



## EXPOSICION DE MOTIVOS

### I. ANTECEDENTES

Mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que fue modificado por los Decretos Supremos N°s 012-2002-MTC, 022-2002-MTC, 026-2002-MTC, 039-2002-MTC, 040-2002-MTC, 003-2003-MTC, 005-2003-MTC, 059-2003-MTC y 037-2004-MTC, siendo el objeto del citado Reglamento establecer las normas que regulan el uso de la 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.

### II. FUNDAMENTOS DEL DECRETO SUPREMO

Como es de público conocimiento, uno de los más graves problemas que afronta a diario nuestro país es el de los accidentes de tránsito; siendo una constante que todos los días, los medios de comunicación informen sobre numerosos accidentes ocurridos en todas las pistas y carreteras del nuestro país.

En un país como el nuestro en el que cada año mueren alrededor de 3,000 personas a consecuencia de los accidentes de tránsito, resulta necesario que el Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adopte medidas urgentes que promuevan la seguridad vial, siendo una de ellas la modificación del artículo 85° del Reglamento Nacional de Tránsito, haciendo extensiva la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en los asientos posteriores de los vehículos que los tengan instalados de fábrica y en los demás casos en los que, de acuerdo a las normas vigentes, se encuentren obligados a tenerlos; con lo cual se estaría protegiendo no solo la vida del conductor sino también la de los pasajeros que se encuentran viajando en su interior.

El uso correcto del cinturón de seguridad puede reducir la posibilidad de muerte en un 35% y de lesiones en la cabeza en un 60%. En un choque frontal a una velocidad moderada, el ocupante del asiento posterior que no tenga puesto el cinturón puede aplastar a los ocupantes de los asientos delanteros pudiendo inclusive causarles la muerte; por lo que se propone que todos los ocupantes del vehículo lo utilicen.

A fin de realizar campañas educativas que promuevan el uso del cinturón de seguridad en los asientos posteriores de los vehículos, se ha previsto un plazo de adecuación a la norma hasta el 30 de setiembre del presente año.

De otro lado, el grado de intoxicación alcohólica sancionable establecido en el Reglamento vigente, aplicable a los titulares de Licencias de Conducir de todas las categorías que sean intervenidos por la autoridad de control conduciendo vehículo automotor ha sido determinado en 0.50 grs / lt.

En tal sentido, se ha introducido nuevos supuestos de hecho a la infracción de tránsito referida a conducir vehículos en estado de ebriedad, siempre manteniendo 0,50 grs/lt como el límite del grado de intoxicación alcohólica, cifra recomendada por la Organización Mundial de la Salud como el índice de alcoholemia máximo permitido para conducir. Para tales efectos se ha considerado el Principio de Razonabilidad establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, referido a la consideración de los criterios vinculados con el perjuicio causado, las circunstancias de la comisión de la infracción y la reincidencia en la comisión de la infracción.



Asimismo, es preciso señalar que una norma legal debe guardar congruencia con el sistema normativo dentro del cual se aplica, por lo que debe modificarse el artículo 314° del Reglamento Nacional de Tránsito, incluyendo los nuevos periodos de suspensión de licencia de conducir establecidos, a efectos de determinar la sanción de la primera y segunda reincidencia en los casos en que haya suspensión de licencias de conducir.

Del mismo modo, teniendo en consideración los artículos 3° y 4° numeral 4.3 de la Ley N° 27181, Ley del Transporte y Tránsito Terrestre que establecen que la acción estatal en materia de tránsito y transporte terrestre procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas dado el alto índice de accidentalidad, resulta evidente la necesidad de implementar el Curso de Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor, que incluirá un examen de perfil psicológico del conductor; el mismo que deberá ser prestado por una entidad autorizada por la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva que se dicte al respecto, teniendo dicho curso como currículo mínimo los siguientes cursos: Actualización en las normas de tránsito y en las normas penales que reprimen la conducción en estado de ebriedad, Técnicas de conducción a la defensiva y Presentación de casos de accidentes de tránsito para la sensibilización del infractor.

En ese sentido, resulta necesario implementar el Curso de Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor, para cuyo efecto se propone que mientras se apruebe la directiva que regule su funcionamiento, dicho curso deberá ser brindado por las entidades de capacitación autorizadas por la autoridad competente de conformidad con el artículo 135° del Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2004-MTC.

### III. ANÁLISIS COSTO- BENEFICIO

Las modificaciones propuestas no generan costo o gasto alguno al Estado, teniendo como finalidad primordial el fortalecimiento de la prevención de accidentes de tránsito y con ello evitar que se incremente el número de personas lesionadas o con incapacidad o de muertes.

### IV. IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

El presente dispositivo modifica los artículos 85°, 296°, 314°, 315° y el Anexo del Reglamento Nacional de Tránsito e incorpora dos disposiciones complementarias y transitorias al referido reglamento.