías públicas se enmarca dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en el extremo vinculado al alcanzar ciudades y comunidades sostenibles.

Es así que adoptar un enfoque de seguridad vial puede promover el desarrollo humano de las personas, criterio entendido desde el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, de acuerdo al numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú. Considerando que, el medio ambiente, comprende a todos aquellos elementos naturales y sociales en los cuales se desenvuelve la vida de los seres humanos,

⁶ Resolución A/RES/64/255 - <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/64/255>

⁷ Resolución A/RES/74/299 - <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

permitiéndoles a estos el ejercicio y satisfacción de los otros derechos fundamentales⁸.

Bajo este contexto, las acciones que se adopten para mejorar la seguridad vial deben ser entendidas como acciones orientadas a promover derechos fundamentales, de lo cual el Estado, en tanto principal garante de la promoción y defensa de los derechos fundamentales⁹, adopte las medidas necesarias para garantizar que el medio ambiente cuente con ciertas condiciones que permitan el pleno desarrollo individual y social de las personas¹⁰.

1.3 SOBRE LA AGENDA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN MATERIA DEL TRÁNSITO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE

Desde el 2016, los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS han empezado a orientar las políticas públicas de los países del mundo. Transformar nuestro mundo: la agenda 2030 para el desarrollo sostenible Meta 3.6 “al 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por el tránsito en el mundo.”

Meta 11.2 “Para el año 2030, proporcionar acceso a los sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos; mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, con especial atención a las necesidades de los que están en situaciones de vulnerabilidad, particularmente mujeres, niños, personas con discapacidad y personas mayores.”¹¹

⁸ Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Exp. N° 02775-2015-PA/TC

⁹ Constitución Política del Perú Artículo 44.- Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. (...)

¹⁰ Exposición de motivos Decreto Supremo N°025-2021-MTC que aprueba el reglamento del sistema de control de licencias de conducir por puntos y establece otras disposiciones.

¹¹chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.congreso.gob.pe/Docs/comision es2018/Transportes/files/seguridadvial/cnsv-mtc2019.pdf

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El transporte es una cuestión fundamental para el desarrollo y la meta 11.2 es importante para lograr ciudades seguras, resilientes y sostenibles. Sin embargo, también es necesario conseguir si queremos lograr algunas de las metas del ODS 3 (garantizar una vida sana), en particular la reducción de las enfermedades no transmisibles.

El transporte activo puede ayudar a lograr la meta relacionada con las enfermedades de ese tipo si se habilitan espacios seguros, cómodos y atractivos para caminar y montar en bicicleta. Los habitantes de las ciudades pueden trasladarse a pie o en bicicleta y así realizar la actividad física necesaria que reduce el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles. Caminar o pedalear son medios asequibles y accesibles de desplazarse por las ciudades para las personas vulnerables, incluidas las mujeres y los pobres. Además, el transporte activo puede contribuir a lograr la meta de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

En el 65% de los 1,2 millones de casos de muerte por accidentes de tránsito que se producen cada año en todo el mundo, la víctima es un peatón; en el 35% de esos casos las víctimas fatales son niños. Por lo tanto, al habilitar espacios seguros para los peatones se estima que reducirá considerablemente esa cifra².

Si bien los beneficios que tienen para la salud son evidentes, los medios de transporte sostenibles también determinarán la facilidad con que se podrá acceder a otros servicios esenciales en las ciudades, como la educación y el empleo, y, por lo tanto, guardan una relación indirecta con el ODS 1 (poner fin a la pobreza) y el ODS 4 (garantizar una educación inclusiva y equitativa de calidad).

La Resolución de las Naciones Unidas (UN) A/Res/70/L1 "Transformar nuestro mundo: Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", adoptada en septiembre de 2015, esbozó una visión ambiciosa para una nueva era de desarrollo mundial de 2016 a 2030. La Agenda, vista como un plan de acción universal para las personas, el planeta, la paz, la prosperidad y la asociación sirve como un llamado a la acción para que todos los países y partes interesadas formen asociaciones colaborativas

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

para abordar los desafíos sociales, económicos, ambientales y de gobernanza más apremiantes de nuestra hora.

La salud, como un insumo clave para el desarrollo sostenible y el bienestar humano, es fundamental para el espíritu y el avance de la Agenda de Desarrollo Sostenible de 2030. El ODS 3 da prioridad específicamente a la salud - "Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades", pero todos los 17 ODS abordan temas que tienen impactos importantes en la salud. Esto hace que la Agenda 2030 sea una plataforma poderosa para ampliar los esfuerzos multisectoriales que enfrentan las brechas persistentes en la salud vinculadas con los determinantes sociales, económicos y ambientales.

Para guiar estos esfuerzos, la Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS) ha identificado metas e indicadores en los 17 ODS a los que deben darse prioridad en la formulación de políticas y en la asignación de recursos para obtener mejores resultados en salud.

Los traumatismos causados por el tránsito en la Región de las Américas se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por el tránsito a escala mundial. La tasa de mortalidad debida al tránsito en toda la Región es de 15,9 por 100.000 habitantes, cifra inferior a la tasa mundial de 17,4. Sin embargo, tras este promedio regional se ocultan marcadas diferencias de un país a otro. Del total de defunciones ocasionadas por el tránsito en la Región, un 45% correspondió a peatones, ciclistas y motociclistas, considerados como usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Las defunciones de motociclistas aumentaron en 5% entre el 2010 (15%) y el 2013 (20%), lo que destaca la necesidad de proteger aún más a estos usuarios de las vías de tránsito¹².

La legislación es fundamental para las iniciativas destinadas a mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y disminuir el número de

¹² Organización Panamericana de la Salud (OPS) Informe 2016: Seguridad Vial en las Américas
https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=12316:report-

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

víctimas. La mayoría de los países de la Región tienen que aprobar leyes más estrictas para abordar los factores de riesgo y los de protección relacionados con la seguridad vial, a fin de armonizarlas con las mejores prácticas internacionales¹³.

1.4 SOBRE EL DERECHO FUNDAMENTAL A LA VIDA E INTEGRIDAD FÍSICA Y LA SEGURIDAD VIAL.

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 1°, que la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, consagrando, en el numeral 1° de su artículo 2°, el derecho a la vida e integridad física¹⁴; asimismo, en el numeral 22° del artículo 2° se reconoce el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, con lo cual la protección a la persona humana y su integridad constituyen valores de arraigo constitucional.

En efecto, el artículo 2.1 de la Constitución Política del Perú establece que toda persona tiene derecho: “A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su desarrollo y bienestar...”. A su vez, el artículo 7 reconoce que: “Todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa.

El Tribunal constitucional ha estimado pertinente precisar que, si bien los derechos fundamentales son interdependientes, lo que en el caso del derecho a la vida, integridad y salud es mucho más evidente, aunque justo es reconocer que la vulneración de uno de estos derechos no implica per se la vulneración de los otros con los cuales aquel se encuentra estrechamente relacionado. Cada derecho fundamental tiene un contenido constitucionalmente protegido, el cual constituye el canon a partir del cual se examina, en cada caso, si una determinada medida legal resulta lesiva o no de dicho derecho. Sin embargo, existen ciertos casos en los cuales efectivamente la vulneración o la amenaza de vulneración de un derecho fundamental repercute negativamente en el ejercicio de otro derecho fundamental.

¹³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

¹⁴ Constitución Política del Perú Artículo 1.-La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

Artículo 2.- A la vida, a su identidad, a su integridad física (...)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Así pues, el Tribunal ha reiterado en su jurisprudencia que el menoscabo de la salud puede afectar el derecho a la vida, pues existe una “relación intrínseca del derecho a la salud con el derecho fundamental a la vida”¹⁵

Asimismo, el Tribunal ha sostenido que el derecho a la vida no sólo actúa como un límite a la actuación estatal, sino que, además, constituye un fin que debe guiar las obligaciones de hacer del Estado.

A su vez, en cuanto al derecho a la integridad personal, este se encuentra relacionado directamente con el derecho a la salud. Precisamente, existe una innegable relación entre el derecho a la integridad y el derecho a la salud. Así pues, el derecho a la integridad tiene implicaciones en el derecho a la salud, en la medida que tiene como objeto el normal desenvolvimiento de las funciones vitales de la persona. Ello constituye una condición indispensable para el desarrollo de la persona, y deviene a su vez, un medio fundamental para su bienestar individual y colectivo.¹⁶

El Tribunal ha indicado que, desde una perspectiva subjetiva, el derecho a la salud implica la facultad que tiene toda persona de realizar acciones con miras a la conservación de un estado de normalidad orgánica funcional, tanto física como mental, así como de prevenir las posibles vulneraciones o amenazas de vulneraciones a su salud y de restituir dicho estado de normalidad ante una situación de perturbación¹⁷.

Asimismo, corresponde tomar en cuenta la dimensión de libertad del derecho a la salud en cuanto garantiza que las personas puedan alcanzar y preservar un estado de plenitud física, psíquica y social. Por ende, el Estado debe efectuar acciones de prevención, conservación y restablecimiento de la salud, con la finalidad de que todas las personas disfruten del más alto nivel de bienestar integral, que comprende el aspecto físico, mental y social.¹⁸

¹⁵ Sentencia 330-2004-PA/TC, fundamento 43

¹⁶ Sentencia 0230-2017-PHC/TC, fundamento 19

¹⁷ Sentencia 02480-2008-PA/TC, fundamento 6; Sentencia 7231-2005-PA/TC, fundamento 1.

¹⁸ Sentencia 02480-2008-PA/TC, fundamento 6

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

Respecto a la seguridad vial la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en su artículo 3 establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. Asimismo, el numeral 4.3 del artículo 4 de la citada Ley, indica que el Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.

El artículo 9 de la misma ley, dispone que es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de las reglas claras, eficaces, transparentes y estables de la actividad del transporte. Por tal motivo procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios. De igual manera, la referida Ley al definir en su artículo 13 la competencia de fiscalización de las autoridades de transporte y tránsito establece que esta materia "(...) comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y tránsito terrestre, de tal forma que se promueva el funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios".

Finalmente, el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 033 - 2001-MTC prescribe normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito en todo el territorio de la República.

En esa línea constitucional, legislativa y normativa la seguridad vial debe ser considerada como una de las políticas públicas que permita priorizar acciones a favor de la generación de una cultura de respeto por las normas de tránsito que conlleven a la reducción de los niveles de siniestros viales y mejorar la calidad de vida de la sociedad y se ejerce a través de medidas preventivas y correctivas necesarias para reducir los niveles de riesgo y exposición de los usuarios de las vías, y de esta forma contribuir a garantizar a los ciudadanos iguales oportunidades

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

para desarrollar su máximo potencial y el ejercicio efectivo de sus derechos humanos.

Debido a la complejidad y alto grado de incertidumbre que generan las interacciones entre los usuarios de las vías y el sistema de tránsito, el enfoque sistémico propuesto por la Organización Mundial de la Salud exige respuestas con perspectiva multidisciplinaria y multisectorial, por lo cual el principio de responsabilidad compartida para minimizar el riesgo de siniestros en el que se basa el “Enfoque de Sistema Seguro” se aplica de forma transversal a los componentes del Modelo Conceptual.

El enfoque sistémico en seguridad vial adoptado por la OMS está basado en los aportes del doctor e investigador de la seguridad en la industria automotriz, William Haddon, quien hace más de 30 años concibió un abordaje integral de la seguridad vial que identificar tres factores: ser humano, vehículo y entorno que interactúan en una serie temporal de tres fases, antes, durante y después del accidente. A partir de la metodología de Haddon, se puede hablar de seguridad vial primaria, secundaria y terciaria:

- A) Seguridad vial primaria o previa al accidente que comprende estrategias y mecanismos aplicables los tres factores para prevenir los accidentes.
- B) Seguridad vial secundaria o en el momento del accidente, se dirige a estrategias y mecanismos de prevención de lesiones y daños durante el accidente¹⁹ y
- C) Seguridad vial terciaria o posterior al accidente, abarca los mecanismos y estrategias para minimizar las consecuencias del accidente una vez ha ocurrido²⁰.

La delimitación teórica del tema de la gestión de la seguridad vial a través de los componentes del modelo conceptual que presentamos, debe ser entendidos desde la perspectiva sistémica, concibiendo al sistema de tránsito como un sistema altamente complejo y abierto donde sus elementos (vehículo, ser humano, vías-entorno) están relacionados dinámicamente y a la vez interactúan con otros

¹⁹ EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS. Glosario de Términos de Movilidad. Ecuador. Recuperado el 03 de mayo del 2016, www.epmmop.gob. Ibídem.

²⁰ Ibídem.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

sistemas. La adopción de este enfoque permite identificar problemas, tendencias, construir estrategias, objetivos y supervisar su cumplimiento²¹.

1.5 SOBRE LA VULNERACIÓN DEL DERECHO AL MEDIO AMBIENTE SANO Y EQUILIBRADO.

El derecho al ambiente equilibrado y adecuado, como ya ha tenido ocasión de señalar el Tribunal Constitucional, comporta un deber negativo y positivo frente al Estado. Su dimensión negativa se traduce en la obligación estatal de abstenerse de realizar cualquier tipo de actos que afecten al medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y la salud humana. En su dimensión positiva, le impone al Estado deberes y obligaciones destinados a conservar el ambiente equilibrado, los cuales se traducen, a su vez, en un haz de posibilidades. Claro está que ello no solo supone tareas de conservación, sino también de prevención²².

El Tribunal considera que, por la propia naturaleza del derecho, dentro de las tareas de prestación que el Estado está llamado a desarrollar, tiene especial relevancia la tarea de prevención y, desde luego, la realización de acciones destinadas a ese fin. Y es que, si el Estado no puede garantizar a los seres humanos que su existencia se desarrolle en un medio ambiente sano, estos sí pueden exigir del Estado que adopte todas las medidas necesarias de prevención que lo hagan posible. En ese sentido, el Tribunal Constitucional ha estimado que la protección del medio ambiente sano y adecuado no solo es una cuestión de reparación frente a daños ocasionados, sino, y de manera especialmente relevante, de prevención de que ellos sucedan²³.

De ahí que, el contenido del derecho fundamental a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida de la persona, tal como ha sido reconocido constitucionalmente (artículo 2, inciso 22), está determinado por dos

²¹ Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENSV 2017-2021 - DECRETO SUPREMO N° 019-2017-MTC - Consejo Nacional de Seguridad Vial – Secretaría Técnica.

²² Exp. N° 01272-2015-PA/TC Callao – Fundamento 12 - Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú (idlads Perú), representado por Henry Oleff Carhuatocto Sandoval.

STC N°4223-2006-AA

²³ Ibídem. Fundamento 13

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

elementos a saber: (i) el derecho a gozar de ese medio ambiente y (ii) el derecho a que ese medio ambiente se preserve²⁴.

En su primera manifestación, esto es, el derecho a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado, este derecho comporta la facultad de las personas de poder disfrutar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollan e interrelacionan de manera natural y armónica; y, en el caso de que el hombre intervenga, no debe suponer una alteración sustantiva de la interrelación que existe entre los elementos del medio ambiente. Esto supone, por tanto, el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad. De lo contrario, su goce se vería frustrado y el derecho quedaría, así, carente de contenido²⁵. Pero también el derecho en análisis se concretiza en el derecho a que el medio ambiente se preserve. El derecho a la preservación de un medio ambiente sano y equilibrado entraña obligaciones ineludibles para los poderes públicos de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute. A juicio del Tribunal, tal obligación alcanza también a los particulares y, con mayor razón, a aquellos cuyas actividades económicas inciden, directa o indirectamente, en el medio ambiente.²⁶

1.6 ACERCA DE LAS MULTAS POR INFRACCIONES DE TRANSITO

Las multas o papeletas de tránsito son las sanciones monetarias impuestas por la autoridad competente y que se deben pagar cuando se comete una infracción de tránsito. La autoridad facultada para imponer las multas es la Policía Nacional el Perú (PNP); sin embargo, la cobranza de estas infracciones está a cargo de diferentes autoridades ediles según la provincia en la que suceda el hecho.

²⁴ Ibidem. Fundamento 14

²⁵ Ibidem. Fundamento 14

STC N° 2268-2007-PA, 5503-2014-PA

²⁶ Ibidem. Fundamento 15

STC N° 0048-2004-AI.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Las multas dependen de la infracción que se ha cometido, lo cual también determina la sanción que se le dé al conductor (o propietario del vehículo) y el monto que deberá pagar para subsanar esta infracción.

Los niveles de infracciones están clasificados en:

a) infracciones Muy Graves, simbolizadas con la letra M.

Y estas pueden ser, por ejemplo, manejar en estado de ebriedad, manejar sin licencia de conducir, con una retenida o suspendida, estacionar en una curva, manejar sin placas de rodaje, entre otros. En estos casos, la multa es equivalente al 100%, 50%, 24%, 18% o 12% de la UIT.

b) Las Infracciones Graves, simbolizadas con la letra G, pueden ser impuestas por no mantener una distancia suficiente y prudente entre vehículos, no hacer las señales ni tomar las precauciones al hacer giros, no utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros, entre otros. En estos casos, la multa equivalente al 8% de la UIT.

c) Infracciones Leves, simbolizadas con la letra L. Estas consisten en, por ejemplo, estacionar mal su vehículo en lugares autorizados, dejar las puertas abiertas de su vehículo y obstaculizar el tránsito, utilizar el carril de giro para seguir la marcha, entre otros. En estos casos, la multa es equivalente al 4% de la UIT.

Respecto al responsable del pago de multas, que es el conductor será el principal responsable de hacer el pago de las multas; sin embargo, en algunos casos el propietario del vehículo asume la responsabilidad solidaria de algunas multas. Por ejemplo, será el responsable solidario de las siguientes infracciones: M01, M02, M03, M08, M09, M10, M11, M13, M15, M19, M22, M24, M26, M27, M28, M29, M31, M33, M34, M35, M36, M37, M38, M39, M40, M41, M42, G08, G14, G15, G17, G19, G20, G21, G22, G23, G24, G26, G27, G28, G29, G30, G32, G33, G34, G35, G36, G59, G60, G63, G72, L06, L07, L08.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Además, el propietario del vehículo también será el responsable del pago cuando se trate de una multa electrónica²⁷.

1.7 SOBRE LAS COMPETENCIAS COMPARTIDAS EN MATERIA DE TRANSITO ENTRE LOS TRES NIVELES DE GOBIERNO.

Sobre el carácter compartido de las competencias en materia de transporte terrestre entre el gobierno nacional y los gobiernos locales el Tribunal constitucional en lo relativo a las competencias de las municipalidades distritales en materia de tránsito y transporte terrestre, se debe tener en cuenta que el numeral 8° del artículo 195° de la Constitución incorpora, entre las competencias de los Gobiernos locales, la de desarrollar y regular actividades y servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito, conforme a ley.

No obstante, si bien las municipalidades gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos propios de su competencia conforme lo señala el artículo 194 de la Constitución, no es menos cierto que, dado que el Estado peruano es un Estado descentralizado pero unitario, dichas competencias deben ser ejercidas en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo, tal como lo establece el artículo 195° de la Constitución. En efecto, según el artículo 195 de la Constitución, los gobiernos locales tienen competencia para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito. Esta competencia no es exclusiva ni puede ser ejercida en contravención a las normas con rango de ley. Por ello, el inciso "g" del artículo 43 de la Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización, señala como competencia compartida de los gobiernos locales la gestión y regulación del transporte colectivo, así como la circulación y tránsito urbano.

De otro lado, el artículo 27 de la misma Ley de Bases de la Descentralización establece que las competencias compartidas del gobierno central están regidas por la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y las leyes específicas de organización y funciones de los distintos sectores que lo conforman. En tal sentido, el artículo 4 de la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de

²⁷ <https://www.gob.pe/416-multas-de-transito> - Plataforma Digital Única del Estado Peruano

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Transportes y Comunicaciones reconoce su competencia exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional, así como sus competencias compartidas con los gobiernos regionales y locales en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.

Al respecto, es necesario remitirse a las leyes que regulan lo relativo al tránsito terrestre. En esa línea, el artículo 73 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades señala lo siguiente: "La Ley de Bases de la Descentralización establece la condición de exclusiva o compartida de una competencia. Las funciones específicas municipales que se derivan de las competencias se ejercen con carácter exclusivo o compartido entre las municipalidades provinciales y distritales, con arreglo a lo dispuesto en la presente ley orgánica".

La Ley de Bases de la Descentralización es la que señala la naturaleza exclusiva o compartida de una competencia, mientras que la Ley Orgánica de Municipalidades asigna una y otra a los diferentes Gobiernos provinciales y distritales. Efectivamente, el artículo 44, numeral 1, de la Ley de Bases de la Descentralización señala lo siguiente:

Las competencias municipales señaladas en los artículos precedentes, se distribuyen en la Ley Orgánica de Municipalidades, según la jurisdicción provincial o distrital, precisando los niveles y funciones en cuanto a normatividad, regulación, administración, ejecución, promoción, supervisión y control. Del mismo modo, el artículo 49 de la Ley de Bases de la Descentralización dispone expresamente lo siguiente:

[...] el gobierno nacional y los gobiernos regionales y locales mantienen relaciones de coordinación, cooperación y apoyo mutuo, en forma permanente y continua, dentro del ejercicio de su autonomía y competencias propias, articulando el interés nacional con los de las regiones y localidades.

En concordancia con ello, el inciso "c" del artículo 36 de la Ley de Bases de la Descentralización señala como competencia compartida de los Gobiernos regionales la promoción, gestión y regulación de actividades económicas y productivas en su ámbito y nivel que corresponde, entre otros, al sector transportes,

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

mientras que el inciso "g" del artículo 43 señala como competencia compartida de las municipalidades el soporte colectivo, así como la circulación y tránsito urbano.

Por otro lado, el numeral 1 del artículo 27 de la Ley de Bases de la Descentralización señala que las competencias compartidas del Gobierno Nacional se rigen por la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y las leyes específicas de organización y funciones de los distintos sectores que lo conforman. De acuerdo con los artículos 2, 22 y la Primera Disposición Final de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones forma parte de dicho poder del Estado.

Asimismo, la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece que dicho Ministerio ejerce competencia de manera compartida con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre. En efecto, el artículo 4, señala que dicho ente tiene competencia exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional, y tiene competencia compartida con los Gobiernos regionales y Gobiernos locales, conforme a sus leyes orgánicas y sectoriales, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.

Por otro lado, el artículo 16 la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre precisa que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector, a nivel nacional, en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas, de gestión y fiscalización. El artículo 17 establece cuáles son las competencias de los gobiernos locales provinciales en materia de transporte y tránsito terrestre, de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales.

Teniendo en cuenta de las normas anteriormente glosadas se deriva con claridad que los diferentes niveles de Gobierno (nacional, regional y local) tienen

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

competencias compartidas en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito²⁸.

1.8 SOBRE LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN RECAUDAR Y ADMINISTRAR RECURSOS PROVENIENTES DE LAS MULTAS POR INFRACCIONES DEL TRANSITO.

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito – aprobado mediante Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC establece en el artículo 5º que son autoridades competentes en materia de tránsito terrestre: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; las Municipalidades Provinciales; las Municipalidades Distritales; la Policía Nacional del Perú, y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI.

El Artículo 4-A del Decreto Supremo N° 003-2014-MTC (que modifica e incorpora disposiciones al texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito), sobre las competencias de la SUTRAN señala que en materia de tránsito terrestre, la SUTRAN, sin perjuicio a lo establecido en sus normas de creación, en la red vial bajo su competencia, tiene entre sus competencias la Competencia de gestión que le permite recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.

Asimismo, el mencionado dispositivo legal establece en el numeral 2º literal b) y c) del Artículo 5º las competencias de gestión de las Municipalidades Provinciales en materia de tránsito terrestre, en su respectiva jurisdicción recaudando y administrando los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito, así como el Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción.

²⁸ STC - Expediente N° 0028-2018-PI/TC 19/05/2020
Poder Ejecutivo c. Municipalidad Distrital de Pueblo Libre

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

A su vez, el Artículo 6 establece las competencias de las municipalidades distritales en materia de tránsito terrestre, las que ejercen funciones de gestión y fiscalización, en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva y las previstas en el reglamento y en lo que respecta en materia de vialidad, la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al Reglamento correspondiente.

1.9 ACERCA DEL FINANCIAMIENTO PARA LAS ACTIVIDADES DE LA SEGURIDAD VIAL A TRAVES DE LAS MULTAS DE TRANSITO Y OTROS.

En la mayoría de los países la seguridad vial no dispone de fondos suficientes Para el desarrollo de infraestructuras viales seguras, así como para intervenciones que puedan mejorar la seguridad vial, se requiere una inversión sostenible a largo plazo. Existen importantes oportunidades para aprovechar las inversiones existentes en ámbitos más amplios del transporte, en particular la planificación del transporte y de redes, el transporte público, la construcción de carreteras, y la gestión y control del tránsito. En lugar de servir como un «complemento» a estas actividades de transporte más amplias, la seguridad vial debe incorporarse e integrarse en la toma de decisiones sobre el transporte.

La responsabilidad principal de financiar las actividades relativas a la seguridad vial recae en los gobiernos nacionales. Las fuentes de financiación sostenible probablemente sean las que son de carácter local; están claramente vinculadas a la actividad que será objeto de financiación; están motivadas por un sólido argumento comercial que prevé grandes beneficios económicos; son fáciles de reunir y gestionar; y cuentan con la aprobación del público y los políticos. Las fuentes de financiación sostenible incluyen asignaciones del gobierno central; asignaciones de los gobiernos locales; cargas de los usuarios de las vías de tránsito; gravámenes sobre los seguros del sector privado; excedente de los seguros del gobierno; recaudación de las sanciones de tránsito; y bonos por el impacto social.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Sin embargo, para aplicar las medidas recomendadas en los planes para la seguridad vial es posible que a corto plazo se requiera financiación temporal. Hay varias fuentes de financiación disponibles para ayudar a iniciar las actividades de seguridad vial, en particular para los países de ingresos bajos y medianos. Entre ellas figuran las instituciones multilaterales de crédito; el patrocinio del sector privado; la recaudación de fondos con la venta de mercancías donadas; los organismos internacionales de financiación; y las contribuciones filantrópicas de fundaciones e individuos.

El enfoque en los países de ingresos bajos y medianos a pesar de tener menos del 60% de los vehículos de motor del mundo, los países de ingresos bajos y medianos acumulan más del 90% de todas las defunciones provocadas por el tránsito, por lo que para alcanzar la meta del Decenio de Acción se requerirá dedicar una mayor atención y proporcionar un mayor apoyo a esos países.

A pesar de las dificultades obvias, los países de ingresos bajos y medianos pueden sortear las intervenciones aisladas tradicionales para abordar la seguridad vial y adoptar un enfoque integrado para un transporte seguro y sostenible. Dado que muchos países de ingresos altos (en particular los que dependen en gran medida del uso del vehículo privado) se enfrentan a grandes desafíos, como la descarbonización del transporte para mitigar el cambio climático y abordar los problemas de salud debidos a la inactividad física, ahora los países de ingresos bajos y medianos pueden invertir en sistemas de transporte multimodal como parte de un programa de desarrollo integrado. Además de compartir las enseñanzas adquiridas y el apoyo técnico, los países de ingresos altos (a través de sus organismos bilaterales de desarrollo) junto con los donantes multilaterales y privados deben velar por el establecimiento de disposiciones para la seguridad vial, y por su cumplimiento, como parte de toda la asistencia para el desarrollo. Del mismo modo, las empresas multinacionales que desarrollan sus actividades en países de ingresos bajos y medianos deben vigilar la seguridad de dichas actividades y establecer mecanismos para prevenir los traumatismos causados por el tránsito en toda su cadena de valor. El compromiso con los principios de la seguridad vial y su cumplimiento por parte de las empresas privadas deben ser los

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

misimos en los países de ingresos bajos y medianos que en los países de ingresos altos, independientemente del entorno reglamentario en el que actúen. La diversidad de contextos y situaciones geopolíticas entre los países de ingresos bajos y medianos refuerza la importancia de la colaboración regional y nacional, incluidas las oportunidades para establecer objetivos y/o estrategias regionales orientados a abordar desafíos comunes. En estas situaciones, la colaboración también puede ofrecer una oportunidad para amplificar la voz de los países individuales. Mediante el establecimiento de redes y alianzas regionales, los países pueden aumentar su influencia en las interacciones con las organizaciones multilaterales y multinacionales²⁹.

1.10 RESPECTO DEL PAPEL DE LOS FINANCIADORES

Los financiadores, tanto públicos como privados, desempeñan un papel importante para garantizar que se disponga de los recursos adecuados para apoyar las medidas descritas en este plan. Los donantes privados cumplen una función importante a la hora de colmar a corto plazo las brechas en las inversiones y pueden proporcionar recursos como la financiación inicial para llevar a cabo mejoras inmediatas en la seguridad vial, al tiempo que estimulan las inversiones en todo el país y a largo plazo por parte del gobierno. En muchos países, el apoyo de los financiadores privados también ayuda a subsanar las carencias críticas en la creación de capacidad, la investigación y la promoción. Para el éxito de estos esfuerzos es fundamental armonizar las prioridades entre los financiadores externos y los gobiernos, así como establecer una vía para la financiación sostenible de la seguridad vial. Los financiadores externos, incluidas las organizaciones internacionales, los organismos bilaterales y multilaterales de desarrollo y los bancos de desarrollo, también pueden contribuir a los esfuerzos en materia de seguridad vial garantizando la integración de esta cuestión en las actividades de desarrollo, especialmente en las iniciativas de desarrollo de infraestructuras que afectan el transporte y la movilidad. Dichos financiadores

²⁹ Plan Mundial- “Decenio de Acción para la seguridad Vial” 2021-2030, elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas,

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

también tienen la obligación de confirmar que las disposiciones relativas a la seguridad vial estén garantizadas como parte de todo el apoyo proporcionado al desarrollo³⁰.

1.11 LA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA EN LA SEGURIDAD VIAL

Aunque los organismos gubernamentales tienen la responsabilidad principal de diseñar un sistema de transporte por carretera seguro y de aplicar un plan de acción de seguridad vial, la influencia de otros actores y el papel que desempeñan se reconocen cada vez más como una parte importante del sistema de seguridad. El sector privado, la sociedad civil, las instituciones académicas y otros actores no estatales también pueden contribuir de manera importante. En este sentido, es fundamental la fuerza colectiva y global de las organizaciones públicas y privadas que adoptan prácticas de seguridad vial como parte de sus contribuciones a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, junto con su respaldo, liderazgo y poder adquisitivo.

1.12 EL PAPEL DEL GOBIERNO

El gobierno nacional y local tienen la responsabilidad principal de garantizar la seguridad de los ciudadanos. Habida cuenta de la importante repercusión negativa de las colisiones en las vías de tránsito y de los grandes beneficios positivos de una mayor seguridad, la seguridad vial debe abordarse como una prioridad política y reconocerse como un preciado bien público.

Un indicio muy importante de la voluntad política para hacerlo es el nivel de financiación, en todos los sectores, asignado a los objetivos relacionados con la seguridad vial a nivel nacional. Además, los gobiernos son responsables de establecer prioridades como parte de un plan nacional basado en la consulta de las partes interesadas y la evidencia local; de crear mecanismos de aplicación; y

³⁰ Ibidem.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

de garantizar la recopilación y análisis de datos sobre colisiones, defunciones y traumatismos.

El papel central del gobierno en la dirección y coordinación de la estrategia de seguridad vial de un país debe mantenerse incluso cuando se comparte la responsabilidad con otros actores por medio de las siguientes medidas:

- a) Proporcionar un marco legislativo sobre la seguridad vial y un mandato legal para la labor de diferentes organismos dentro y fuera del gobierno.
- b) Elaborar un plan de acción con objetivos y vigilar la actividad de los diferentes actores en materia de seguridad vial, y asegurar una financiación adecuada para apoyar su aplicación.
- c) Fomentar el cumplimiento de normas, como las prácticas de adquisiciones por parte de los proveedores y usuarios del transporte.
- d) Proporcionar coordinación general para estas actividades.

Es fundamental que todos los actores presenten informes públicos para garantizar la transparencia y rendición de cuentas. Los actores estatales tienen la obligación de hacer públicas sus políticas e indicadores de desempeño, incluidos el número de defunciones y traumatismos provocados por el tránsito y otros datos pertinentes, así como de alentar/instar a otras partes a hacer lo mismo³¹.

Finalmente es importante considerar la opinión especializada de la ONG Luz Ámbar” que en lo principal señala, que el objetivo señalado en el proyecto de Ley, es absolutamente válido y está sustentado plenamente por la gran incidencia de siniestros viales en nuestro país con las graves consecuencias de alta tasa de mortalidad y lesionados.

³¹ Ibidem.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Advierten, además que es importante tomar en consideración que ante la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) mediante Ley 30900 del 8 de diciembre del 2018, la detección y sanción de las infracciones al transporte están a cargo de esta nueva entidad. Asimismo, la Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) creada mediante Ley 29380 del 15 de junio de 2009, en la actualidad también tiene competencia para la detección y sanción de las infracciones al tránsito y transporte en la Red Vial Nacional; por tanto, el aludido Proyecto de Ley debería considerar también a estas dos entidades además de las municipalidades provinciales que mantienen su competencia en la detección y sanción de las infracciones al tránsito y transporte³². Opinión que es considerada importante por esta comisión dictaminadora, por tanto, se acoge en el presente dictamen.

V) ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativa **es necesaria**, porque contribuirá con ordenar el destino final de los recursos económicos monetarios recaudados por concepto de multas de tránsito los cuales serán de exclusiva utilización en las actividades de la seguridad vial, lo cual contribuirá en la reducción de los accidentes de tránsito y por ende en proteger la vida, la salud y integridad de las personas.

La presente iniciativa legislativa **es viable**, toda vez que cuenta con suficientes argumentos constitucionales, legales así como de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de Naciones Unidas (ONU) para su aprobación.

La presente iniciativa legislativa **es oportuna**, porque permite que, en representación de la población, el Congreso de la República emita una norma

³² INFORME LEGAL N° 001-2023-ONGLAP-P. 09/01/2023

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

destinada a fortalecer una política de Estado que coadyuva en proteger la vida, la salud e integridad de la población.

VI ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, y ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

La iniciativa legislativa contenida en el presente documento tiene como efecto único el ordenamiento en la distribución de los recursos monetarios recaudados por la autoridad competente producto del pago de las multas por infracción a las normas de tránsito, los cuales serán destinados exclusivamente a actividades de la seguridad vial y que contribuirán a reducir los índices de accidentes de tránsito y por ende a proteger la vida, la salud y la integridad de la población.

VII OPINIONES SOLICITADAS Y RECIBIDAS

➤ Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio Solicitando opinión	Fecha	Oficio de Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 0529-2022-	24 de octubre de 2022	

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

	2023-CTC-DC-DGP/CR OFICIO N° 0771-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR (REITERATIVO)	2 de diciembre de 2022	
INDECOPI	OFICIO N° 0530-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	24 de octubre de 2022	OFICIO N° 000355-2022-GEG/INDECOPI
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	OFICIO N° 0531-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	24 de octubre de 2022	Oficio N° D-002119-2022-ATU/GG
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN	OFICIO N° 0532-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR OFICIO N° 0777-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR	24 de octubre de 2022 2 de diciembre de 2022	INFORME N° D000656-2022-SUTRAN-OAJ 05 de Diciembre del 2022

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

AMPE	OFICIO N° 0534-2022- 2023-CTC-DC- DGP/CR	24 de octubre de 2022	
Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO N° 0533-2022- 2023-CTC-DC- DGP/CR OFICIO N° 0775-2022- 2023-CTC-DC- DGP/CR	24 de octubre de 2022 2 de diciembre de 2022	
MININTER	OFICIO N° 0535-2022- 2023-CTC-DC- DGP/CR OFICIO N° 0778-2022- 2023-CTC-DC- DGP/CR	24 de octubre de 2022 2 de diciembre de 2022	
ONG LUZ AMBAR	OFICIO N° 0536-2022- 2023-CTC-DC- DGP/CR	24 de octubre de 2022	C. N° 004-2023- ONGLA-P. Lima, 9 de enero del 2023

➤ Opiniones recibidas

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Entidad emisora	N° de documento	Fecha	Resumen de la opinión recibida
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)	Oficio N° 377-2022-DP/PAD	21 de junio del 2022	1. De acuerdo con el artículo 5 de la Ley N° 30900, la ATU ejerce competencia en la integridad del territorio y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este, de acuerdo con lo establecido en la precitada Ley 2. De manera complementaria ejerce también funciones en materia de tránsito, pudiendo establecer disposiciones necesarias para la integración obligatoria de los

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

			centros de gestión de tránsito o las que hagan sus veces dentro del territorio, a efectos de operar de manera coordinada, estandarizada y técnicamente compatible. 3. En esa línea, en atención a la propuesta legislativa presentada, consideramos que no corresponde a la ATU, emitir opinión respecto al contenido del Proyecto de Ley, por no estar enmarcado dentro de las competencias de la ATU conforme a la Ley N° 30900
--	--	--	---

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN	OFICIO N° D000349-2022- SUTRAN-SP	04 de Julio del 2022	No corresponde a la SUTRAN emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3371/2022-CR “Ley que destina la recaudación por concepto de multas por infracción al reglamento nacional de tránsito con el propósito de reducir los accidentes de tránsito”, toda vez que el referido proyecto de ley, solo tendría como objeto establecer cuál sería el destino de los recursos recaudados por las municipalidades provinciales, por la imposición de multas por
--	---	-------------------------	--

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

			infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y no alcanzaría a las multas que imponga la Sutran en el ámbito de su competencia.
INDECOPI	OFICIO N° 000355-2022-GEG/INDECOPI	23 de noviembre del 2022	De la lectura del Proyecto de Ley y de su respectiva exposición de motivos, esta Oficina observa que los mismos no contienen materias de competencia institucional, por lo que no corresponde emitir la opinión solicitada.
ONG LUZ AMBAR	C. N° 004-2023-ONGLA-P.	Lima, 9 de enero del 2023	1.La Ley 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre su

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

		artículo 3° señala que: (1999) en "La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud." así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. 2. El Proyecto de Ley debería estar orientado a modificar el Artículo 17° de la Ley 27181 en el que se describiría las competencias tendientes a la seguridad de los usuarios de la vía e incorporar como tercera disposición
--	--	--

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

			complementaria; que los recursos provenientes por las infracciones al tránsito y transporte a cargo de los Gobiernos Regionales, Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), la Autoridad de Transporte para Lima y Callao (ATU) y la Municipalidades Provinciales; deberán estar destinadas exclusivamente para atender las necesidades señaladas en el artículo 17° 3. El Proyecto de Ley cumple con satisfacer, de alguna manera, la atención
--	--	--	---

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

			exclusiva de las necesidades de la falta de seguridad a los usuarios de la vía (peatones y conductores).
--	--	--	--

VIII ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente documento permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de la iniciativa de ley contenida en el mismo; en ese sentido, se presenta el análisis costo – beneficio frente a los actores sociales que se supondría cause efecto la aprobación de la presente iniciativa legislativa:

Actores	Beneficios	Costos
Población	- Contribuye con la reducción de los accidentes de tránsito. - Garantiza la protección de la vida la salud y la integridad de las personas. - Mejora las condiciones de vida de la población y su entorno vial.	
Estado	- Favorece al ordenamiento del destino y distribución de los recursos recaudados. - Gasto de lo recaudado con transparencia y eficiencia. - Transparenta el uso de los recursos públicos con eficiencia.	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

	• Permite al Estado gestionar mejor los recursos públicos reduciendo el gasto ineficiente. • Alcanza un adecuado cumplimiento de en las competencias y funciones en los niveles de gobierno del Estado involucrados que requieren estar ordenadas y organizadas en forma racional. De esta manera, se aprovechan mejor las potencialidades y se promueve el desarrollo equitativo, inclusivo y sostenible en beneficio de la ciudadanía. • La distribución ordenada de la inversión de estos recursos focaliza mejor las necesidades en materia de seguridad vial con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito.	
--	---	--

IX VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DEL ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

Vinculación de la norma propuesta con el acuerdo nacional: La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Política del Acuerdo Nacional N° 13: Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social, por la que potenciará la promoción de la salud y de la prevención y control, asimismo desarrollará una política intensa y sostenida de capacitación oportuna y adecuada de los recursos humanos involucrados en las acciones de salud.

Vinculación con la Agenda Legislativa Período Anual de Sesiones 2021 – 2026

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con la Agenda Legislativa Período Anual de Sesiones 2022 – 2023, en el **punto 13**. Teniendo como objetivo la equidad y justicia social expresada en el acceso universal a los servicios de salud y a la seguridad social

X. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del Proyecto de Ley 1162/2021-CR, con el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE ESTABLECE EL DESTINO Y DISTRIBUCIÓN DE LA RECAUDACIÓN PROVENIENTE DE MULTAS POR INFRACCIONES AL TRANSITO Y AL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y MERCANCIAS

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto establecer el destino y la distribución de los recursos generados por la imposición de multas por infracciones al tránsito y al transporte terrestre de personas y mercancías fortaleciendo las acciones de seguridad vial con el propósito de contribuir a la reducción de accidentes de tránsito.

Artículo 2. Acciones de seguridad vial

Las acciones de seguridad vial para la prevención de siniestros de tránsito son, entre otras, las siguientes:

- a) Semaforización.
- b) Señalización reglamentaria de tránsito.
- c) Mantenimiento y mejoramiento de las vías terrestres.
- d) Elaboración de planes de seguridad vial.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

- e) Educación ciudadana y capacitación en seguridad vial y prevención en accidentes de tránsito.
- f) Implementación de controles electrónicos de velocidad.
- g) Implementación de otros dispositivos tecnológicos que permitan detectar infracciones de tránsito.
- h) Otras que contribuyan directamente al objeto de la presente ley.

Artículo 3. Destino de los recursos provenientes de la recaudación de multas de tránsito

Los recursos provenientes de la recaudación de multas por infracciones al tránsito y al transporte terrestre de personas y mercancías son utilizados para la implementación de las acciones de seguridad vial establecidas en el artículo 2.

Artículo 4. Distribución de los recursos provenientes de la recaudación de multas de tránsito

La distribución de los recursos provenientes de la recaudación de multas por infracciones al tránsito y al transporte de personas y mercancías, se realiza de la siguiente forma:

- a) El 50% del total recaudado para la semaforización, señalización reglamentaria y mantenimiento y mejoramiento de vías urbanas, nacionales, departamentales y vecinales siempre que no se encuentren concesionadas.
- b) El 25% del total recaudado para educación ciudadana y capacitación de funcionarios y servidores en seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.
- c) El 25% por ciento del total recaudado controles electrónicos de velocidad y otros dispositivos tecnológicos que permitan detectar las infracciones de tránsito.

Artículo 5. Responsabilidades

El titular, los funcionarios y servidores públicos, de las entidades encargadas de la recaudación y administración de los recursos económicos provenientes del pago de multas por infracciones al tránsito y al transporte terrestre de personas y mercancías que incumplan lo dispuesto en la presente ley están sometidos a las responsabilidades administrativas civiles y penales a que hubiera lugar conforme a ley.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

UNICA. - Incorporación de la disposición complementaria tercera en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Se incorpora la disposición complementaria tercera en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:

“Tercera. Destino y distribución de la recaudación generada de multas por infracciones al tránsito y al transporte terrestre de personas y mercancías

Las entidades públicas de los tres niveles de gobierno encargadas de recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones al tránsito y al transporte terrestre de personas y mercancías, los destinan y distribuyen conforme a lo dispuesto en los artículos 3 y 4 de la Ley que establece el destino y distribución de la recaudación proveniente de multas por infracciones al tránsito y al transporte terrestre de personas y mercancías.”

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.

Lima, 25 de enero de 2023.

MIEMBROS TITULARES

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO



1. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL

Presidente

(Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/01/2023 12:45:18-0500



2. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO

Vicepresidente

(Alianza para el Progreso)



3. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN

Secretaria

(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
AMURUZ DULANTO Yessica
Rosselli FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/01/2023 15:51:19-0500



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI

(Avanza País - Partido de Integración Social)



5. BELLIDO UGARTE, GUIDO

(Perú Libre)



6. CERRÓN

(Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/01/2023 18:38:46-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/01/2023 18:34:39-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/01/2023 19:01:05-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAVIDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/01/2023 11:25:02-0500



Firmado digitalmente por:
 GUTIERREZ TICONA Paul
 Silvio FAU 20181749128 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 20/01/2023 17:22:16-0500

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
 CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
 REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
 PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
 TRÁNSITO



7. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO

(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



8. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO

(Fuerza Popular)



9. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO

(Somos Perú)



Firmado digitalmente por:
 MEDINA MINAYA Esdras
 Ricardo FAU 20181749128 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 31/01/2023 11:35:28-0500



10. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO

(Perú Libre)



11. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA

(Fuerza Popular)



12. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL

(Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 MONTALVO CUBAS Segundo
 Toribio FAU 20181749128 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 26/01/2023 15:25:27-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO



13. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 26/01/2023 16:07:03-0500



14. RUIZ RODRÍGUEZ, MAGALY ROSMERY
(Alianza para el Progreso)



15. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Elvis
Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/01/2023 11:37:40-0500



16. VERGARA MENDOZA ELVIS HERNÁN
(Acción Popular)



17. WONG PUJADA, ENRIQUE
(Podemos Perú)



18. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País - Partido de Integración Social)



Firmado digitalmente por:
YARROW LUMBRERAS Norma
Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/01/2023 13:23:23-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR
CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL
PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO



19. ZEBALLOS APONTE JORGE ARTURO

(Renovación Popular)

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. AGUINAGA RECUENCO, ALEJANDRO AURELIO

(Fuerza Popular)



2. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO

(Fuerza Popular)



3. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE

(Fuerza Popular)



4. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR

(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO



5. CHACÓN TRUJILLO NILZA MERLY
(Fuerza Popular)



6. GONZA CASTILLO AMÉRICO
(Perú Libre)



7. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



8. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
(Renovación Popular)



9. JUAREZ GALLEGOS, CARMEN PATRICIA
(Fuerza Popular)



10. QUIROZ BARBOZA, SEGUNDO TEODOMIRO
(Bloque Magisterial de Concertación Nacional)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3371/2022-CR, QUE DESTINA LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE MULTAS POR INFRACCIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO CON EL PROPOSITO DE REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO



11. QUITO SARMIENTO, BERNARDO JAIME

(Perú Libre)



12. RIVAS CHACARA JANET MILAGROS

(Perú Libre)



13. SOTO PALACIOS, WILSON

(Acción Popular)



14. TORRES SALINAS, ROSIO

(Alianza para el Progreso)



15. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL

(Alianza para el Progreso)



16. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA

(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2022- 2023

Primera Legislatura Ordinaria

ACTA DE LA DÉCIMO TERCERA SESIÓN ORDINARIA

Miércoles 25 de enero de 2023

En la ciudad de Lima, siendo las 15 horas con 17 minutos del día miércoles 25 de enero del año 2023, en la Sala 5 – Gustavo Mohme Llona, del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y a través de la plataforma de Microsoft Teams, bajo la presidencia del congresista **Luis Ángel Aragón Carreño**, se dio inicio a la Décimo Tercera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones (CTC) con la asistencia de los congresistas titulares: **Eduardo Salhuana Cavides, Yessica Amuruz Dulanto, Waldemar Cerrón Rojas, Guido Bellido Ugarte, Paul Gutiérrez Ticona, David Jiménez Heredia, , Esdras Medina Minaya, Segundo Montalvo Cubas, Wilson Quispe Mamani, Auristela Obando Morgan, César Revilla Villanueva, Magaly Ruiz Rodríguez, Elvis Vergara Mendoza, Enrique Wong Pujada, Jorge Zeballos Aponte, Leslie Olivos Martinez y Norma Yarrow Lumbreras. La accesitaria congresista Cheryl Trigozo Reátegui y los congresistas invitados María Acuña Peralta, Luis Roberto Kamiche Morante, Patricia Juárez Gallegos y Kelly Portalatino Ávalos.**

1. APROBACIÓN DE ACTA

Se aprobó por unanimidad el acta de la décima segunda sesión ordinaria, realizada el 11 de enero de 2023.

2. DESPACHO

Por vía electrónica hemos hecho llegar a sus despachos la relación de los documentos ingresados y remitidos a la Comisión, desde el 10 al 24 de enero del presente año.

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

Han ingresado a nuestra comisión los siguientes Proyectos de Ley:

PL. 3914 del congresista Miguel Ciccía Vásquez, P.L 3919 del Poder Ejecutivo P.L 3927 del congresista Esdras Medina Minaya. P.L. 3932 del congresista Luis Picón Quedo, P.L 3959 del congresista López Ureña y el P.L 3963, del congresista José Williams Zapata.

3. INFORMES

Esta presidencia informa que ha convocado, a una sesión extraordinaria de la comisión, para el día viernes 27 de enero del presente año, a las 10 de la mañana, sesión que se llevará a cabo en la Sala Francisco Bolognesi del Palacio Legislativo, con la presencia de la señora Ministra de Transportes y otras autoridades, para solicitar información, como labor de fiscalización, acerca del cumplimiento en la entrega de los equipos, materiales y capacitación del personal necesarios para el funcionamiento de la segunda pista de aterrizaje y la nueva torre de control del aeropuerto internacional Jorge Chávez, cuya entrega vencerá el 30 de enero del 2023, y cuya información ha

sido resaltada en un programa televisivo este ultimo fin de semana.

No habiendo ningún informe de los señores congresista pasamos a la sesión pedidos.

4. PEDIDOS

Pedido del señor Presidente

Colegas, esta presidencia quiere hacer un pedido, tratándose de dos proyectos de ley iniciativas de mi autoría, solicito se consulte a esta comisión para que sean enviados a nuestra comisión como segunda comisión dictaminadora de los Proyectos de Ley 3851/2022-CR, Ley de admisión temporal de los servicios de transporte aéreo y 3852/2022-CR, Ley de Reactivación del Transporte aeronáutico, pues estos dos proyectos de ley a pesar de ser del sector transporte, sólo han sido derivados a la Comisión de Economía, por esta razón solicito su votación para que pasen a nuestra comisión, este tema pasará a la orden del día para la votación correspondiente.

No existiendo pedido de los señores congresistas pasamos a la orden del día.

5. ORDEN DEL DÍA

El Señor Presidente: Como primer tema de la presente sesión, invitamos a sustentar al Congresista Luis Roberto Kamiche Morante, en el proyecto de su autoría 2151/2021-CR, por el que se propone prevenir el riesgo del uso ilícito de datos personales, el robo de identidad por mal uso de huella digital y las contrataciones fraudulentas, que ocasiona la venta ilegal de equipos telefónicos móviles y SIM cards (Chips móviles).

Tiene usted, el uso de la palabra señor congresista Luis Roberto Kamiche Morante

Congresista Luis Roberto Kamiche Morante; Dijo que no podemos permitir que venga un delincuente y le roben y asesinen a una persona por un celular, es por eso que este proyecto de ley apoya a las entidades reguladoras como Osiptel e Indecopi a sancionar a las empresas que por ganar un sol mas vende de manera indiscriminada equipos manchado de sangre y partes de el , como chips, en la via publica, que llegan a las cárceles de manera ilegal ocasionando extorciones a los ciudadanos.

El Señor Presidente: Como siguiente punto en nuestra agenda, tenemos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 3371/2022-CR, cuya autora es la congresista Patricia Juárez Gallegos, por el que se propone destinar la recaudación por concepto de multas por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito con el propósito de reducir los accidentes de tránsito.

El Señor Presidente Indico que el objetivo de la presente iniciativa legislativa, es que las municipalidades provinciales implemente medidas que reduzcan las cifras de inseguridad vial en nuestro país, siendo una de ellas el exceso de velocidad por parte de los conductores, señala que las municipalidades cuenten con las herramientas obligatorias necesaria, para utilizar los recursos provenientes de las infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y que debe ser utilizado únicamente para la mejora del tránsito y de la seguridad vial, con el único propósito de contribuir a reducir la tasa de mortalidad en los accidentes de tránsito.

Damos el uso de la palabra a la señora congresista Patricia Juárez para la sustentación del proyectode ley.

Congresista Patricia Juárez: Señalo que esta iniciativa responde al incremento de las cifras de muertes por accidente de tránsito en nuestro país, el objeto de esta propuesta contribuirá con ordenar el destino final de los recursos monetarios recaudados por concepto de multas de tránsito, los cuales serán de exclusiva utilización en las actividades de la seguridad vial y a reducir los índices de accidentes de tránsito.

El Señor Presidente: Informo que el texto sustitutorio que se plantea, considera incluir además de las municipalidades provinciales que tiene competencia en la detención y sanción de las infracciones de tránsito y transportes, a otras entidades públicas autónomas, que también están encargadas de sancionar y recaudar multas por infracciones de tránsito, tal es el caso de la Autoridad de transporte urbano para Lima y Callao ATU, asimismo a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN, que también tienen competencia para la detención, sanción y recaudación de infracciones de tránsito en la red vial nacional.

Algun congresista que desee hacer el uso de la palabra para el debate del siguiente texto sustitutorio.

Congresista Auristela Obando: Coincido con la propuesta de la congresista Patricia Juárez, solo quiero hacer una observación, que en el artículo 2 no existe el párrafo 2.1

Congresista Waldemar Cerrón: Señalo también que no existe el párrafo 2.1 en el artículo 2,

El Señor Presidente Pasamos a un cuarto intermedio para hacer la corrección respectiva.

Congresista Guido Bellido: Solicito que se me considere en el último punto de la agenda para sustentar el Proyecto de Ley 1973. Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento.

El Señor Presidente Atendemos su pedido Congresista Bellido, pasamos al siguiente punto, el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley 3416/2022-CR, cuya autora es la congresista María Acuña Peralta, por el que se propone la implementación del cargador único para teléfonos celulares, tabletas y otros en el Perú.

El Señor Presidente Señalo que esta iniciativa legislativa tiene por objeto establecer de manera progresiva la implementación del cargador universal con puerto de carga armonizado para los dispositivos electrónicos de batería recargable. Dispositivos electrónicos como: celulares, tabletas, cámaras, audífonos, computadoras, consolas de videojuegos, parlantes, sistemas de navegación y lectores de libros electrónicos portátiles, entre otros, independientemente de su marca y de esa manera contribuir a reducir la generación de residuos electrónicos.

Tiene el uso de la palabra la Congresista María Acuña Peralta autora del proyecto de ley.

Congresista María Acuña Peralta: Sostuvo que esta propuesta busca resolver el aumento indiscriminado de cables para cargadores, generando millones de toneladas de basura electrónica.

Congresista Waldemar Cerrón: Felicitar la iniciativa de la Congresista María Acuña Peralta, que propone la implementación del cargador único, porque va ser en beneficio de toda la ciudadanía.

Congresista Wilson Quispe: Señalo que este proyecto de ley va generar una comodidad para que la personas se evite de estar llevando y gastando en mas cargadores de baterías.

El Señor Presidente Finalizado el debate se procedió a votar el dictamen **3416/2022-CR**, por el que se propone la implementación del cargador único para dispositivos electrónicos, como teléfonos celulares, tabletas y otros en el Perú.

El proyecto de ley **3416/2022- CR**, ha sido **APROBADO POR MAYORIA**. Con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Quispe Mamani, Ruíz Rodríguez, Wong Pujada y Yarrow Lumbreras. Votaron por la abstención los congresistas: Olivos Martínez, Jiménez Heredia, Obando Morgan, Revilla Villanueva y Vergara Mendoza. No hubo votos en contra.

El Señor Presidente Regresamos del cuarto intermedio respecto del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **3371/2022-CR**, cuya autora es la congresista Patricia Juárez Gallegos, señores congresista se ha retirado la referencia al artículo 2.1 contenida en el artículo 3 del dictamen, por constituir un tema de forma, en consecuencia se aprueba el texto con cargo a redacion el articulo tercero del texto sustitutorio, queda redactado de la siguiente manera : Destino de los recursos provenientes de la recaudacion de multas de transito. Los recursos provenientes de la recaudacion de multas por infracciones al transito y al transporte terrestre de personas y mercancías son utilizados para la implementación de las acciones de seguridad vial respectiva , con esa correccion de forma se pone a consideración el texto sustitorio de este predictamen establecido en el proyecto respectivo, ley que establece el destino y distribución de la recaudación proveniente de multas por infracciones al tránsito y transporte terrestre de personas y mercancías.

Si algun parlamentario desea hacer el uso de la palabara.

Pasamos al voto del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **3371/2022-CR**, por el que se propone destinar la recaudación por concepto de multas por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito con el propósito de reducir los accidentes de tránsito.

El dictamen **3371/2022-CR**, ha sido **APROBADO POR UNANIMIDAD**. Con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Salhuana Cavides, Olivos Martínez, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Obando Morgan, Revilla Villanueva, Ruíz Rodríguez, Vergara Mendoza, Wong Pujada y Yarrow Lumbreras. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

El Señor Presidente: Ahora, tendremos el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **1996/2021-CR**, cuya autora es la congresista Kelly Portalatino Ávalos, por el que se propone declarar de interés nacional y necesidad pública la implementación de centros de contacto telefónico o "Contact Center" en todo el país, para brindar servicios de salud.

El Señor Presidente :Indico que ha llegado el momento de descentralizar este servicio en todo el país, ampliar su cobertura de la central de contacto telefónico del Ministerio de Salud que ha permitido descongestionar nuestros hospitales, frenar los desplazamientos de las personas hacia las instituciones prestadoras de salud (IPRESS), mitigar el riesgo de contagio con el virus y disminuir la propagación que era lo más importante, entre otros, a pacientes de los diferentes establecimientos de salud de manera segura y sin exposición del profesional de salud, sobre todo

en situaciones como la actual crisis sanitaria.

Tiene el uso de la palabra la Congresista Kelly Portalatino Ávalos, autora del proyecto de ley.

Congresista Kelly Portalatino Ávalos: Sostuvo que esta ley urge la necesidad de descongestionar los establecimiento de salud a nivel nacional es promover el uso de la tecnología al descentralizar los servicios que brindan la central telefónica del MINSA, en alianza estratégica con los gobiernos regionales a efectos que se cierre las brechas existentes, de esa manera se implemente punto de contacto en cada uno de las regiones del país

El Señor Presidente: Si algun parlamentario desea hacer el uso de la palabara.

Pasamos al voto del predictamen recaído en el Proyecto de Ley **1996/2021-CR**, por el que se propone declarar de interés nacional y necesidad pública la implementación de centros de contacto telefónico o “Contact Center” en todo el país, para brindar servicios de salud.

El dictamen **1996/2021-CR**, ha sido **APROBADO POR UNANIMIDAD**. Con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Olivos Martínez, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Obando Morgan, Quispe Mamani, Revilla Villanueva, Vergara Mendoza y Wong Pujada. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

El Señor Presidente: Finalmente, tendremos la votación solicitada por esta presidencia, para que pasen los Proyectos de Ley 3851 y 3852 a esta comisión como segunda comisión dictaminadora ya que dichos proyectos ley fueron derivados a la Comisión de Economía, y como ya se ha explicado en la sección informes, también corresponden ser dictaminados por la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Han sido **APROBADOS POR UNANIMIDAD**, que los proyectos de Ley 3851 y 3852/2022-CR, pasen a la Comisión de Transportes y Comunicaciones. Con los votos favorables de los siguientes congresistas: Aragón Carreño, Olivos Martínez, Amuruz Dulanto, Bellido Ugarte, Cerrón Rojas, Gutiérrez Ticona, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Montalvo Cubas, Obando Morgan, Quispe Mamani, Revilla Villanueva, Ruíz Rodríguez, Vergara Mendoza, Wong Pujada y Yarrow Lumbreras. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

El Señor Presidente: Como último punto de nuestra agenda tendremos, la invitación a sustentar al congresista Guido Bellido Ugarte, en el Proyecto de Ley 1973/2021-CR, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbrido eléctricos y del equipamiento para su abastecimiento.

Tiene usted, el uso de la palabra señor congresista Bellido Ugarte.

Congresista Guido Bellido: Señaló que la electrificación del transporte o movilidad eléctrica representa un instrumento que permitiera solucionar los problemas de dependencia del petróleo y sus derivados como energía primaria siendo la principal y la mas importante la reducion de los gases contaminantes y del impacto ambiental ocasionados por el uso de los recursos energéticos contaminantes.

6. cierre de sesión

El señor presidente Antes de finalizar la sesión, aprobaremos la dispensa para ejecutar los

acuerdos sin esperar el trámite de aprobación del acta.

De no haber ninguna observación por parte de algún parlamentario, la damos por aprobado.

Ha sido **APROBADO**.

Se levantó la sesión a las 16 horas con 49 minutos.

Se deja constancia que forma parte de esta acta la transcripción de la versión magnetofónica de la presente sesión, y complementariamente el audio y video de la misma.

Presidente

Secretaria