



Proyecto de Ley N° 3645/2018-CR

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO MEJORAR LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD Y SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS QUE INGRESAN AL MERCADO NACIONAL

Los Congresistas de la República que suscriben, a propuesta de la Congresista de la República **ESTELITA SONIA BUSTOS ESPINOZA**, en uso de sus facultades de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política y los artículos 22° inciso c), 75° y 76°, del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente proyecto:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la Ley Siguiente:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS PÚBLICO MEJORAR LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD Y SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS QUE INGRESAN AL MERCADO NACIONAL

Artículo 1. Declaración de interés público

Declárese de interés público el establecimiento de nuevos y mejores estándares básicos en la calidad y seguridad de los vehículos que ingresan al mercado nacional, con la finalidad de reducir el nivel de riesgo de conductores y usuarios de vehículos, así como de peatones, en los accidentes de tránsito.

Artículo 2. Lineamientos mínimos de seguridad

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Consejo Nacional de Seguridad Vial, en un plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente ley, deberán formular y aprobar los nuevos lineamientos de calidad y seguridad que deberán exigirse a los vehículos que ingresan al mercado nacional, teniendo como base los lineamientos señalados por la Organización de las Naciones Unidas y el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos – WP.29.

Artículo 3. Seguridad Vial para el Bicentenario.

En el marco de las celebraciones hacia el Bicentenario de la Independencia del Perú, declárese de necesidad y como uno de los objetivos nacionales para el periodo 2019-2021, reducir sustancialmente el número de accidentes de tránsito en todo el Perú. Para el efecto, la Presidencia del Consejo de Ministros en coordinación con el Ministerio del Interior, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio de Educación promoverán campañas de sensibilización, educativas y formativas con todos los actores involucrados, así como aprobar las normas respectivas.

[Handwritten signature]
CONG GAZIAN

[Handwritten signature]
ESTELITA SONIA BUSTOS ESPINOZA
Congresista de la República

[Handwritten signature]
Rosalba Rostes.

[Handwritten signature]
S. ECHEVARRIA.

[Handwritten signature]
AVILA

[Handwritten signature]
6

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el Perú, el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito ha mantenido una continuidad preocupante, sin disminuir. El Ministerio del Interior registra los siguientes números de heridos y muertos entre el 2011 y el 2017:¹

VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
FATALES 2011-2017, A NIVEL NACIONAL

AÑO	MUERTOS	HERIDOS
2011	3531	2678
2012	4037	3559
2013	3176	2462
2014	2798	2574
2015	2965	2863
2016	2696	2672
2017	2826	2578

FUENTE: MININTER - DGTIC

Uno de los aspectos vinculados a estas cifras es la mayor o menor seguridad que brindan los vehículos a los conductores, pasajeros y peatones. En la mayoría de los países latinoamericanos, los vehículos de todo tipo son importados de otros países del mundo: las principales marcas son europeas, americanas y últimamente asiáticas. El parque automotor en América Latina es variado: Estados Unidos se ubica en primer lugar con 965 autos por cada 1,000 habitantes; Canadá tiene 563; México 273; Argentina 268; Brasil 209; Chile 193; Colombia 148. Por su lado, Perú tiene 41 autos por mil habitantes.²

Según el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América y el Caribe (Latin – NCAP), los fabricantes de los autos más vendidos en América Latina

¹ Ministerio del Interior. Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones. Disponible en: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>. Visitado el 07/11/2018.

² Sputnik Mundo. Artículo: "Estos son los países con más autos per cápita de América. Fecha: 06/01/2018. Disponible en: <https://mundo.sputniknews.com/americalatina/201801061075226637-autos-percapita-america/>. Visitado el 07/11/2018.

comercializan versiones menos seguras en la región, y varios de los modelos sometidos a pruebas de choque no alcanzaban ni siquiera una estrella de un máximo de cinco. Según el informe, *“de acuerdo con las 74 pruebas de choque realizadas en los últimos cinco años, son 13 los vehículos comercializados en América Latina ubicados en el estándar más bajo de seguridad”*.³ En resumen, puede decirse que no pueden dejarse los niveles mínimos de seguridad en los manos de los fabricantes de vehículos. Al respecto, el Secretario General de referida organización Latin NCAP insta: *“a todos los gobiernos de América Latina a adoptar de manera urgente los estándares de la ONU para los ensayos de impacto frontal y lateral. Es ahora el momento de tomar medidas para eliminar el flagelo de las trampas mortales que representan los autos de cero estrellas que los fabricantes siguen vendiendo dispuestos a ofrecer vehículos por debajo de los estándares que no podrían vender en Europa o América del Norte. Este tipo de doble discurso es inaceptable y debe terminar”*.⁴

La diferencia de estándares de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano respecto de los que son producidos para otros mercados, por ejemplo, el mercado europeo o norteamericano, producen efectos concretos negativos en los accidentes de tránsito en nuestro país, elevando el riesgo de muerte o de heridas graves en los accidentados, sean éstos conductores o usuarios de vehículos o peatones agraviados. Pero una gran parte de la responsabilidad no es de los actores arriba mencionados, sino de las empresas productoras de vehículos que, ante la falta de legislación o de regulación interna, queda en sus manos la decisión de establecer los niveles mínimos de seguridad que cuentan los vehículos que ingresan a nuestro mercado. Por ello, no ejercer nuestra soberanía significará que continuarán los riesgos para la vida de los conductores y usuarios de vehículos, así como para los peatones afectados en accidentes de tránsito.

³ Paullier, Juan. “¿Cuáles son los autos menos seguros de América Latina?”. BBC Mundo, México, 15/04/2016. Disponible en: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160415_america_latina_autos_menos_seguros_ncap_jp. Visitado el 07/11/2018.

⁴ Furas, Alejandro. En artículo “Cero estrellas para el Chevrolet Onix y el Kia Rio Sedán. Fecha de publicación: 11/05/2017. Disponible en: <https://www.latinncap.com/es/area-de-prensa/noticia/859138381d64e7/cero-estrellas-para-el-chevrolet-onix-y-el-kia-rio-sedan>. Visitado el 07/11/2018.

1.2. NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A DICHA PROBLEMÁTICA

Planteamos que una de las líneas de solución para una mayor seguridad de las personas en los accidentes de tránsito, es la elevación de los estándares de seguridad en la fabricación de los vehículos a través de la acción gubernamental. Así lo decía María Fernanda Rodríguez, Presidenta de Latin NCAP: *“Estos resultados confirman (...) el rol fundamental de los gobiernos para proteger la vida de los habitantes de sus países. Si bien vemos que hay fabricantes que por voluntad propia ofrecen mayor seguridad a los escasos requerimientos que se exigen para la producción e importación de vehículos, también podemos ver, y hoy lo estamos demostrando (...), fabricantes que priorizan el rédito económico ante la sobrevivencia de sus clientes. Esto es gravísimo, ya que llevamos 7 años con resultados nefastos y todavía no hemos visto ningún país de la región que exija las normas básicas de seguridad que la ONU recomienda. Por otra parte, podemos ver cómo estas mismas empresas tienen la capacidad de ofrecer vehículos más seguros en otros mercados”*.⁵

En el Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informó en enero de este año que el sector estaba preparando *“una norma técnica para homologar sus características técnicas, con el fin de mejorar la seguridad de la flota vehicular que ingresa al país”*.⁶ El Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial, Omar Revolledo Chávez, en esa ocasión, señaló: *“muchas veces uno adquiere un vehículo de 10,000 dólares y no tiene bolsas de aire o ha comprado un vehículo con ocho bolsas de aire y cuando empieza a usarlo resulta que tiene solo tres. (...) Si los vehículos no cumplen con dichos estándares no podrán ingresar al mercado peruano, porque no podrán ser homologados. Eso permitirá que las personas puedan adquirir vehículos más seguros en todo sentido”*.⁷ Sin embargo, hasta la fecha, dicha norma técnica no ha sido publicada. No hay que dejar de lado la hipótesis que intereses

⁵ *Ibid*, pág. 2.

⁶ *Diario Gestión*. Artículo “MTC alista norma para mejorar la seguridad de autos que ingresan al país”. Fecha 31/01/2018. Disponible en: <https://gestion.pe/peru/mtc-alista-norma-mejorar-seguridad-autos-ingresan-pais-226174>. Visitado el 13/11/2018.

⁷ *Ibid*, pág. 2.

concretos puedan estar reacios hacia un proceso de homologación de la reglamentación de seguridad de los vehículos. Este camino ya viene siendo recorrido por otros países, y no hay razón alguna para que en el Perú no pueda plantearse como perentoria la necesidad de esa armonización.

1.3. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

La Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial elaboraron en el año 2004, el “Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito: Resumen”. En cuanto a los factores de riesgo e intervenciones, se plantea “Ofrecer vehículos visibles, ‘inteligentes’ y resistentes al impacto”, y se expresa lo siguiente: *“Según un reciente informe de la Comisión Europea, se estima que, si todos los automóviles de la Unión Europea se diseñaran para igualar la calidad del mejor de cada clase, podrían evitarse el 50% de las lesiones mortales o discapacitantes. Muchos países de ingresos bajos y medianos no fijan ni aplican normas tan exigentes como las de la Unión Europea. (...) Los peatones atropellados sufren lesiones múltiples mortales o discapacitantes con más frecuencia que los ocupantes de automóviles involucrados en un choque. En Europa, el 66% de los peatones que pasan a ser víctimas mortales del tránsito han sido golpeados por la parte delantera de automóviles, el 11% lo han sido por otras partes de éstos y el 23% por otros vehículos de motor”*.⁸

Las principales conclusiones del Informe son las siguientes:

- Los traumatismos causados por el tránsito constituyen gravísimos problemas de salud pública y de desarrollo, en los que pierden la vida casi 1,2 millones de personas cada año, y resultan heridas o quedan discapacitadas entre 20 millones y 50 millones más. Según los datos que presentan la OMS y el Banco Mundial, sin medidas adecuadas, estos traumatismos aumentarán drásticamente de aquí a 2020.

⁸ Organización Mundial de la Salud – Banco Mundial. “Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito: Resumen”. Ginebra 2004. Pág. 26. Visitado el 19/11/2018.
Disponibile en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf?ua=1.

- Para lograr un sistema de tránsito menos peligroso se requiere un enfoque "sistémico", entender que el sistema vial es un conjunto con elementos diferentes que interactúan (vehículos, vías, usuarios, entornos); y específicamente, reconocer que un sistema de tránsito seguro debe adaptarse a la vulnerabilidad y falibilidad humanas y compensarlas.
- En los países en que se ha reducido los choques en la vía pública, y aunque cada país varíe su estrategia de solución, hay algunos principios básicos como un buen trazado de la vía pública, una correcta gestión del tránsito, una mejor normativa para los vehículos, el control de la velocidad, el uso de cinturones de seguridad y la aplicación de los límites de alcoholemia.⁹

La Recomendación 5 del Informe tiene como título "Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas". Al respecto, entre otras, recomienda las siguientes medidas:¹⁰

- obligación de diseñar los vehículos motorizados de manera que sean resistentes a los impactos a fin de proteger a los pasajeros; tratar de ampliar este concepto al diseño de la parte delantera de los vehículos motorizados para proteger a peatones y ciclistas.
- establecimiento y aplicación de leyes que exijan el uso de cinturones de seguridad y de sillas de seguridad infantiles para los ocupantes de los vehículos motorizados.
- establecimiento y aplicación de límites de velocidad adecuados a la función de las distintas vías.

Pero, ¿a qué elementos de seguridad nos estamos refiriendo? Solo a modo de ejemplo, sin que lo que se mencione sean los únicos a considerar, referimos los siguientes elementos de seguridad que deberían contar todos los vehículos que circulen en el territorio nacional:¹¹

⁹ *Ibid*, pág. 41-42.

¹⁰ *Ibid*, pág. 46.

¹¹ Miró, María. Artículo "Normativa de seguridad de autos en Perú". Publicado en 04/10/2016. Disponible en: <https://www.autofact.pe/blog/comprar-auto/seguridad/estandares-seguridad>. Visitado el 15/11/2018.

- Aviso de uso de cinturón (SBR): la mayoría de los expertos reconoce que el cinturón de seguridad sigue siendo el dispositivo de mayor efectividad en cuanto a la seguridad dentro de un vehículo. Por tanto, dispositivos sonoros o visuales que avisen el uso del cinturón, por lo menos en los asientos delanteros, aumentará la posibilidad de su uso.
- Control electrónico de Estabilidad (ESC): tecnología que permite una mayor estabilidad del auto evitando giros bruscos del volante en casos de pérdida de control de la conducción.
- Sistemas antibloqueo de frenos (ABS): cuando se requiere el ESC se asume incluido el ABS por ser la base tecnológica del primero.

LA MATERIA NORMATIVA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL Y LA DOCTRINA

2.1. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

El artículo 2°, numeral 1 de la Constitución Política establece como un derecho fundamental de la persona el Derecho a la Vida y a su Integridad física. Marcial Rubio Correa dice al respecto lo siguiente: *“La integridad de la persona es un concepto que tiene que ver con la unidad, inseparabilidad e irrepetibilidad de cada ser humano. Porque goza de esas características, cada persona tiene el derecho de mantenerlas juntas, inseparables y sin daño que proceda de otro ser humano, directa o indirectamente”*.¹² Y la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado. Así lo ordena el artículo 1° de la Carta Magna.

2.2. LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Las normas legales directamente vinculadas a la problemática analizada son:

- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 30297, Ley que establece el uso de los sistemas de retención infantil (SRI) en el interior de los vehículos.

¹² Rubio Correa, Marcial. “Estudio de la Constitución Política de 1993”. Tomo 1. Fondo Editorial PUCP, Lima 1999. Pág. 130.

- Decreto Supremo N° 010-1996-MTC, y sus modificatorias D.S 024-2001-MTC, 027-2002-MTC y D.S. 023-2008-MTC.
- Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala en su artículo 3° 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"*. En su artículo 23°, inciso b), dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictará el reglamento nacional de vehículos que *"contiene las características y requisitos técnicos relativos a seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al sistema nacional de transporte"*, y contiene *"los procedimientos técnicos y administrativos para la homologación de vehículos nuevos que se incorporan a la operación en la red vial y los correspondientes al sistema de revisiones técnicas y de control aleatorio en la vía pública"*.

La Ley 30297, Ley que establece el uso de los sistemas de retención infantil (SRI) en el interior de los vehículos, dispone la obligatoriedad del uso de los sistemas de retención infantil conocidos como sillas de bebé/niño, así como de cinturones de seguridad universal en el interior de los vehículos asegurados en los asientos posteriores para retener al niño en el asiento en caso de parada, desaceleración brusca o colisión, y así protegerlo de lesiones y mantenerlo alejado de la estructura del vehículo.

El Decreto Supremo N° 010-1996-MTC y sus modificatorias, establecieron la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial, siendo uno de sus principios fundamentales *"la defensa de la vida humana y la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social, específicamente por aquellas disposiciones que permiten garantizar la seguridad de los usuarios de las redes viales: peatones, conductores y pasajeros"*.¹³

El Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos, establece en su artículo 82° la Homologación Vehicular con el objeto de

¹³ Consejo Nacional de Seguridad Vial. Disponible en: <http://www.mtc.gob.pe/cnsv/nosotros.html>. Visitado el 14/11/2018.

“verificar que los modelos vehiculares nuevos que se importen, fabriquen o ensamblen en el país, para su ingreso, registro, tránsito y operación en el SNTT, reúnen los requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento, sus normas conexas, complementarias y las demás normas vigentes en la materia, permitiendo la adecuada identificación y clasificación de dichos modelos”.

2.3. EL MARCO INTERNACIONAL

Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”, con el objetivo de *“estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”*.¹⁴

Uno de los aportes de este documento es el enfoque del “sistema seguro”, que básicamente plantea que es imposible evitar un accidente de tránsito, por lo que todo sistema de transporte vial debe considerar la vulnerabilidad del cuerpo humano, así como adaptarse al error de los conductores, garantizando que los accidentes no causen lesiones personales graves. Por lo tanto, el diseño de los sistemas viales debe tener en cuenta las limitaciones físicas de las personas y prestar más atención al control de la velocidad y al diseño de los vehículos y las carreteras superando los enfoques tradicionales de la seguridad vial.¹⁵

En el Plan Mundial figura las Actividades Nacionales que se promueven, particularmente en el Pilar 3 “Vehículos más Seguros”, siendo de interés las siguientes:¹⁶

1. Actividad 1: Alentar a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas

¹⁴ Organización de las Naciones Unidas - ONU. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Pág. 3. Disponible en: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf. Visitado el 07/11/2018.

¹⁵ *Ibid*, pág. 10.

¹⁶ *Ibid*, pág. 17.

por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP.29).

2. Actividad 2: Alentar la aplicación de nuevos programas de evaluación de vehículos en todas las regiones del mundo para aumentar la disponibilidad de información a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos de motor.
3. Actividad 3: Alentar la concertación para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén, como mínimo, equipados con cinturones de seguridad y anclajes que cumplan los requisitos reglamentarios y las normas aplicables a las pruebas de colisión.
4. Actividad 5: Alentar la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalentar las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.
5. Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.

Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29)

Si bien este foro nace en la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, en la actualidad se ha convertido en una instancia mundial encargada de crear un sistema de reglamentos llamado “Reglamento de las Naciones Unidas” que trabaja en las regulaciones sobre diseño de vehículos para mejorar su seguridad (tanto en cuanto a accidentes como al robo del mismo), proteger el medio ambiente, y elevar la eficiencia energética.

Por su parte, el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) se plantea el mandato de *“iniciar y continuar el proceso encaminado a la armonización o la elaboración de reglamentos técnicos o la enmienda de reglamentos técnicos que puedan ser*

aceptados en todo el mundo y que tengan por objeto mejorar la seguridad de los vehículos, proteger el medio ambiente, promover la eficiencia energética y proteger contra el robo, estableciendo condiciones uniformes para la práctica de inspecciones técnicas periódicas y reforzando las relaciones económicas en el mundo, con arreglo a los objetivos descritos en el respectivo Acuerdo”.¹⁷

Otro mandato relevante es el de *“incitar a todos sus participantes a aplicar o a incluir en su legislación los reglamentos técnicos armonizados y las condiciones para la inspección periódica”.¹⁸*

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

3.1. IDENTIFICACIÓN DE GRUPOS DE INTERÉS O ACTORES

Diversos sectores de la sociedad se verán impactados por el proyecto:

- Un primer grupo serán todas las personas que adquieren vehículos para trasladarse por la red vial del Perú. Se agrega a los conductores de dichos vehículos y los usuarios de los mismos. Todos ellos merecen adquirir, conducir o usar vehículos con los mayores niveles de seguridad posibles que eviten el riesgo de pérdida de vida o de la integridad física en caso de accidentes de tránsito.
- Un segundo grupo lo constituyen los peatones o transeúntes que al caminar por las vías públicas tienen el riesgo de ser víctimas de accidentes de tránsito, que puede afectarles su vida o su integridad física.
- Un tercer grupo de interés lo conforman las empresas importadoras de vehículos, que actualmente proceden de diversos países y continentes por una oferta abierta propia de una economía de mercado.
- Finalmente, es la sociedad en su conjunto la que se ve impactada por los continuos accidentes de tránsito, pues eleva el grado de inseguridad de los ciudadanos en la vía pública.

¹⁷ Organización de Naciones Unidas. *Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29)*. Nueva York y Ginebra 2012. Pág. 30. Disponible en: https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf. Visitado el 19/11/2018.

¹⁸ *Ibid*, pág. 30.

3.2. IMPACTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DEL PROYECTO

Como impactos positivos tenemos la elevación de los estándares de seguridad de las personas (conductores y usuarios de vehículos y peatones) al contarse con vehículos más seguros, y que estén fabricados con medidas de seguridad más efectivas y modernas. Asimismo, significará una reducción significativa de los accidentes de tránsito, y, por tanto, de una menor pérdida de vidas, así como de los costos derivados en atención hospitalaria. Por otro lado, el conocimiento de los vehículos más seguros puede generar un mayor interés de los compradores.

Como impactos negativos, podemos formular como hipótesis, un mayor precio en la oferta de los vehículos. No obstante, puede mitigarse este extremo con la gran oferta de marcas que hay actualmente en el mercado nacional.

3.3. COSTO ECONÓMICO Y CONCLUSIÓN DEL ANÁLISIS.

A mérito de lo arriba expuesto, la propuesta presentada no genera recursos adicionales al Tesoro Público. El análisis realizado nos permite concluir su procedencia y pertinencia en el proceso jurídico actual.

Por lo cual el texto final del proyecto es el siguiente:

“Artículo 1. Declaración de interés público

Declárese de interés público el establecimiento de nuevos y mejores estándares básicos en la calidad y seguridad de los vehículos que ingresan al mercado nacional, con la finalidad de reducir el nivel de riesgo de conductores y usuarios de vehículos, así como de peatones, en los accidentes de tránsito.

Artículo 2. Lineamientos mínimos de seguridad

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Consejo Nacional de Seguridad Vial, en un plazo de seis meses a partir de la aprobación de la presente ley, deberán formular y aprobar los nuevos lineamientos de calidad y seguridad que deberán exigirse a los vehículos que ingresan al mercado nacional, teniendo como base los lineamientos señalados por la Organización de las Naciones Unidas y el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos – WP.29.

Artículo 3. Seguridad Vial para el Bicentenario.

En el marco de las celebraciones hacia el Bicentenario de la Independencia del Perú, declárese de necesidad y como uno de los objetivos nacionales para el período 2019-2021, reducir sustancialmente el número de accidentes de tránsito en todo el Perú. Para el efecto, la Presidencia del Consejo de Ministros en coordinación con el Ministerio del Interior, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio de Educación promoverán campañas de sensibilización, educativas y formativas con todos los actores involucrados, así como aprobar las normas respectivas”.

VÍNCULO CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y ACUERDO NACIONAL

La Agenda Legislativa es la herramienta de gestión del Congreso de la República, por la cual se fortalece la función legislativa mediante el debate de los proyectos de ley que previamente priorizan los Grupos Parlamentarios, la misma que está articulada a los Objetivos y Políticas de Estado del Acuerdo Nacional. El presente proyecto se relaciona con la Agenda Legislativa 2017-2018, aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N° 004-2017-2018-CR, con el Objetivo de “Competitividad del País” – 17° Política de Estado: “Afirmación de la Economía Social de Mercado”, en el Tema “Leyes de promoción de la economía y de las inversiones (cautelar la libre competencia, el bienestar de los consumidores y los intereses del Estado)”.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa busca activar en el Poder Ejecutivo la voluntad institucional para elevar los niveles de seguridad de los conductores y pasajeros de vehículos, así como de los peatones, a través de la emisión de las normas reglamentarias respectivas para armonizar las exigencias de calidad y seguridad para los vehículos que ingresan al mercado nacional, así como de la promoción de campañas de sensibilización, educativas y formativas sobre seguridad vial, en camino al Bicentenario de nuestra Independencia, lo que protegerá muchas vidas humanas.