CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
16 SEP 2019
RECIBIDO
Hora 11:40

Proyecto de Ley N° 4802 /2019-CR

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE

El Grupo Parlamentario Contigo, a iniciativa del congresista de la República que suscribe, Juan Sheput Moore, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de ley:

I. PROPUESTA NORMATIVA

Artículo 1.- Finalidad de la ley

La finalidad de la presente ley es hacer efectivas las sanciones por la comisión de infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, y en ese sentido, desincentivar su incidencia.

Artículo 2.- Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto modificar diversos artículos de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de promover la instalación de videocámaras u otros dispositivos que permitan la detección de las infracciones a las normas de transporte y tránsito. Asimismo, incorporar el servicio comunitario como una sanción por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, y crear el Sistema de reporte ciudadano de infracciones de tránsito.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

La presente ley es de aplicación a todo el territorio nacional.

Artículo 4.- Modificación del artículo 13 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modifíquese el artículo 13 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con los siguientes términos:

> ***"Artículo 13.- De la competencia de fiscalización***
>
> *La competencia en esta materia comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal*

418438 ATD

forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.

A fin de controlar y detectar las infracciones a las normas de transporte y tránsito, las autoridades competentes deben implementar, en sus respectivas jurisdicciones, videocámaras o cualquier otro dispositivo de captación y reproducción de imágenes.

La información detectada es remitida a la autoridad competente para iniciar el procedimiento administrativo sancionador que corresponda. Esta se encarga de evaluar si la información reportada amerita dar apertura de oficio al procedimiento, de lo contrario, dispone el archivo de la denuncia.

Artículo 5.- Modificación del artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modifíquese el numeral 26.1 del artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, e incorpórese el literal h) con los siguientes términos:

"Artículo 26.- De las sanciones, medidas preventivas, medidas correctivas y medidas provisionales respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y servicios complementarios

26.1. Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son las siguientes:

a) Amonestación a la empresa.

b) Multa a la empresa y/o conductor y/o al peatón.

c) Suspensión de la licencia de conducir.

d) Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda.

e) Inhabilitación para brindar el servicio de transporte o realizar las actividades vinculadas al transporte y tránsito terrestre.

f) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.

g) Cancelación definitiva de la concesión, autorización o permiso, según corresponda.

h) Servicio comunitario para el conductor y/o peatón".

Artículo 6.- Incorporación del artículo 28-A a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Incorpórese el artículo 28-A a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con los siguientes términos:

"28-A. Sistema de reporte ciudadano de infracciones de tránsito

1. *El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa un sistema que le permite al ciudadano reportar presuntas infracciones de tránsito cometidas por conductores y/o peatones. El Ministerio pone a disposición del ciudadano la herramienta tecnológica para que este reporte, a través de fotografías, vídeos o cualquier otro medio dispuesto en el Reglamento, la presunta infracción.*
2. *El Ministerio de Transportes y Comunicaciones remite los reportes a la autoridad competente para que esta evalúe, de acuerdo a los requisitos establecidos en el reglamento, si la información remitida amerita iniciar un procedimiento administrativo sancionador por la infracción cometida. Cuando de la evaluación se determina la presunta comisión de infracción, la autoridad da inicio al procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el Reglamento; de lo contrario, dispone el archivo de la denuncia.*

   Si la información registrada amerita ser objeto de otro tipo de investigación, esta puede ser entregada a cualquier otra autoridad cuando esta así lo requiera".

Artículo 7.- Deber de informar y concientizar

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones emprende campañas para informar sobre los alcances de los artículos 4, 5 y 6 de la presente Ley. Asimismo, lleva a cabo campañas de educación vial y concientización dirigidos tanto a peatones como a conductores.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Vigencia de la ley

a) La presente Ley entra en vigencia seis (6) meses después de su publicación en el diario oficial El Peruano.

b) El artículo 7 de la presente Ley rige a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

ING. JUAN SHEPUT MOORE
Congresista de la República

GILBERT VIOLETA LÓPEZ
Portavoz del Grupo Parlamentario "CONTIGO"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 20 de SETIEMBRE del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 4802 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.—

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) INTRODUCCIÓN

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS)[1], 1,35 millones de personas pierden la vida al año como consecuencia de los accidentes de tránsito, y más de la mitad de estas muertes afecta a los peatones, ciclistas y motociclistas. Cabe mencionar además que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en los niños y jóvenes de entre 5 y 29 años. Asimismo, es interesante poner en relieve que los países con ingresos bajos y medios cuentan con, aproximadamente, el 60% de los automóviles del mundo, sin embargo, es en estos lugares donde alrededor del 93% de las muertes se producen por esta causa.

En el Informe de la OMS también se señala que los accidentes de tránsito le cuestan a la mayoría de los países, aproximadamente, el 3% de su PIB. Esto debido a los muertos y heridos que esta problemática trae consigo. Los traumatismos –que no llegan a ser mortales– producto de los accidentes de tránsito, en muchas ocasiones derivan en alguna discapacidad. Estas lesiones le ocasionan pérdidas económicas a las personas afectadas, a sus familias, así como de los países, en general, como consecuencia de los costos del tratamiento, de la pérdida de productividad tanto de los afectados, como de los familiares de estos, quienes muchas veces ven truncados sus prospectos de vida para poder atenderlos.[2]

Es importante resaltar que la problemática en torno a los accidentes de tránsito no es un tema reciente en la preocupación mundial. Ya en abril de 2007, jóvenes de más de 100 países se congregaron en las Naciones Unidas en Ginebra – Suiza. Ello, a partir de la primera Asamblea Mundial de la Juventud por la Seguridad Vial y de la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.[3]

Posteriormente, en 2015, la Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS) diseñó diez estrategias que apuntaron a la preservación de la seguridad vial de los niños, ello en el marco de la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Las diez estrategias en

---

[1] Información recuperada de: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries (Consulta: 17 de julio de 2019)
[2] *Ibidem.*
[3] Información recuperada de: https://www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr20/es/ (Consulta: 17 de julio de 2019)

mención comprenden el control de velocidad, la aplicación de las leyes que disuadan conducir bajo el efecto del alcohol, el uso de casco por ciclistas y motociclistas, la mejora de la infraestructura vial, entre otras.[4]

Por otro lado, el panorama nacional de esta problemática no es muy alentador, pues de acuerdo al Consejo Nacional de Seguridad Vial,[5] en el año 2017, se reportó un total de 88,168 accidentes de tránsito, de los cuales 84,841 en la red vial urbana y 3,327 en la Red Vial No Urbana (Carreteras). Estas cifras contrastan con las del 2006, cuando el reporte total de accidentes de tránsito ascendía a sólo 1,594. Es frente a este incremento alarmante de accidentes de tránsito en el país, que se ha visto conveniente presentar la presente propuesta legislativa.

2) DEFINICIONES

Antes de abordar las principales aristas de la propuesta, es preciso repasar algunas definiciones:

2.1. Seguridad vial

De acuerdo al Ministerio de Salud,[6] la Seguridad Vial es:

> *"Una responsabilidad compartida que debe contar con la participación activa de organismos, tanto estatales como de la sociedad civil, para desarrollar estrategias con el fin de intervenir de manera eficiente en: implementación de mejoras en la normatividad y su aplicación en el sistema de tránsito, medidas de ingeniería de vías, programas educativos dirigidos a los usuarios, campañas, formación y acreditación de postulantes a conductores, sistemas de atención de rescate y emergencia. Asimismo, la seguridad vial contempla los procesos de implementación de políticas públicas locales, a través de la participación social, la gestión local en seguridad vial, la descentralización e ingeniería, entre otros. De manera que es necesario describir cada uno de los componentes de la seguridad vial para identificar y proponer estrategias que implican la participación multisectorial."*

Asimismo, de acuerdo al Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC, que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito

[4] Información recuperada de: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=10831:2015-10-estrategias-seguridad-ninos&Itemid=1926&lang=es (Consulta: 17 de julio de 2019)
[5] Información recuperada de: https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/accidentesTransito_2006-2017.pdf (Consulta: 17 de julio de 2019)
[6] Información recuperada de: https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/Guia%20Ed.Vial%20Primaria.pdf (Consulta: 17 de julio de 2019)

y sus respectivas modificatorias, se han definido los siguientes términos de esta manera:

2.2. *"**Conductor**: Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía."*

2.3. *"**Accidente**: Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos."*

2.4. *"**Peatón**: Persona que circula caminando por una vía pública."*

2.5. *"**Registro Nacional de Sanciones**: Catastro global de información sobre las sanciones e infracciones al tránsito terrestre, tipificadas en el presente Reglamento. Se encuentra a cargo del Viceministerio de Transportes y es actualizado permanentemente por la Policía Nacional del Perú, las municipalidades provinciales y SUTRAN, conforme a lo establecido en el presente Reglamento."*

2.6. *"**Semáforo**: Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde."*

2.7. *"**Señal de Tránsito**: Dispositivo, signo o demarcación, tocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito."*

2.8. *"**Tránsito**: Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación)."*

3) MARCO NORMATIVO

3.1 Constitución Política del Perú

Pese a que no de manera directa, el artículo constitucional que da cobertura a la presente propuesta legislativa es el artículo 2, inciso 22 de la Constitución Política del Perú, donde se ha reconocido el derecho al goce de un medio ambiente adecuado al desarrollo de vida. La disposición constitucional dispone lo siguiente:

*"**Artículo 2.-** Toda persona tiene derecho:*

(...)

22. A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida."

Además del derecho de todo ciudadano de gozar de un ambiente adecuado al desarrollo de su vida, la Constitución también prevé en su artículo 195 que los gobiernos locales tienen competencia en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito.

3.2 Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

El marco normativo infraconstitucional de relevancia en la materia analizada lo constituye sin duda la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Algunas de sus disposiciones más relevantes establecen lo siguiente:

En primer lugar, en el artículo 2 se aprecian algunas definiciones importantes:

*"**Artículo 2.-** De las definiciones*

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

a) Transporte Terrestre: desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.
b) Servicio de Transporte: actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.
c) Tránsito Terrestre: conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.
d) Vías Terrestres: infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

(...)"

Otra virtud de la ley reside en el desarrollo legal que hace del principio de libre competencia en los siguientes términos:

*"**Artículo 4.-** De la libre competencia y rol del Estado*

(...)

4.3 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.

(...)".

Como se sabe, en nuestro sistema económico, el estado cumple un rol subsidiario, pero también fiscalizador de los agentes económicos del mercado. Esto último, en materia de transportes, se puede advertir en el artículo 9 de la mencionada ley.

> ***"Artículo 9.***- *De la supervisión y fiscalización*
>
> *Es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios."*

No obstante, estas facultades de supervisión y fiscalización, así como la de regulación no recae en un solo ente estatal, sino en varios, los cuales están mencionados en el artículo 15 de la Ley N° 27181:

> ***"Artículo 15.-*** *De las autoridades competentes*
>
> *Son autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre, según corresponda:*
>
> *a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones;*
>
> *b) Los Gobiernos Regionales;*
>
> *c) Las Municipalidades Provinciales;*
>
> *d) Las Municipalidades Distritales;*
>
> *e) La Policía Nacional del Perú; y*
>
> *f) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.*
>
> *g) El Ministerio de la Producción."*

Por otro lado, también cabe resaltar que en la Ley se han regulado las sanciones aplicables en materia de transporte. Ello se puede advertir en el artículo 26, en cuyo texto se aprecian los siguientes siete tipos de sanciones:

> "***Artículo 26.***- *De las sanciones, medidas preventivas, medidas correctivas y medidas provisionales respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y servicios complementarios*
>
> *26.1 Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son las siguientes:*
>
> *a) Amonestación a la empresa*
>
> *b) Multa a la empresa y/o al conductor y/o al peatón*

c) Suspensión de la licencia de conducir.

d) Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda.

e) Inhabilitación para brindar el servicio de transporte o realizar las actividades vinculadas al transporte y tránsito terrestre.

f) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor

g) Cancelación definitiva de la concesión, autorización o permiso, según corresponda."

Además de las sanciones mencionadas, en este cuerpo legal se ha plasmado el diseño de un sistema basado en puntos que permite intensificar las sanciones de acuerdo al grado de infracción. En el artículo 28 se detalla su funcionamiento:

*"**Artículo 28**.- Del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y las sanciones no pecuniarias*

(...)

28.2 El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se implementa y ejecuta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con la siguiente escala:

a) En los casos de infracciones leves, se suman en el récord del conductor de uno (1) a veinte (20) puntos

b) En los casos de infracciones graves, se suman en el récord del conductor de veinte (20) a (50) puntos.

c) En los casos de infracciones muy graves, se suman en el récord del conductor de cincuenta (50) y (100) puntos, excepto cuando estos sean a la vez ilícitos penales, en tal caso se procede a la cancelación de la licencia."

3.3. Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito y sus respectivas modificatorias

En el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, se regula el uso de las vías públicas terrestres. Sobre las infracciones y sanciones, los anexos I y II del mencionado Decreto establecen lo siguiente:

CONDUCTOR[7]

TIPO DE INFRACCIÓN	EJEMPLOS DE INFRACCIÓN	SANCIÓN
Muy grave	Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, Participar en competencias de velocidad en eventos no autorizados, Circular produciendo contaminación en un índice superior a los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes, Circular en sentido contrario al tránsito autorizado, Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo con luz roja y no existiendo la indicación en contrario, etc.	Multa entre S/. 210 y S/ 4 200
Grave	Adelantar o sobrepasar en forma indebida a otro vehículo, No utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros o carga, Conducir un vehículo sin espejos retrovisores, etc.	S/. 336
Leve	Dejar mal estacionado el vehículo en lugares permitidos, Abrir o dejar abierta la puerta de un vehículo estacionado, dificultando la circulación vehicular, etc.	S/. 168

PEATÓN

"Artículo 319.- Sanciones aplicables al peatón

2. *La sanción pecuniaria administrativa aplicable a los peatones por las infracciones previstas en el presente Reglamento es la de multa, de acuerdo a la siguiente escala:*

   1.1. Infracciones Muy Graves: 3% y 2% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT), según corresponda.

   1.2. Infracciones Graves: 0,75% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT).

   1.3 Infracciones Leves: 0,5% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT).

[7] Información recuperada de: https://www.sat.gob.pe/WebSiteV8/Modulos/contenidos/multi_Papeletas_ti_rntv2.aspx (Consulta: 18 de julio de 2019)

3. *Resulta aplicable al peatón, lo dispuesto en el artículo 312.*
4. *El monto de la Unidad Impositiva Tributaria será el vigente a la fecha de pago.*
5. *El peatón podrá redimir su primera infracción o sanción impaga, por única vez, con un Curso de Educación Vial para el Peatón hasta antes de la notificación del inicio de procedimiento de ejecución coactiva por parte de la autoridad competente. (...)*
6. *El peatón a partir de la segunda sanción firme podrá redimirla con servicios comunitarios previa solicitud presentada ante la autoridad competente antes del inicio de la ejecución coactiva.*

(...)."

Calificación de la infracción:	*Servicio comunitario de:*
Leve	*3 horas*
Grave	*5 horas*
Muy grave, a excepción de la infracción A.1	*10 horas*
Para la infracción con el Código A.1	*15 horas*

4) LEGISLACIÓN COMPARADA

4.1 España

De acuerdo con el Real Decreto Legislativo 6/2015, del 30 de octubre, en España, la denuncia por las infracciones a las leyes de tránsito es una competencia compartida pues está en manos de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, que pueden ser el Ministerio del Interior o los municipios. Conforme con el artículo 87 del mencionado Decreto, en estas denuncias se debe constar lo siguiente:

a) La identificación del vehículo con el que se haya cometido la presunta infracción.
b) La identidad del denunciado, si se conoce.
c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.
d) El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad, su número de identificación profesional.

Las denuncias que se encuentren debidamente formuladas tienen valor probatorio en el marco del procedimiento sancionador que corresponda por los hechos denunciados, salvo prueba en contrario.

De otro lado, en este país europeo, pasarse la luz roja del semáforo es una infracción catalogada como *grave*. Al tratarse de una infracción grave, es sancionada con una multa de 200 euros (artículo 80 del Real Decreto Legislativo 6/2015), y con la pérdida de 4 puntos. En cuanto a esto último, cabe mencionar que conforme al artículo 63 del Real Decreto Legislativo mencionado, la regla es que al titular de una licencia de conducir se le asigne un crédito inicial de 12 puntos.

El sistema foto-rojo y su funcionamiento

En este país europeo se ha implementado el sistema foto-rojo, el cual hace alusión básicamente a "la instalación de cámaras en determinados semáforos con la finalidad de comprobar el cumplimiento de la detención de los vehículos en pasos de peatones con semáforo de la ciudad"[8].

Este sistema foto-rojo está orientado a reforzar la vigilancia del cumplimiento de detención de la luz roja del semáforo cuando esta se mantiene activa. Para llevar a cabo tal finalidad, se colocan dos cámaras en un perímetro cercano al semáforo, las cuales capturan imágenes mientras la fase roja está activada. Una de ellas se encarga de fotografiar el vehículo y el semáforo, mientras que la otra, está enfocada en los detalles de la matrícula[9]. La custodia de estos dispositivos y de las imágenes está a cargo de las administraciones estatales.

La captación de infracciones por pasarse la luz roja a través de las imágenes sirve para posteriores sanciones.

Marco normativo del sistema de los "semáforos foto-rojo"

El marco normativo que permite la instalación de los semáforos foto-rojo está integrado por la octava Disposición Adicional de la Ley Orgánica 4/1997[10], que dispone lo siguiente:

> *"La instalación y uso de videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará por la autoridad encargada de la regulación del tráfico a los fines previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado*

[8] Información recuperada de: https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9fbe4b2e4b284f1a5a0/?vgnextoid=fb736ca2dd8f4410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCRD&vgnextfmt=default (Consulta: 18 de julio de 2019)

[9] Centro español de Metrología. *Informe técnico sobre dispositivos foto-rojo.* Madrid, 2018, p. 2.

[10] Ley Orgánica por la que se regula la utilización de videocámaras por las fuerzas y cuerpos de seguridad en lugares públicos.

por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y demás normativa específica en la materia, y con sujeción a lo dispuesto en las Leyes Orgánicas 5/1992, de 29 de octubre, de Regulación del Tratamiento Automatizado de los Datos de Carácter Personal, y 1/1982, de 5 de mayo, de Protección Civil del Derecho al Honor, a la Intimidad Personal y Familiar y a la Propia Imagen, en el marco de los principios de utilización de las mismas previstos en esta Ley".

Y por el Reglamento de la Ley Orgánica 4/1997[11], en cuyo numeral 2 de la Disposición adicional única, las Administraciones públicas con competencia para la regulación del tráfico, autorizan la instalación y el uso de las videocámaras.

Asimismo, en este cuerpo normativo se establece que la resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos de captación y reproducción identificará las vías públicas o los tramos de aquéllas cuya imagen sea susceptible de ser captada, las medidas tendentes a garantizar la preservación de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de las grabaciones o registros obtenidos, así como el órgano encargado de su custodia y de la resolución de las solicitudes de acceso y cancelación.

Cabe agregar que, el Reglamento dispone que la custodia y conservación de las grabaciones y la resolución de las solicitudes de acceso y cancelación a las mismas les corresponde a los órganos que determinen las Administraciones públicas competentes. Pero en caso que la competencia recaiga en el Gobierno General, el deber de custodia y conservación le corresponde al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4.2 Argentina

El sistema de Denuncia vial en la ciudad de Buenos Aires

Similar a la propuesta aquí planteada, en Buenos Aires ya existe una plataforma digital que posibilita a los ciudadanos denunciar las infracciones de tránsito. Nos referimos al sistema denominado "Denuncia vial", el cual se encuentra posibilitado por el artículo 13 de la Ley N° 451, Régimen de faltas, cuyo texto establece lo siguiente:

> "**Artículo 13. ACCIÓN PÚBLICA**. La acción en el régimen de faltas es pública y corresponde proceder de oficio o por *denuncia de particulares* o funcionarios públicos.

[11] Real Decreto 596/1999.

Los *particulares denunciantes no son parte en el procedimiento* del régimen de faltas" (Cursiva agregada).

Este sistema entró en vigencia en el 2010, y conforme al artículo 6 literal d. de la Ley 2.652 sancionada el 2008 y vigente sólo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las denuncias generadas en esta plataforma son remitidas al Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Transporte, autoridad en materia de control de tránsito y transporte en Buenos Aires, que está encargada de fiscalizar y comprobar las infracciones en materia de tránsito y transporte incurridas en dicha jurisdicción.

Las fotomultas y su funcionamiento

Por otro lado, en el concierto legislativo nacional, en Argentina, la Ley 24.449 establece que conducir los vehículos sin respetar la señalización de los semáforos constituye una infracción grave (literal o del artículo 77 de la Ley). Ante ello, la misma norma establece que por esta infracción, la sanción que corresponde es la reducción de puntos aplicable a la Licencia Nacional de conducir y el pago de multas expresadas en unidades fijas (artículo 84 de la Ley). Cada unidad equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial.

Ahora bien, con la finalidad de reducir este tipo de infracciones, en Argentina se ha implementado el sistema de fotomultas, las cuales son generadas por radares semafóricos y cinamómetros fijos. Para el caso específico de la infracción por pasarse la luz roja, son *"las cámaras instaladas en los semáforos [...] las que controlan que se respeten las indicaciones de paso que marquen las luces y no que se invadan las sendas peatonales"*[12].

Asimismo, de acuerdo con el literal ñ) del artículo 4 de la Ley 26.363, la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la entidad encargada de autorizar a nivel de la jurisdicción nacional la colocación de estos sistemas, así como de homologar los dispositivos y de verificar los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia.

4.3 Colombia

Al igual que en España, en Colombia no existe un sistema oficial de reporte ciudadano de infracciones de tránsito.[13] El reporte es formulado, según la Ley 769,

[12] Información recuperada de: http://www.treslineas.com.ar/fotomultas-definieron-ubicacion-radares-fijos-n-1549426.html (Consulta: 18 de julio de 2019)

[13] Pese a que no existe un sistema oficial de reporte de infracciones de tránsito, sí hay esfuerzos privados dirigidos a tal fin. Por ejemplo, es posible citar la aplicación "Pillados" lanzada por el estudio colombiano 22cero2.

Código Nacional de Tránsito Terrestre, por el denominado "agente de tránsito", quien es el funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.[14]

Entre sus funciones, se aprecia la prevista en el artículo 147 del mismo cuerpo legal. Conforme a esta disposición, si el agente de tránsito observare la violación de las normas establecidas en el Código, en caso de daños a cosas, podrá imponer un comparendo al conductor infractor. Al respecto, cabe hacer hincapié en que el comparendo es la orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

El contenido del comparendo, conforme al artículo 129 del Código, deberá indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza.

En Colombia, no detenerse ante una luz roja -o incluso amarilla- del semáforo también constituye una infracción que, de acuerdo al literal D del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre[15], es sancionada con una multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes. Para este año, la multa establecida por el Gobierno Nacional colombiano por esta infracción vial es de $ 828.100[16].

Una medida destinada a la detección y posterior sanción de esta infracción vial se encuentra prevista en la Ley 1843, en la cual, si bien no se adopta un mecanismo estrictamente enfocado en ella, sí se regula de modo general la instalación, adecuada señalización y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos dirigidos a la detección de cualquier infracción o control del tráfico.

Conforme a la precitada norma, el órgano encargado de establecer los criterios técnicos de instalación, así como la de otorgar las respectivas autorizaciones es el Ministerio de Transporte. Mientras que la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad que concentra la facultad fiscalizadora del cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte, así como la facultad sancionadora ante potenciales incumplimientos.

---

[14] Artículo 2.
[15] Ley 769.
[16] Información recuperada de: https://www.carroya.com/noticias/guia-para-conductores/nuevas-tarifas-para-las-multas-de-transito-en-colombia-4265 (Consulta: 18 de julio de 2019)

Las cámaras fotodetección y su funcionamiento

En este país se ha incorporado el sistema de las fotomultas o cámaras fotodetección, encargado de la recopilación de vídeos, fotografías y datos, a fin de determinar una posible **infracción de tránsito.** Las evidencias son "revisadas y analizadas por Agentes de Tránsito, quienes son la única autoridad competente para la validación de comparendos digitales"[17].

El soporte normativo de este sistema lo constituye el parágrafo 2 del artículo 129° del Código Nacional de Tránsito Terrestre, donde se prevé que "[l]as ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo".

Asimismo, la reglamentación prevista en la Resolución 718 emitida en marzo de 2018. En esta norma no se regula exclusivamente el sistema de fotomultas, sin embargo, se establece una serie de aspectos generales aplicables a la instalación y/u operación de todo medio técnico y/o tecnológico destinado a la detección de presuntas infracciones al tránsito, como lo son las cámaras fotodetectoras.

Entre los aspectos regulados se encuentra, por ejemplo, el que cada autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar los dispositivos deberá contar para tal efecto con la autorización del Ministerio de Transporte.

Otro aspecto relevante que contempla la norma es que para la instalación de los dispositivos es preciso que la autoridad de tránsito competente acredite la necesidad de la instalación y/u operación de los mismos mediante documentos que identifiquen los puntos críticos de siniestralidad, el historial de infracciones, los puntos sobre la infraestructura física sobre la cual se pretende efectuar la instalación de los dispositivos, entre otras cuestiones.

Y finalmente, esta regulación prevé, al igual que en España, que los medios técnicos y/o tecnológicos deben cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia (artículo 10 de la Resolución 718).

5) PANORAMA SITUACIONAL DE LA PROBLEMÁTICA EN EL PERÚ

[17] Información recuperada de: https://www.medellin.gov.co/SIMM/fotodeteccion (Consulta: 18 de julio de 2019)

De acuerdo al Análisis de las Causas de Mortalidad en el Perú, 1986-2015[18] elaborado por el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades (CDC Perú) del Ministerio de Salud, en el año 1986, las muertes por accidentes de tránsito ocupaban el 14° lugar en el ranking de causas de muerte en el país, sin embargo, en el año 2015, esta causa pasó a ocupar el 7° lugar.

Asimismo, conforme al Consejo Nacional de Seguridad Vial, en el año 2006 se registró un total de 77 840 accidentes de tránsito, en el 2011, 84 495 y en el 2013, 102 762 (alcanzando su número más alto). A partir de este año, se registró un ligero decrecimiento, pues para el 2017, se registró un total de 88 168 accidentes de tránsito. De esta última cifra, 84 841 accidentes se presentaron en la Red Vial Urbana y 3 327 en la Red Vial No Urbana (carreteras).[19]

Como datos adicionales también se ha dado a conocer que, en lo que respecta a los heridos por accidente de tránsito, se registró en el 2006, un total de 46 832 heridos por esta causal; en el 2009, 48 395; en el 2013, 59 453 y en el 2017, 54 970. De esta última cifra, resultaron heridos un total de 48 849 en la Red Vial Urbana y 6 121 en la Red Vial No Urbana (carreteras). Por su parte, en lo que respecta a las muertes por accidentes de tránsito, se registró en el 2006 un total de 3 481; en el 2009, 3 243; en el 2013, 3 110 y en el 2017, 2 826. De esta última cifra, son 2 054 las víctimas mortales en la Red Vial Urbana y 772 en la Red Vial No Urbana (carreteras).

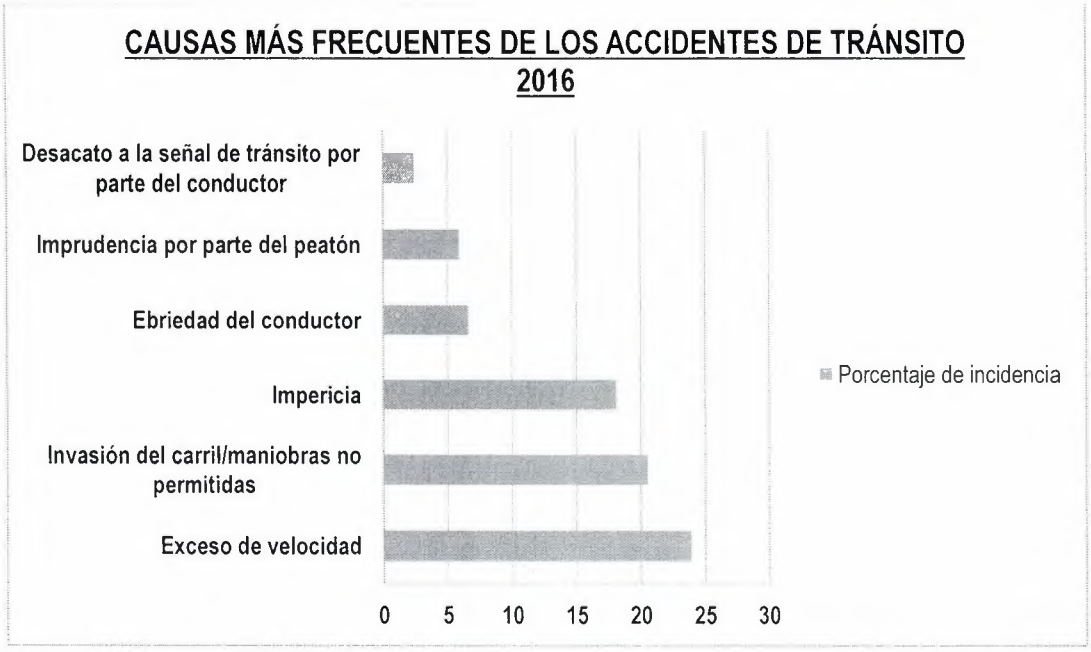
Si analizamos más información al respecto, encontramos que a partir del VI Censo Nacional de Comisarías 2017,[20] el 54.7% de los accidentes de tránsito registrados en el 2016, se produjeron en una avenida; el 19.9%, en una carretera; 17.2% en alguna calle o jirón. Asimismo, se advierte que entre las principales causas que produjeron estos accidentes de tránsito se encuentran las siguientes:

---

[18] Información recuperada de: https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/19780-muertes-por-accidentes-de-transito-se-incrementaron-en-los-ultimos-30-anos (Consulta: 18 de julio de 2019)

[19] Información recuperada de: https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/accidentesTransito_2006-2017.pdf (Consulta: 18 de julio de 2019)

[20] Información recuperada de: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1528/index.html (Consulta: 18 de julio de 2019)



Fuente: VI Censo Nacional de Comisarías 2017

Otro de los aspectos que corresponden ser abordados en el presente documento es el estado actual del mercado automotriz. Al respecto, el Anuario Estadístico 2017 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones[21], en el país se ha registrado un incremento de 21,8% del parque automotor entre los años 2013 y 2017, pasando de 2 287 875 a 2 786 101 vehículos motorizados y no motorizados. Este aumento se debe a la expansión de las ciudades, al mejoramiento de la infraestructura, a la migración y al crecimiento poblacional y económico en ciertas regiones del país. Pero más allá de las razones, lo cierto es que este crecimiento es un factor que sin duda amerita ser tomado en cuenta al momento de regular el transporte terrestre en el país.

Como ya se ha anotado anteriormente, la principal normativa que regula la seguridad vial en el Perú es la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento. No obstante, también cabe hacer hincapié en que, a raíz de una iniciativa legislativa planteada por el entonces presidente de la República, Pedro Pablo Kuczynski, en la actualidad se cuenta con la Ley N° 30900, en virtud a la cual se creó la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU); sin embargo, pese a que constituye un esfuerzo importante que apunta a

[21] Información recuperada de: https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/publicaciones/anuarios/ANUARIO_ESTADISTICO_2017.pdf (Consulta: 19 de julio de 2019)

mejorar el servicio de transporte terrestre, su ámbito de aplicación es reducido, pues se concentra sólo en Lima y Callao.

6) ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA PROPUESTA

A partir de lo expuesto, es completamente válido concluir que los accidentes de tránsito son un problema de salud pública que genera pérdidas de vidas y discapacidades permanentes que inciden de manera negativa en la economía de las víctimas, de sus familias y en general de los países. La incidencia de los accidentes de tránsito, así como las consecuencias perniciosas que traen consigo, ameritan la incorporación de un nuevo sistema que disuada, en cierta medida, la comisión de estas infracciones y que abone en el efectivo cumplimiento de las sanciones correspondientes.

Actualmente, la normativa vigente establece, de forma detallada, las infracciones leves, graves y muy graves en las que puede incurrir tanto el peatón como el conductor. No obstante, las sanciones previstas son únicamente de tipo pecuniario y con bajo nivel de cumplimiento.

En adición a ello, se toma nota que con frecuencia los medios de comunicación hacen públicos los reportes ciudadanos que registran las infracciones de tránsito y que encuentran en los medios una plataforma ágil y eficaz de denuncia. Asimismo, cabe señalar que, en más de una vez, tales reportes han contribuido como medios probatorios en los correspondientes procesos o procedimientos que han tenido como finalidad determinar la comisión de un hecho delictivo o de una infracción administrativa.

En tal sentido, tomando en consideración los aspectos referidos, la presente propuesta plantea como parte de la solución las siguientes medidas:

i. Promover que las autoridades competentes instalen videocámaras u otros dispositivos que permitan la detección de las infracciones a las normas de transporte y tránsito. Con la modificación propuesta se busca precisar que, en virtud a la competencia fiscalizadora otorgada a las autoridades en materia de transporte, estas deben instalar dispositivos de captación que permitan elevar el nivel de control y detección de las infracciones a las normas de transporte;

ii. Incorporar el servicio comunitario como una sanción por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, pues en aras de la efectividad, con

esta medida se busca que el grado de cumplimiento de la sanción sea mayor al actual y, además, sea lo suficientemente disuasoria; y, por último,

iii. Crear el Sistema de reporte ciudadano de infracciones de tránsito, ello con el objetivo de involucrar la participación ciudadana en el tratamiento de esta problemática nacional.

III. EFECTOS SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa que modifica la ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, no genera contradicción alguna con las otras normas vigentes de la legislación nacional ni los principios fundamentales de la Constitución Política del Perú.

IV. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente Ley y su correspondiente implementación no irrogan gasto adicional al erario nacional, puesto que las entidades públicas cuentan con presupuesto institucional anual aprobado por ley, permitiéndole desarrollar sus actividades, objeto de creación.

La aprobación de la norma legal que incorpora el inciso h) al numeral 1 del artículo 26° e incorpora el artículo 25-A de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, genera los siguientes beneficios:

a) Efectivizar sanciones por infracciones de tránsito.
b) Concientizar y fomentar la participación ciudadana en la seguridad vial.
c) Mejorar la salud pública de la población con la reducción de los accidentes de tránsito.