

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES.

- 1.1. La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, establece, en su artículo 3º, que la acción estatal en materia 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.
- 1.2. Por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que fue modificado por los Decretos Supremos Nros. 012-2002-MTC, 022-2002-MTC, 026-2002-MTC, 003-2003-MTC, 005-2003-MTC, 008-2003-IN, 059-2003-MTC, 037-2004-MTC y 027-2006-MTC, siendo el objeto del citado Reglamento establecer las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales, así como a las actividades vinculadas con el transporte y medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito.
- 1.3. El artículo 311º y el Anexo "Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre" del Reglamento Nacional de Tránsito contiene una escala de multas que fluctúa entre el 10%, 5% y 2% de la Unidad Impositiva Tributaria, dependiendo de que las infracciones estén tipificadas como muy graves, graves, o leves, respectivamente.
- 1.4. Por su parte, el numeral 313º del mismo Reglamento establece el régimen de aplicación de sanciones para los casos de acumulación de las mismas en un período de 12 meses en cuatro tramos de 3, 6, 9 y 12 infracciones graves o muy graves, estableciendo sanciones no pecuniarias que van desde suspensión de la licencia de conducir por 3 meses hasta cancelación de la misma con inhabilitación del conductor para obtener nueva licencia por un período de 5 años.
- 1.5. El artículo 85º del citado Reglamento establece que el uso de los cinturones de seguridad en los asientos posteriores del vehículo es obligatorio cuando los tengan incorporados de fábrica y en los demás casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, se encuentren obligados a tenerlos, constituyendo el incumplimiento de esta obligación infracción del conductor tipificada con el Código C.28 del Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre sancionada con multa.
- 1.6. Tratándose de los vehículos destinados al transporte interprovincial regular de personas, el literal d) del artículo 41º del Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2004-MTC, establece que éstos deben contar con cinturón de seguridad de tres (3) puntos en el asiento del conductor y de dos (2) puntos; como mínimo, en los asientos de los pasajeros.



- 1.7. Tratándose de los vehículos destinados a los servicios de transporte escolar, en taxi y al servicio de transporte público especial en vehículos menores, los artículos 24º, 25º y 26º, respectivamente, del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo Nº 058-2003-MTC, establecen igualmente la exigencias en el sentido que éstos deben contar con cinturón de seguridad de dos (2) puntos, como mínimo, en los asientos posteriores o de los pasajeros.
- 1.8. El artículo 2º del Decreto Supremo Nº 027-2006-MTC establece que la obligación de usar el cinturón de seguridad en los asientos posteriores del vehículo dispuesta en el artículo 85º del Reglamento Nacional de Tránsito entrará en vigencia a partir del 30 de septiembre del 2006.

II. FUNDAMENTACIÓN D ELA NORMA.

- 2.1. En primer término, en atención al principio de razonabilidad establecido en el artículo 230º numeral 3 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley Nº 27444, se ha considerado necesario revisar cada una de las infracciones al tránsito cuya comisión amerita la aplicación de una multa, a efectos que ésta se encuentre directamente relacionada con la realidad económica existente en el país y con el principio de razonabilidad en el ejercicio de la potestad sancionadoras consagrado en el artículo 230º de la Ley del Procedimiento Administrativo General, a cuyo efecto se han reducido las multas pecuniarias en un 4%, 2% y 1% de la unidad impositiva tributaria, según se trate de infracciones muy graves, graves o leves, respectivamente. No obstante, se ha visto la conveniencia de aplicar sanciones no pecuniarias más drásticas para los conductores que han hecho de las infracciones del tránsito un hábito, lo que cual se concretiza mediante un nuevo cuadro de acumulación de infracciones. Por cierto, dicho sistema de acumulación no se aplica tratándose de las infracciones de mayor gravedad, tales como la de la conducción en estado de ebriedad, en cuyo caso la sanción de suspensión, cancelación o inhabilitación se aplica de manera directa sin necesidad de que previamente se incurra en acumulación.

En efecto, si bien es cierto que el citado cuerpo normativo ha tenido modificaciones, éstas no han sido suficientes a efectos de reducir el alto índice de accidentes de tránsito, los cuales se han ido incrementando a lo largo de estos 5 años y, teniendo en cuenta que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta al resguardo de las condiciones de seguridad, salud y protección de la comunidad, es necesario efectuar modificaciones a las sanciones establecidas haciéndola para los casos de acumulación antes mencionados mas drásticas.

- 2.2. Asimismo, teniendo en cuenta que una norma legal debe guardar congruencia con el sistema normativo dentro del cual se aplica, se debe modificar los artículos 292º, 304º y 316º del Reglamento Nacional de Tránsito, señalando la autoridad competente que sancionará a los infractores al tránsito. A este propósito, debe quedar claramente establecido que, tratándose de infracciones al tránsito que se cometen en la red vial nacional o departamental, la autoridad competente es el



Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a lo establecido por el artículo 4º del citado Reglamento, modificado por el Decreto Supremo N° 022-2002-MTC y, tratándose de infracciones al tránsito que se cometen en las jurisdicciones provinciales que no involucren red vial nacional o departamental, la autoridad competente es la respectiva Municipalidad Provincial dentro de su jurisdicción. Adicionalmente, el artículo 4º del Decreto Supremo N° 003-2003-MTC precisó que toda mención que se haga en el Reglamento Nacional de Tránsito a la Policía Nacional del Perú, deberá entenderse referida a la Policía de Carreteras cuando se trate de red vial nacional o departamental.

- 2.3. Por otro lado, es el caso que, en los vehículos destinados al servicio de transporte interprovincial regular de personas, la cabina del conductor se encuentra aislada del habitáculo o salón de los pasajeros a efectos de asegurar su concentración durante la conducción del vehículo y así evitar accidentes de tránsito, circunstancia que les impide poder controlar que los pasajeros usen el cinturón de seguridad durante todo el tiempo del viaje, por lo que resulta necesario modificar la tipificación de la Infracción del conductor con Código C.28 del Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre del Reglamento Nacional de Tránsito, a efectos de eliminar la responsabilidad del conductor cuando los pasajeros del vehículo no usan el cinturón de seguridad, quedando ésta establecida para los casos de conducción de vehículos de este servicio que no cuenten con cinturones de seguridad instalados en todos sus asientos.

Obviamente, será tarea y responsabilidad del Estado sensibilizar a los usuarios del transporte y, en especial, del servicio de transporte interprovincial de pasajeros, sobre la obligatoriedad e importancia del uso del cinturón de seguridad como medios de reducir la severidad de los accidentes de tránsito, para cuyo efecto se vienen realizando las campañas correspondientes.

- 2.4. Por otro lado, los conductores han tenido tiempo suficiente para adecuarse a la exigencia del cinturón de seguridad en los asientos posteriores de los vehículos, por lo que no resulta razonable ni conveniente prorrogar el plazo de adecuación antes indicado; no obstante, teniendo en cuenta que algunos medios de comunicación social han informado de cierta situación de desabastecimiento coyuntural de cinturones de seguridad para ómnibus interprovinciales, el Decreto Supremo prevé un sistema gradual de aplicación de sanciones por conducir vehículos destinados a este servicio que no tengan instalado el cinturón de seguridad, en atención al volumen de cinturones de seguridad que deben instalarse y a la circunstancia de que muchos de estos vehículos no los tienen instalados de fábrica.
- 2.5. Tratándose de los vehículos destinados al servicio de transporte público especial en vehículos menores, si bien es responsabilidad de los conductores que los pasajeros utilicen el cinturón de seguridad, se ha visto la necesidad de adoptar medidas para que éstos no se vean afectados por la falta de hábito de los usuarios en colocarse el cinturón de seguridad, la que se prevé se irá



consolidando con el transcurso del tiempo, razón por la cual el Decreto Supremo establece que, entre el 01 y el 31 de octubre del año en curso, los conductores de estos vehículos no serán pasibles de sanción por este motivo.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO.

El presente dispositivo no genera costo alguno al Estado. Por el contrario, facilitará un clima apropiado con los gremios de transporte para posibilitar la efectiva implementación del cinturón de seguridad en los asientos posteriores de los vehículos, descartando cualquier oposición futura a este mecanismo de seguridad.

Por otro lado, en lo que respecta a la reducción de las sanciones pecuniarias (multas) es hacer mas efectiva la fiscalización y el control del tránsito terrestre, logrando así que haya un mayor cumplimiento del pago de las multas, en la medida que estas son mas acordes con la realidad del país y con el poder adquisitivo de los ciudadanos.

IV. IMPACTO SOBRE LA NORMTIVIDAD VIGENTE.

El presente dispositivo modifica los artículos 292º, 296º, 304º, 311º, 313º y 316º del Reglamento Nacional de Tránsito y el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre del mismo reglamento, en lo que respecta a los importes de las multas pecuniarias, acumulación de sanciones, a la infracción del conductor codificada como C.28 relacionada al cinturón de seguridad. Asimismo, complementa al Decreto Supremo N° 027-2006-MTC en lo referente a la adecuación de los vehículos a la obligación de usar cinturón de seguridad en los asientos posteriores.

Cabe precisar que tales modificaciones no se contraponen con la normativa que se encuentra vigente en materia de tránsito terrestre, sino más bien actualiza la escala de sanciones pecuniarias para un mejor cumplimiento adecuándose a la realidad económica - social de los usuarios y facilita la implementación de la exigencia de cinturón de seguridad en los asientos posteriores de los vehículos.

El presente dispositivo, por lo demás, se dicta conforme a los lineamientos y principios establecidos en la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, y en el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito.

