



CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

NORMATIVIDAD E INSTITUCIONALIDAD DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL PAÍS*: propuestas para una reforma de la seguridad vial en el corto plazo

(*).CAPITULO V del documento Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 – 2024 elaborado por la Secretaria Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial con el apoyo de Pro Vías Nacional y el BID.

Enero 2015



NORMATIVIDAD E INSTITUCIONALIDAD DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL PAÍS: propuestas para una reforma de la seguridad vial en el corto plazo

Del análisis efectuado a la normativa relacionada con el tránsito y la seguridad vial de Perú, expuestos en el documento Plan Nacional de Seguridad Vial 2015-2024, se proponen a continuación una serie de cambios y precisiones normativas, las que además han tenido en consideración el taller participativo realizado en la ciudad de Lima el pasado 24 de Octubre con actores claves de la seguridad vial peruana convocados especialmente por Consejo Nacional de Seguridad Vial. De igual forma las propuestas normativas que se expondrán en las líneas siguientes se sustentan mayoritariamente en la experiencia internacional y en el análisis que se ha realizado de la normatividad e institucionalidad de países que han considerado la regulación de estas propuestas adaptándolas a la realidad del Perú.

Así mismo, en lo institucional se propone la reformulación estructural y funcional del Consejo Nacional de Seguridad Vial - CNSV para transformarlo en la "Agencia Líder" de la seguridad vial que Perú requiere.

En este Capítulo, se aborda brevemente la tipología de las normas del tránsito y de la seguridad vial, para posteriormente desarrollar cada una de las 18 actividades o intervenciones normativas e institucionales que se proponen en el marco del PNSV.(PO).



1. Naturaleza de la norma del tránsito y de la seguridad vial.

Previo al desarrollo de cada una de las acciones regulatorias, se hace una breve mención a la naturaleza que tiene la normatividad en el tránsito y especialmente la de seguridad vial.

En efecto, la ley y los decretos son especies de normas jurídicas, es decir entre estas existe una relación de género a especie, siendo la norma el género y la ley o decreto la especie o tipo particular.

La estructura de la norma de tránsito, se sustenta en una hipótesis y un mandato que ordena el cumplimiento de una determinada conducta de acción o de omisión, o que atribuye un derecho. Por ejemplo: ante una señal “pare” (hipótesis o supuesto de hecho) los vehículos deben detener su marcha o circulación (mandato).

Resulta habitual que en la legislación y reglamentación del tránsito la norma tenga como contenido un mandato que prohíba un determinado comportamiento de los usuarios de las vías, lo que tiene su origen y sentido en el alto riesgo que implica el incumplimiento de lo preceptuado, para que no quede duda de su sentido y alcance, ya que lo que se busca es que la circulación peatón-vehículo se produzca de manera armónica.

De lo señalado, se estima que en la norma del tránsito se distinguen dos dimensiones: una de naturaleza preventiva, que fundamentalmente persigue evitar que los siniestros de tránsito se produzcan, estableciendo patrones de comportamiento en los usuarios de las vías, sean estos, conductores, peatones o pasajeros; la segunda dimensión, de carácter reactivo, tiene por finalidad sancionar el incumplimiento de las conductas prescritas, lo que generalmente ocurrirá en la esfera infraccional y no penal, mediante la aplicación de multas y sanciones administrativas, como la suspensión o cancelación de la licencia de conducir (4).

Este estudio de la normatividad, se ha abocado a la revisión de normas de naturaleza legal y reglamentaria, esto es que se dictan en el ejercicio de la Potestad Legislativa y de la Potestad Reglamentaria.

Sin embargo, se ha puesto mayor énfasis en las normas que derivan de la función ejecutiva que desarrolla la administración del Estado, en la especie el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Así desde la perspectiva legal se ha estudiado la Ley N° 29158 Orgánica del Poder Ejecutivo, la Ley N° 27972 Orgánica de Municipalidades, la Ley N° 29365 que crea el Sistema de Licencias de Conducir por Punto, y la Ley N° 29005 que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores.

Desde la perspectiva reglamentaria las Normas estudiadas corresponden al Reglamento Nacional de Tránsito, al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, al Reglamento Nacional de Vehículos, entre otros, sumado a las recientes modificaciones incorporadas a través del D.S 003-2014-MTC vigente desde el mes de abril del presente año.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

FORMULACIÓN DEL PNSV DE PERÚ 2015-2024



Del estudio de las normas jurídicas del tránsito y de la seguridad vial peruana se aprecia una abundante regulación, a veces excesiva en algunas materias, y desactualizada en otras o carente de la adecuada integración(5).



2. Resumen de Acciones de carácter Normativo y/o Institucional

A continuación se presentan 18 acciones de carácter normativo y/o institucional, que están relacionadas directa o indirectamente con las distintas actividades consideradas en el Plan:

1. **Aprobar por ley y/o Decreto Supremo el presente Plan Nacional de Seguridad Vial.**
2. **Se requiere fortalecer el Consejo Nacional de Seguridad Vial, tanto en su integración, como en su estructura y funcionamiento dotándolo de capacidad normativa y financiera.**
3. **Se propone la creación de un Sistema Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que el de coherencia al PNSV y que permita el involucramiento sistémico de todas las entidades públicas relacionadas con la seguridad vial del Perú.**
4. **Se propone reformular el sistema de otorgamiento de licencias de conducir, especialmente en lo referente a los requisitos de admisibilidad para la obtención de la licencia que habilite a conducir automóviles y motocicletas.**
5. **Se propone revisar el Registro Nacional de Conductores, en términos de corroborar que las licencias de conducir todo tipo de vehículos, se encuentran debidamente inscritas, mejorando su proceso de incorporación al mismo.**
6. **Se sugiere establecer una progresión en la licencia de conducir vehículos de mayor tamaño y peso, en términos de que para postular a ella se tenga un tiempo de titularidad en la licencia para conducir automóviles y se certifiquen las competencias teóricas y prácticas.**
7. **La regulación de las escuelas de conductores debe ser revisada y éstas deben abocarse exclusivamente a impartir cursos teóricos y prácticos para acceder a los tipos de licencias de conducir que correspondan, pero nunca como entidades privadas deben autorizar el otorgamiento de las mismas.**
8. **Se debería exigir que las escuelas de conductores, cuenten con vehículos para realizar los cursos de manejo y además se debe regular y estandarizar en la normativa el simulador de manejo con el que deben contar.**



9. Se debe dictar por la DGTT, la Resolución Directoral que establece los protocolos para los exámenes teóricos y prácticos de manejo, así como la infraestructura con la que deben contar los centros de evaluación, para quienes sean postulantes a licencias de conducir.
10. Se propone regular el dispositivo de retención infantil, sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóvil.
11. Se sugiere regular el dispositivo alámbrico (manos libres), que permita hablar por teléfono celular mientras se conduce.
12. Se propone revisar y mejorar el procedimiento para que la PNP de tránsito y carretera inscriba las infracciones o papeletas cursadas en el Sistema Nacional de Infracciones.
13. Se deben revisar los planes y programas de los cursos de educación vial que se imparten a los conductores que han tenido la cancelación o suspensión de sus licencias de conducir, y los efectos que dichos cursos han tenido.
14. Se necesita revisar el Registro de Propiedad de Vehículos Motorizados, corroborando la inscripción en el de todos los vehículos que circulan en el país, mejorando también el procedimiento de inscripción.
15. Se requiere analizar y reformular el sistema de licencia de conducir con puntos.
16. Se debe actualizar y mejorar la base de preguntas del examen teórico para optar a la licencia de conducir.
17. Se requiere incorporar en el Reglamento Nacional de Tránsito la disposición que establece un límite máximo de alcohol en la conducción para los conductores de transporte público de personas y de mercancías.
18. Regulación del casco de seguridad para conductores de vehículos de 2 y 3 ruedas.

3. Descripción de Acciones de carácter Normativo y/o Institucional.

A continuación, se presenta la descripción y desarrollo de las acciones normativas e institucionales, de igual forma en los casos que corresponda se indicará la estrategia (E) medida (M) y actividad (A) a la que pertenecen de conformidad al referido Plan Operativo del PNSV 2015-2024, desarrollado en los capítulos anteriores:

3.1. Aprobación por ley y/o Decreto Supremo del PNSV 2015-2024

Aprobar por ley el presente Plan Nacional de Seguridad Vial.

Descripción

Se propone que el presente Plan Nacional, sea aprobado por una norma de iniciativa del Poder Ejecutivo, que le permita ser de carácter vinculante para todas las entidades públicas, especialmente las integrantes del Sistema Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. Lo que se propondrá, y así ser obligatorio tanto en su ejecución, desarrollo y evaluación para el gobierno del Perú. La dictación de una norma que apruebe este plan le imprimirá fuerza obligatoria haciendo factible la implementación del Plan.

En este mismo sentido, proponemos que la aprobación por norma del presente Plan considere de manera simultánea la reestructuración del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), dotándolo de una Dirección Ejecutiva y de nuevas competencias para el cumplimiento del PNSV.

La norma que apruebe el presente Plan, se debe fundar en los principios del Derecho a la Vida, al Libre Tránsito y a la Movilidad, propendiendo además a la formalización del sector del transporte público del Perú, el cual se encuentra altamente desregulado y atomizado. Impulsando una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, promoviendo el desarrollo del tránsito y de la seguridad vial de forma descentralizada.

Esta norma debe encontrar también su fundamento en la equidad social y en el derecho de todas las personas a tener una movilidad segura, cualquiera sea su condición y calidad como usuario de la vía.

Así, el objetivo de esta norma que aprueba el PNSV será en lo sustantivo, proteger a las personas y desarrollar mediante la ejecución de este Plan, una cultura de autocuidado y de respeto entre los peatones, pasajeros y conductores del Perú.

3.2. Fortalecimiento del CNSV.

Se requiere fortalecer el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), tanto en su integración, como en su estructura y funcionamiento dotándolo de capacidad normativa y financiera.

Descripción

El fortalecimiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) lo abordaremos desde la perspectiva jurídica e institucional teniendo en cuenta el análisis expuesto en el Capítulo I de este Plan.

a) Perspectiva Jurídica:

Los órganos de la administración del Estado pueden estructurarse fundamentalmente de tres formas, como entidades centralizadas, descentralizadas y autónomas.

El Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) y más específicamente su Secretaria Técnica, es un organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC que es una entidad de la administración centralizada, lo que implica que tiene personalidad jurídica fiscal, patrimonio fiscal y una dependencia directa del Presidente de la República.

El Consejo se crea como un organismo dependiente del MTC, más específicamente del Vice Ministerio de Transportes, mediante el D.S 010-1996-MTC, que señala en su artículo 1°: *“Créase el Consejo Nacional de Seguridad Vial como ente rector encargado de promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú...”*

Sin embargo, como ya analizamos en el capítulo I, su creación no le confiere una estructura establecida, ni le asigna capacidad normativa ni independencia presupuestaria. Incluso la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo N° 29.158, no hace referencia alguna a propósito de las entidades que conforman el Ejecutivo a los denominados Consejos, es decir no se describe en la ley entidades con esa denominación, como si se hace respecto de los Comités y otro tipo de Órganos.

A su vez como analizamos en el apartado del diagnóstico sobre la normatividad para la seguridad vial, la Ley orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Organismos Públicos Especializados tienen independencia para ejercer sus funciones con arreglo a la Ley que los crea. De igual forma están adscritos a un Ministerio y también se distinguen 2 tipos: **(1)** Organismos Reguladores y **(2)** Organismos Técnicos Especializados. En este punto proponemos que el Consejo se constituya como un Organismo Técnico Especializado (OTE) que se crea por excepción a través de una ley, cuando existe la necesidad de planificar y supervisar, o ejecutar y controlar políticas de Estado de largo plazo, de carácter multisectorial o intergubernamental que requieren un alto grado de independencia funcional.



Están dirigidos por un Consejo Directivo y se sujetan a los lineamientos técnicos del sector correspondiente con quien coordinan sus objetivos y estrategias. Su política de gasto es aprobada por el Sector al que están adscritos, en el marco de la política general de Gobierno.

Por lo anterior, se propone que desde la perspectiva jurídica el Consejo Nacional de Seguridad Vial se estructure como un OTE, que es una entidad descentralizada relacionada con el Ejecutivo a través del MTC, la descentralización del CNSV implica personalidad jurídica propia, lo que le permite ser titular de capacidad normativa o lo que jurídicamente se conceptualiza como potestad reglamentaria de ejecución, para que así pueda dictar resoluciones o actos administrativos en asuntos propios de su competencia.

La descentralización también implica que el Consejo Nacional de Seguridad Vial tenga patrimonio propio y por consiguiente disponga de los recursos, asignados directamente desde el nivel central, para ejercer las funciones que le son propias. Por último la descentralización significaría una mayor independencia para relacionarse con el ejecutivo, ya que el Presidente de la República ejercería sobre este una supervigilancia, es decir una relación indirecta a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Jurídicamente la descentralización implica dotar de mayor autonomía estructural, jurídica y al Consejo, lo que necesariamente debe hacerse por ley, en efecto, la asignación de facultades es lo que se denomina competencia para los órganos o entidades de la administración del Estado, competencia que para estos efectos conceptualizaremos como:

La habilitación y delimitación que hace la ley para que el Consejo Nacional de Seguridad Vial pueda ejercer funciones en materia de tránsito y seguridad vial alcanzando los fines que le son propios, en reducción de muertos y heridos en accidentes de tránsito, promoviendo una cultura de la seguridad vial en todos los usuarios de las vías, sean estos peatones, conductores o pasajeros.

En este caso el Consejo tendrá las competencias que le asigne el legislador y que se circunscribirán al tránsito y la seguridad vial de todo el territorio de la república del Perú.

En definitiva se propone:

- ❖ La reestructuración del Consejo Nacional de Seguridad Vial, mediante una ley, que lo constituya como un Organismo Técnico Especializado, que lo dote de competencias normativas (potestad reglamentaria de ejecución) e independencia financiera, asignando por ley las partidas presupuestarias necesarias para el desarrollo de su gestión.
- ❖ Esta ley debe definir una nueva estructura del Consejo, que sea encabezada por un Consejo Directivo Nacional y un Director Ejecutivo.
- ❖ La ley le dará el carácter de Organismo Técnico Especializado, lo que implica que sea una entidad con personalidad jurídica propia, patrimonio propio y que se relacione con el Presidente de la República a través de la Presidencia del Consejo de Ministros (supervigilancia).

También desde la perspectiva jurídica se aconseja que el Consejo Nacional de Seguridad Vial cuente con diversas competencias. Las que se proponen a continuación están tomadas fundamentalmente de la experiencia internacional y del análisis realizado en la parte de diagnóstico y estado de situación de la seguridad vial de Perú, abordado en los capítulos anteriores del presente Plan.



Competencias(6) Propuestas:

- ❖ Albergar el Observatorio de Seguridad Vial, OSEVI.
- ❖ Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de la seguridad vial en todo el territorio nacional.
- ❖ Propiciar y proponer la actualización de la normativa tanto legislativa como reglamentaria en materia de seguridad vial.
- ❖ Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir.
- ❖ Coordinar las tareas y desempeño de la Policía Nacional de Perú, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.
- ❖ Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Tránsito y de Seguridad Vial - SNATSEV.
- ❖ Dar las directrices y coordinar con los Gobiernos Regionales y las Municipalidades la formulación, ejecución y evaluación de los Planes Regionales y Locales de Seguridad Vial.
- ❖ Llevar adelante un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial.
- ❖ Investigar los siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas y promover la implementación de las mismas.
- ❖ Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, regionales, provinciales y locales
- ❖ Elaborar campañas de sensibilización para la seguridad vial.
- ❖ Otras competencias que la ley le asigne directamente.



b) Perspectiva Institucional:

En relación a la perspectiva institucional, tomaremos como primer referente las conclusiones desarrolladas en el capítulo I, que en general dicen relación con:

- ❖ El CNSV no tiene las capacidades jurídicas, a las que ya nos hemos referido en la propuesta normativa para que el Consejo tenga una regulación de rango legal.
- ❖ Tampoco cuenta con capacidades estructurales y organizativas para ejercer las funciones que el Decreto Supremo que lo crea le ha encomendado.
- ❖ Su conformación es solo por representantes de las entidades que lo integran no por titulares de esos organismos, lo que disminuye sus capacidades de decisión.
- ❖ El CNSV y más específicamente su Secretaría Técnica, al ser un órgano que depende jerárquicamente del Vice ministerio de Transportes, ve limitado su accionar al tener que requerir de la aprobación de otras instancias para la ejecución de sus programas y actividades.
- ❖ Deficiente capacidad presupuestaria.
- ❖ El Consejo al ser en esencia solo un órgano coordinador, no tiene facultades para poder ejercer la supervisión o fiscalizar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial a nivel nacional.
- ❖ El Consejo no se encuentra descrito en la normativa respectiva, Ley N° 29.158 como un tipo de entidad dependiente del Poder Ejecutivo, lo que significa que la calidad de “consejo” no está descrita en la legislación vigente, y el Decreto que lo crea, solo hace referencia a que la Secretaria Técnica depende del Vice Ministerio de Transportes.

Considerando el estado de situación descrito, se propone desde la perspectiva institucional y especialmente funcional, entendiéndose que el Consejo Nacional de Seguridad Vial, se constituirá como un Organismo Técnico Especializado OTE, los siguientes criterios tomados de la experiencia internacional, para la conformación de organismos o entidades responsables de la seguridad vial de un país.

La experiencia internacional, muestra que el establecimiento de una agencia gubernamental con capacidad de gestión, articulación y recursos suficientes para el desarrollo de la vial, constituye un factor clave en la lucha contra la siniestralidad en el tránsito y sus fatales consecuencias.

A continuación, exponemos los principales elementos a tener en cuenta para el establecimiento de una agencia líder que se haga cargo de la seguridad vial de Perú, replicando la experiencia comparada, especialmente en la región de América Latina y el Caribe, región en que las principales entidades gubernamentales que abordan la seguridad vial como política pública son el Consejo de Seguridad Vial - COSEVI en Costa Rica; y más recientemente creada la Agencia Nacional de Seguridad Vial de la Argentina.

Estas entidades en mayor o menor medida han replicado la experiencia de países desarrollados que con varias décadas de antelación diseñaron y estructuraron organismos encargados de la seguridad vial, muy posiblemente porque como se ha sostenido, la seguridad vial es una política pública que no aparece como prioritaria en los países de ingresos medios y bajos frente a otras problemáticas sociales como la



delincuencia, el desempleo, la educación o la salud. Sin embargo, dada la creciente mortalidad derivada del tránsito se hace indispensable articular y generar acciones con unidad de propósito en pos de la seguridad vial, para lo que es altamente recomendable la *designación o creación de un organismo dentro de la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial (7)*. El que si bien en el contexto peruano existe con el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), éste carece de la autonomía y capacidades de gestión que le permitan impulsar una agenda para el desarrollo de la seguridad vial.

A continuación, se indicarán de manera esquemática los principales aspectos a tener en cuenta para el fortalecimiento del CNSV, los que tienen como objetivo principal la conformación de una Agencia Líder para la seguridad vial de Perú, distinguiendo entre:

- i. La estructuración de la Agencia.
- ii. El desarrollo de un enfoque sistémico.
- iii. El sustento técnico y científico.
- iv. La articulación con actores claves.
- v. La asignación de recursos.
- vi. Flexibilizar las acciones y medidas para el cumplimiento de metas.

i. La Estructuración de la Agencia

Es indispensable la conformación de una entidad intersectorial que aborde la seguridad vial, desde diversas perspectivas sectoriales como salud, educación, transporte, policía etc. Además, debe integrar formalmente en su orgánica a representantes o actores de la sociedad civil, por ejemplo agrupación de víctimas de accidentes de tránsito. En la conformación de la agencia se debe identificar como prioritario la obtención de resultados en seguridad vial y alineamiento de todas sus acciones en función de alcanzar dichos resultados, desde la definición de la estrategia a seguir, la estructura orgánica de la agencia y la revisión regular y permanente de los mismos.

La agencia debe contar con una estrategia de marca que destaque la seguridad vial dándole liderazgo en la materia. Lo mismo debe hacerse con los principales documentos elaborados y mensajes entregados por la institución.

En este punto si bien el CNSV, se constituye como una entidad intersectorial, la dependencia administrativa al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, especialmente de su Secretaria Técnica, le impide la ejecución directa de acciones y formulación de políticas para la seguridad vial, sumado a la incapacidad de formular directamente normas. Por ello proponemos transformar la Presidencia del Consejo y la Secretaria Técnica en una Dirección Ejecutiva, que sea su máximo órgano técnico y administrativo encargado de ejecutar los acuerdos y decisiones del Consejo Directivo Nacional conforme a sus funciones, así como formulación y seguimiento de la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial en el país.



Por lo anterior se propone también que la normativa que regula la estructura del CNSV establezca que su integración estará conformada por los titulares de las entidades que lo conforman y no por sus representantes como es en la actualidad.

Así mismo, y replicando la experiencia internacional exitosa se recomienda que si no existe autonomía del CNSV, éste este adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros y sea el encargado de planificar, coordinar, dirigir, supervisar y fiscalizar la aplicación uniforme de las política nacional de seguridad vial en todo el territorio nacional, supervisando la adecuada articulación y realización de la mismas sobre los distintos niveles de gobierno y/o autoridades competentes en materia de tránsito y no como en la actualidad cuya dependencia se radica en el Viceministerio de Transportes, eso sí con calidad de Organismo Técnico Especializado OTE, creado por ley y no por decreto.

ii. El desarrollo de un Enfoque Sistémico

La Agencia debe diseñar e implementar un programa integral de trabajo que le permita contar con el financiamiento adecuado para la seguridad vial, además de la definición presupuestaria, se debe determinar su distribución, prioridades de gestión, el que, como y cuando llevar a cabo dichas acciones, las que deben considerar la totalidad de los factores contribuyentes a la siniestralidad en el tránsito, de manera de abordarlos holísticamente incorporando también a la totalidad de los actores relevantes para ello.

Precisamente esta es la función que en la actualidad, mediante la formulación de este Plan, está desarrollando el CNSV.

Un aspecto interesante a considerar es el Plan de Trabajo que la Secretaria Técnica estableció para el presente año 2014 y que dio a conocer en marzo del mismo año, donde se contienen acertadamente los objetivos y pilares de la gestión para el presente año.

iii. El sustento técnico y científico

La Agencia, en especial en su etapa inicial de conformación, debe demostrar que “sabe de lo que habla”, para liderar las alianzas e involucrar a otros organismos públicos y privados, así como a la empresa, la academia y la comunidad en general. Por ello es fundamental el desarrollo de la investigación con estudios que respalden científicamente las acciones y medidas a desarrollar en pos de la seguridad vial. Nos parece que si bien el CNSV en Perú tiene años desde su creación, debe fortalecer su sustento técnico y científico. Para ello la implementación del Observatorio de Seguridad Vial, será una importante instancia, no solo para el mejoramiento de la data y de la estadística, sino también para el desarrollo científico de la seguridad vial.

La agencia, además debe construir y mantener redes con expertos e instituciones especializadas en la materia, promoviendo la publicación de trabajos de



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

FORMULACIÓN DEL PNSV DE PERÚ 2015-2024



investigación, realizar viajes de estudio a países que hayan desarrollado buenas prácticas en seguridad vial; participando además en conferencias nacionales e internacionales que le permitan conocer nuevas ideas y conceptos aplicados en seguridad vial.

Nos parece que en el contexto regional, una buena instancia es el OISEVI Observatorio Interamericano de Seguridad Vial, del cual el CNSV forma parte, tanto para el intercambio de datos y estadísticas, como para la reciprocidad de buenas prácticas en seguridad vial. De igual forma el estrechar los vínculos con organismos multilaterales de apoyo y fomento como el Banco Interamericano del Desarrollo BID, apuntan en la dirección de fortalecer el soporte técnico y científico de la gestión del Consejo.

Además, de lo planteado el Consejo debe contar con una instancia técnica también intersectorial, que hemos denominado Comité Técnico Operativo (CTO) que formule diferentes acciones en seguridad vial y le dé sustentabilidad técnica. Especialmente importante será este comité para dar seguimiento a las medidas y actividades propuestas en el presente Plan, especialmente en el Plan Operativo (PO) y en el Plan de Intervenciones Básicas (PIB).

iv. La articulación con actores claves

La Agencia de seguridad vial, debe interactuar e involucrar a distintas entidades claves en el desarrollo de la seguridad vial. Especial importancia tienen las Policías y las autoridades de control, para el desarrollo de herramientas de planificación como recolección de datos, estadísticas, causas de los siniestros etc. Nos parece que este punto es central para la formulación de planes articulados con la PNP, la SUTRAN y las entidades territoriales de fiscalización (gobiernos regionales y municipalidades) que permitan desarrollar una fiscalización permanente y continua que se traduzca además en sanciones efectivas para los infractores del tránsito, clave será para el Consejo la articulación con los tribunales que aplican las sanciones (Juzgados de Tránsito) como con los organismos encargados de la capacitación de los usuarios infractores.

De igual forma, los representantes de la sociedad civil deben estar incorporados, al menos en la estructura consultiva del CNSV, si bien el Decreto Supremo 010-96-MTC, establece la existencia de un Comité Consultivo, dicha instancia debe incorporar a las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito, que en la experiencia comparada juegan un rol fundamental en el diseño y formulación de acciones para la seguridad vial.

v. La asignación de recursos

La Agencia debe sustentar económicamente el financiamiento regular que requiere para funcionar, sumado a los recursos sectoriales de los otros organismos que la integran de manera de articular la mayor cantidad de recursos para la seguridad vial, identificando las necesidades de mayor financiación.

Es recomendable, que la entidad cuente con recursos propios que pueda destinar directamente, previa planificación de los mismos, a acciones en seguridad vial que



le permitan dar cumplimiento a las metas y objetivos ya definidos. Estos recursos deben estar debidamente establecidos en la Ley de Presupuestos, además, tomando la experiencia comparada se propone que un porcentaje de los recursos del SOAT o en su efecto de las papeletas que se cursen por infracciones a la normativa del tránsito sean dirigidos al Consejo para que este luego las direcciona hacia acciones de seguridad vial.

En este punto según el Plan de Trabajo para el año 2014 el CNSV, específicamente su Secretaria Técnica cuenta con un presupuesto de S/. 13.102.624 y los Consejos Regionales de Seguridad Vial con S/. 2.087.361.

Lo que evidentemente nos parece insuficiente, considerando además las propuestas de financiamiento y los costos económicos y sociales que la seguridad vial del Perú requiere y que hemos explicado latamente en los capítulos anteriores de este Plan.

vi. Flexibilizar las acciones y medidas para el cumplimiento de metas.

Se debe monitorear el desempeño y la eficacia de las medidas diseñadas e implementadas con el objetivo de cumplir las metas, ya que los países especialmente emergentes, tienen crecientes incrementos del parque vehicular.

Por ello introducir nuevas medidas en el desarrollo de la estrategia formulada por la agencia permite asegurar el logro de las metas previstas.

En efecto, ya analizadas las estadísticas del parque automotriz de Perú, proporcionadas por la SURNAP hemos visto que entre los años 2003 y 2013, ha existido un incremento del 231% del parque automotor nacional.

En definitiva la estructuración de una agencia líder en seguridad vial, replicando la experiencia comparada debe considerar los siguientes aspectos para constituirse como tal:

- Asumir la responsabilidad y consecuencias del desempeño y de los resultados de la seguridad vial a nivel nacional.
- Establecer objetivos ambiciosos pero alcanzables.
- Coordinar alianzas con diversos organismos y actores para la seguridad vial.
- Desarrollar intervenciones (acciones y medidas) que se sustenten tanto técnicamente como en las experiencias comparadas de su aplicación.
- Desarrollar campañas de sensibilización destinadas a la generación de conciencia y a informar sobre las principales medidas adoptadas.
- Involucramiento de actores locales en la seguridad vial.
- Financiamiento sustentable tanto para la operación como para la gestión.
- Seguimiento de los resultados y el impacto de las medidas aplicadas.
- Evaluación de las medidas y acciones desarrolladas.
- Nuevas intervenciones en seguridad vial que mantengan los avances logrados.

Así entonces el mapa conceptual de la agencia líder podría estructurarse de la siguiente manera:



Fuente: elaboración propia

Con lo expuesto, el análisis realizado en el Capítulo I de este plan, las consultas formuladas tanto a los Consejeros Regionales de Seguridad Vial, y especialmente los aportes y opiniones vertidas en el taller con actores claves de la seguridad vial, donde se socializó el PNSV y se dio a conocer el Plan Operativo del mismo, estimamos que desde la perspectiva institucional la reestructuración y fortalecimiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial debe tener en cuenta:

1. Relacionarse con el nivel central como organismo técnico especializado a través del MTC y no como ocurre en la actualidad que es un organismo dependiente del Vice ministerio de Transporte.
2. Integrarse por los titulares de los Ministerios y entidades que lo conforman, y no por representantes de los mismos.
3. Transformar la Presidencia y la Secretaria Técnica del Consejo en una Dirección Ejecutiva.
4. Avanzar en la implementación del Observatorio de Seguridad Vial, como entidad dependiente del Consejo.
5. Creación de una instancia técnica multisectorial que formule y en especial de seguimiento a las medidas y actividades establecidas en el PNSV, que denominaremos Comité Técnico Operativo (CTO).
6. Incorporar en su estructura a nivel consultivo a las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito.
7. Establecer una dependencia directa, funcional y financiera de los Consejos Regionales de Seguridad Vial y el Consejo Nacional.

Así entonces la reestructuración del Consejo Nacional de Seguridad Vial se regulará



mediante la aprobación de su reglamento de organización y funciones que será conformado por las siguientes entidades principales:

- A. Un Consejo Directivo Nacional
- B. Una Dirección Ejecutiva
- C. Un Comité Técnico Operativo

El Consejo Directivo Nacional será su máxima instancia y está integrado por:

- 1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien lo presidirá
- 2. El Ministerio del Interior.
- 3. El Ministerio de Educación;
- 4. El Ministerio de Salud;
- 5. El Ministerio de Economía y Finanzas;
- 6. El Ministerio de Justicia;
- 7. El Ministerio Público;
- 8. Un integrante de la Comisión de Transportes del Congreso de la Republica;
- 9. Un representante de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales;
- 10. El Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima;
- 11. El Alcalde de la Municipalidad Provincial del Callao;
- 12. Un Presidente del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú;

La Dirección Ejecutiva, es el órgano técnico y administrativo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial encargada de ejecutar los acuerdos y decisiones del Consejo Directivo Nacional conforme a sus funciones, así como formulación y seguimiento de la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial en el país.

De igual forma para el desarrollo territorial y para la descentralización de la seguridad vial se propone que los Gobiernos Regionales y Provinciales del país, en el marco de sus competencias y en el ejercicio de sus funciones, constituyan Consejos Regionales y Provinciales de Seguridad Vial, los que serán los encargados de promover la ejecución de la Política Nacional de Seguridad Vial al interior de sus ámbitos de competencia, así como estructurar y aprobar sus Planes de trabajo Regionales y Provinciales de Seguridad Vial, los que deberán ceñirse a los lineamientos y metas del PNSV.

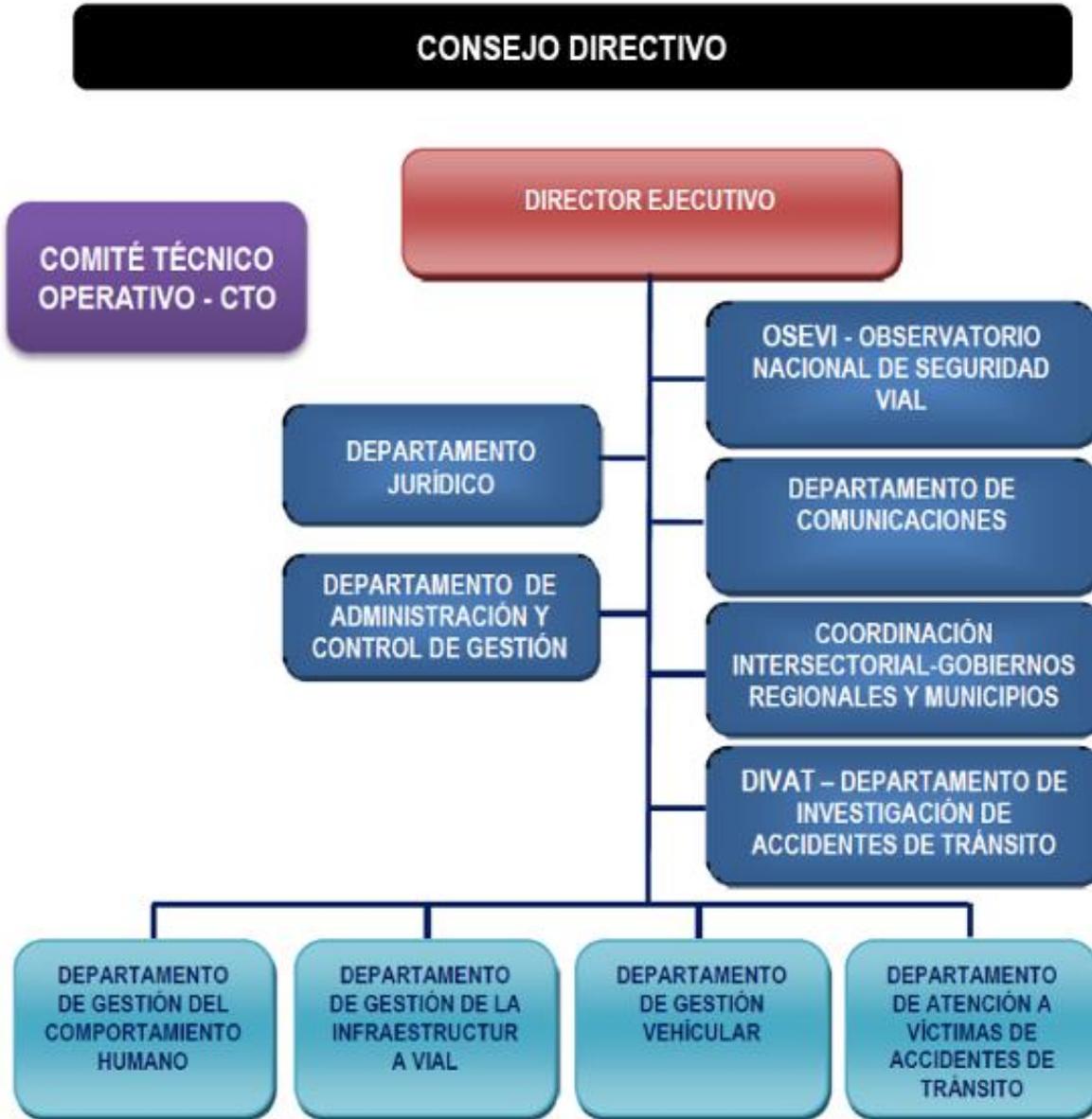
Finalmente, tomando como referencia el análisis efectuado y la experiencia comparada(8), se propone desde la perspectiva institucional que el CNSV se constituya como la Agencia Líder, bajo la siguiente Misión, Visión y Organigrama:

Misión: El Consejo Nacional de Seguridad Vial, es la entidad encargada de la formulación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial bajo las directrices de la Política Nacional sobre la materia, a su vez integrará las diferentes iniciativas que intersectorialmente se desarrollen en seguridad vial a través del Sistema Nacional respectivo con la finalidad de promover y mantener una cultura de autocuidado y prevención para todos los usuarios de las vías del Perú.

Visión: Ser reconocido a nivel nacional por su capacidad técnica y liderazgo en la promoción de todas las acciones que contribuyan a controlar los factores de riesgo de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, con el objeto de reducir las tasas de mortalidad y siniestralidad



Organigrama: CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



3.3. Creación de un Sistema Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

Se propone la creación de un Sistema Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que le de coherencia al PNSV y que permita el involucramiento sistémico de todas las entidades públicas relacionadas con la seguridad vial del Perú.

Descripción

La Ley Orgánica del Poder Ejecutivo hace referencia a los denominados “Sistemas”, los que define como *el conjuntos de principios, normas, procedimientos, técnicas e instrumentos mediante los cuales se organizan las actividades de la Administración Pública que requieren ser realizadas por todas o varias entidades de los Poderes del Estado, los Organismos Constitucionales y los niveles de Gobierno*. Estos sistemas son de dos tipos: Sistemas Funcionales y Sistemas Administrativos. Desde esta perspectiva proponemos la creación de un SISTEMA NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, tanto para la formulación como para el desarrollo del presente Plan que permita el involucramiento de varias entidades de los Poderes del Estado. Estos sistemas deben estar a cargo de un ente rector, que en la especie proponemos sea el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así mismo su creación debe ser por ley con el propósito desarrollar la Política de Seguridad Vial, cuyas directrices se encuentran descritas en el presente Plan.

A continuación, y tomando como referencia el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013 - 2018 se propone la conformación del Sistema Nacional de Tránsito y Seguridad Vial – SINATSEV que establezca una coordinación interinstitucional en cada uno de los niveles de gobierno, es decir, nacional, regional y local en los ámbitos provincial y distrital.

De acuerdo con la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, los sistemas funcionales son los conjuntos de principios, normas, procedimientos, técnicas e instrumentos que tienen por finalidad asegurar el cumplimiento de políticas públicas que requieren la participación de todas o varias entidades de los Poderes del Estado, los organismos constitucionales y los niveles de gobierno.



Se propone que el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) sea la instancia que diseñe los lineamientos de la Política Nacional de Seguridad Vial, que será sancionada por el organismo rector, que es el MTC. Para fomentar la naturaleza territorial del SINATSEV se propone que además del CNSV éste este conformado por los Consejos Regionales de Seguridad Vial encabezados por el Presidente del Gobierno Regional y por los Alcaldes en el caso de los Comités Distritales, incorporándose también los titulares de las diversas entidades gubernamentales relacionadas con el tránsito y la seguridad vial, como la Policía Nacional, el MINSA, el Ministerio de Educación, etc., además de representantes de la sociedad civil.

En concordancia con la nueva estructura del Consejo que proponemos en su Consejo Directivo Nacional, proponemos que en el SINATSEV se integren las siguientes entidades:

- ✓ Presidencia del Consejo de Ministros
- ✓ Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- ✓ Ministerio de Educación
- ✓ Ministerio de Salud
- ✓ Ministerio Interior (Policía Nacional del Perú)
- ✓ Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo
- ✓ Presidente de la Asociación de Presidentes Regionales
- ✓ Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales
- ✓ Presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE)
- ✓ Municipalidad de Lima
- ✓ Municipalidad Provincial del Callao
- ✓ Fiscal de la Nación
- ✓ Defensor del Pueblo
- ✓ Presidente del Consejo Nacional de la Prensa
- ✓ Presidente de la Sociedad Nacional de Seguridad Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI

Como sistema funcional (9), el SINATSEV se sustenta en las atribuciones dadas por la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo respecto a la organización y competencias exclusivas del Poder Ejecutivo, así como de las competencias compartidas con los gobiernos regionales y locales(10). En ese propósito, se propone al MTC como ente Rector del SINATSEV, y el CNSV como órgano técnico especializado a nivel nacional encargado de programar, dirigir, coordinar y evaluar la formulación, ejecución y supervisión de las políticas públicas en materia de seguridad vial, especialmente en lo que se refiere a la ejecución y evaluación periódica del presente Plan. Así mismo el CNSV evaluará el cumplimiento de las políticas y planes nacionales de las entidades competentes relacionadas con el tránsito y la seguridad vial de los tres niveles de gobierno y la sociedad civil organizada. De este modo el CNSV concretará la articulación vinculante y efectiva del conjunto de actores público-privados en el territorio integrando y asegurará el alineamiento de los programas, planes y proyectos regionales y locales a las metas y objetivos estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2023. Para la articulación efectiva en los tres niveles de gobierno, sociedad civil organizada, empresa privada y medios de comunicación el SINATSEV deberá generar un reglamento sobre la materia el que deberá ser propuesto por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.



Tomando con referencia la Ley de Seguridad Ciudadana N° 27.933 se proponen los contenidos que deberían ser considerados en la ley que crea el SINATSEV. En efecto este Sistema será el sistema funcional encargado de asegurar el cumplimiento de las políticas públicas que orientan la intervención del Estado en materia de tránsito y seguridad vial, destinado a garantizar la circulación segura, sin efectos negativos de pérdidas de vidas, lesiones y destrozos materiales.

Proponemos como objetivos del SINATSEV los siguientes:

- A. Asegurar el cumplimiento de las políticas públicas que requieren la participación de las entidades del Estado, a nivel intergubernamental, en materia de tránsito y seguridad vial.
- B. Promover y coordinar eficazmente la participación de las diferentes instituciones públicas, privadas y de la sociedad civil en materia de tránsito y seguridad vial y promover la participación ciudadana para garantizar un desplazamiento con la menor cantidad de externalidades negativas.
- C. Desarrollar mecanismos de control y vigilancia ciudadana respecto del quehacer de los organismos del Sector Público y Gobiernos Locales.
- D. Motivar a la comunidad para que apoye activamente el esfuerzo multisectorial por mejorar la seguridad vial local.
- E. Priorizar y desarrollar las políticas multisectoriales preventivas de los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

Además del CNSV, el SINATSEV estará integrado y articulará en el ámbito territorial a los Consejos Regionales y Provinciales de Tránsito y Seguridad Vial.

Los Consejos Regionales y Provinciales son los encargados de formular los planes, programas, proyectos y directivas de tránsito y seguridad vial, así como de ejecutar los mismos en sus jurisdicciones, en el marco de la Política Nacional de Seguridad Vial y del presente Plan Nacional.

El Consejo Regional será presidido por el presidente del gobierno regional e integrado por los siguientes miembros:

- 1) La autoridad política de mayor nivel de la región.
- 2) El jefe policial de mayor graduación de la región.
- 3) La autoridad educativa del más alto nivel.
- 4) La autoridad de salud o su representante.
- 5) Un representante del Poder Judicial, designado por el Presidente de la Corte Superior de la jurisdicción.
- 6) Un representante del Ministerio Público, designado por el Fiscal Superior Decano de la jurisdicción.
- 7) El Defensor del Pueblo o el que hiciera sus veces.
- 8) Tres alcaldes de las provincias con mayor número de electores.
- 9) El coordinador regional de las juntas vecinales promovidas por la Policía Nacional del Perú”



El Consejo Provincial será presidido por el alcalde provincial de su respectiva jurisdicción e integrado por los siguientes miembros:

- 1) La autoridad política de mayor nivel de la localidad.
- 2) El jefe policial de mayor graduación de la jurisdicción.
- 3) La autoridad educativa del más alto nivel.
- 4) La autoridad de salud o su representante.
- 5) Un representante del Poder Judicial designado por el Presidente de la Corte Superior de la jurisdicción.
- 6) Un representante del Ministerio Público, designado por el Fiscal Superior Decano de la jurisdicción.
- 7) El Defensor del Pueblo o el que hiciera sus veces.
- 8) Tres alcaldes de los distritos con mayor número de electores de la provincia.
- 9) El coordinador provincial de las juntas vecinales promovidas por la Policía Nacional del Perú.
- 10) Un representante de las Rondas Campesinas donde las hubiera.

Los Consejos Regionales y Provinciales de Seguridad Vial tendrán las siguientes funciones:

- a) Estudiar y analizar los problemas de tránsito y seguridad vial a nivel de sus respectivas jurisdicciones.
- b) Promover la organización de las Juntas Vecinales de su jurisdicción.
- c) Formular, ejecutar y controlar los planes, programas y proyectos de Seguridad Vial en sus respectivas jurisdicciones.
- d) Ejecutar los planes, programas y proyectos de seguridad vial dispuestos por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.
- e) Supervisar la ejecución de los planes y programas de seguridad vial. f) Celebrar convenios institucionales.
- g) Coordinar y apoyar los planes, programas y/o proyectos de seguridad vial con las jurisdicciones colindantes.

Se propone además que los Consejos Regionales y Provinciales de Seguridad Vial tengan las siguientes atribuciones:

- 1) Aprobar los planes, programas y proyectos de Seguridad Vial de sus correspondientes jurisdicciones, en concordancia con las políticas contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, informando al Consejo.
- 2) Dictar directivas de Seguridad Vial a nivel de su jurisdicción.
- 3) Difundir las medidas y acciones sobre Seguridad Vial y evaluar el impacto de las mismas en la comunidad.

Por último, el SINATSEV contará con los recursos que articule considerando las siguientes fuentes:

- 1) Los que comprometan las instituciones y sectores del Estado componentes del Sistema, para el cumplimiento de las acciones que les compete.
- 2) Las donaciones, legados, recursos que provengan de la cooperación internacional, así como las contribuciones de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, de acuerdo a las normas legales vigentes.
- 3) Los demás que les sean asignados.

3.4. Reformulación del Sistema de otorgamiento de licencias de conducir.

Se propone reformular el sistema de otorgamiento de licencias de conducir, especialmente en lo referente a los requisitos de admisibilidad para la obtención de la licencia que habilite a conducir automóviles y motocicletas.

Descripción

Respecto de esta propuesta normativa, es indispensable cambiar el paradigma de que la licencia de conducir es un derecho que todo ciudadano tendría, por el contrario la experiencia comparada muestra que la licencia de conducir constituye un privilegio, y que la postulación a la misma debe estar sujeta a altos estándares tanto teóricos como prácticos.

Desde esta perspectiva, el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir categoriza los distintos tipos de licencias de conducir y los procedimientos para su obtención, en lo que se refiere especialmente a automóviles y motocicletas se proponen los siguientes criterios de modificación a la normativa vigente que servirán de base para la elaboración de un nuevo reglamento sobre la materia:

- i. Establecer una vigencia gradual de la licencia de conducir para conductores noveles.
- ii. Certificación desde el nivel central (Ministerio de Transporte y Comunicaciones u otra entidad pública nacional), de los conocimientos teóricos y prácticos, como de la aptitud psicofísica para conducir.
- iii. Revisar las funciones de las Escuelas de Conductores en cuanto a que son organismos que capacitan y además certifican los conocimientos teórico – práctico de los postulantes. Es decir realizan una función que genera fuertes incompatibilidades en el sistema. Se propone que solo capaciten, y que el examen sea realizado por un órgano del Estado.
- iv. Implementación de un examen teórico desde la web y administrado por el nivel central.
- v. Revisar la vigencia ilimitada de la licencia de conducir, y la incorporación de exámenes prácticos cada cierto tiempo para los conductores profesionales a través de capacitación y formación continua(11).
- vi. Para la obtención de una licencia de categoría superior, se debe contar con experiencia mínima de dos años en una categoría inferior.
- vii. La licencia de conducir solo permitirá conducir vehículos de la clase de servicio para la cual este otorgada.



3.5. **Revisión del Registro Nacional de Conductores.**

Se propone revisar el Registro Nacional de Conductores, en términos de corroborar que las licencias de conducir todo tipo de vehículos se encuentran debidamente inscritas, mejorando su proceso de incorporación al mismo.

Descripción

Esta propuesta considera que el Registro Nacional de conductores no identifica ni lleva un registro de las licencias expedidas para la conducción de motociclistas lineales y moto taxis (licencia BII), las que se encuentran en los registros que cada municipalidad lleva, lo que dificulta su seguimiento y control.

Por consiguiente, resulta indispensable generar un sistema computacional en línea que haga compatibles la información de los vehículos menores registrada tanto en el ámbito nacional, como en el ámbito municipal.

Sobre esta materia es importante considerar las facultades que se le han asignado a las para inscribir en el Registro de Vehículos a las motocicletas, de lo que dan cuenta su Ley Orgánica como el D.S N° 003-2014-MTC.

3.6. Establecimiento de una Progresión en la Licencia de Conducir vehículos de mayor tamaño y peso.

Se sugiere establecer una progresión en la licencia de conducir vehículos de mayor tamaño y peso, en términos de que para postular a ella se tenga un tiempo de titularidad en la licencia para conducir automóviles y se certifiquen las competencias teóricas y prácticas.

Descripción

Nos parece indispensable la necesidad de reformular el sistema de otorgamiento de licencias de conducir vehículos de transporte público de pasajeros y de traslado de mercancías, aumentado las barreras de entrada para su obtención, de manera tal de certificar con mayor precisión, no solo los conocimientos teóricos, si no que especialmente las competencias, habilidades y comportamiento psicofísico de quienes conducirán, ya que como hemos expuesto en la parte diagnóstica del que presente plan, las principales causas de accidentes de tránsito en los que se ven involucrados los conductores de estos vehículos están vinculados al elemento humano como factor contribuyente de los mismos.

Estos pueden aminorarse y controlarse adecuadamente, si los conductores reciben una formación adecuada para operar estos vehículos, además de recibir una formación debidamente certificada, tanto por exámenes teóricos y prácticos, a través de circuitos cerrados y en la vía pública, así como por una examinación psicofísica exhaustiva.

Por consiguiente, se propone aumentar los requisitos para obtener la licencia de conducir vehículos pesados de gran tamaño y peso, así como buses interprovinciales para el traslado de pasajeros, que considere las siguientes propuestas que deberán ser incorporadas al Reglamento nacional de Licencias de Conducir contenidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC:

Reformular la regulación de las Escuelas de Conductores Profesionales, pro entidades con altos estándares de calidad y afectas a un fuerte control por parte del MTC y especialmente de la DGTT y de la SUTRAN.

- i. Establecer la obligatoriedad del examen práctico para obtener licencia de conducir profesional (A) de buses interprovinciales y vehículos que trasladen mercancías, ya que en la actualidad muchas veces este examen no se realiza y basta con la certificación que entrega la respectiva escuela.
- ii. Estandarizar a través de la normativa respectiva los denominados simuladores que permitan certificar las competencias prácticas de los postulantes a licencias de conducir profesional.
- iii. Estandarizar la tecnología y el equipamiento que se requiere para los exámenes que midan aptitud psicofísica de los conductores, uniformando los gabinetes psicotécnicos a lo largo de todo el territorio peruano.
- iv. Uniformar los criterios de la examinación médica para medir adecuadamente la capacidad visual, auditiva, sistema locomotor, cardiovascular, respiratorio y diagnosticar adecuadamente eventuales trastornos mentales y de conductas como también las enfermedades inhabilitantes y la aptitud perceptiva motora de los futuros conductores de vehículos de gran envergadura.



3.7. **Revisión del rol de las escuelas de conductores.**

La regulación de las escuelas de conductores debe ser revisada y éstas deben abocarse exclusivamente a impartir cursos teóricos y prácticos para acceder a los tipos de licencias de conducir que correspondan, pero nunca como entidades privadas deben autorizar el otorgamiento de las mismas.

Descripción

Como ya hemos señalado las funciones de las Escuelas de Conductores como organismos que capacitan y además certifican los conocimientos teóricos – práctico de los postulantes debe revisarse ya que realizan una función que genera fuertes incompatibilidades en el sistema.

Del mismo, estas escuelas de Conductores Profesionales, deben ser reformuladas por entidades que cumplan con altos estándares de calidad, actualmente vigentes en el Perú del orden de 390, que deben estar afectas a un fuerte control por parte del MTC y especialmente de la DGTT y de la SUTRAN.

También se debe considerar lo propuesto en el taller realizado el pasado 24 de octubre de socialización del Plan Operativo del PNSV en que diversos actores claves de la seguridad vial peruana, plantearon que la obligatoriedad de pasar por los cursos de las Escuelas de Conductores, no solo sea obligatorio para obtener la licencia de conducir profesional, sino también para todo tipo de vehículos motorizados.



3.8. Revisión de exigencias de escuelas de conductores.

Exigencia que las escuelas de conductores, cuenten con vehículos para realizar los cursos de manejo y además se debe regular y estandarizar en la normativa el simulador de manejo con el que deben contar.

Descripción

Esta propuesta implica hacer exigible lo previsto en el artículo 43 del Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, concretamente con el 43.4 relativo a las condiciones de la flota vehicular con que las Escuelas de Conductores deben contar, en efecto la primera parte de la letra a) del mencionado artículo dispone que las Escuelas deberán contar por lo menos con: *“Un vehículo, propio o de terceros, por cada clase y categoría de licencia de conducir que corresponda a la autorización que solicitan...”*

De igual forma la letra c) del mismo artículo dispone en su parte final que: *“... Tratándose del simulador de manejo, éste deberá estar operativo y en buen estado de funcionamiento.”*

Además, se propone la dictación de la normativa que establezca el estándar de los simuladores de manejo con que deben contar las escuelas de conductores.



3.9. Exámenes de conducir y Centros de Evaluación.

Se debe dictar por la DGTT la Resolución Directoral que establece los protocolos para los exámenes teóricos y prácticos de manejo, así como la infraestructura con la que deben contar los centros de evaluación, para quienes sean postulantes a licencias de conducir.

Descripción

El artículo 21 del Decreto Supremo 040-2008-MTC en el que se contiene el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, establece en el punto 7.5, lo siguiente: *“Mediante Resolución Directoral emitida por la Dirección General de Transporte Terrestre, se establecerán los protocolos a seguir para la evaluación del examen de normas de tránsito y de manejo de los postulantes a una licencia de conducir, así como las características de la infraestructura requerida para realizar los referidos exámenes y la del equipamiento mínimo requerido.”*

Del examen a la normativa vigente, las entrevistas sostenidas, y del taller de socialización del PNSV realizado el pasado 24 de octubre constatamos que a la fecha la Resolución Directoral, que establecerá los estándares y procedimientos para la examinación teórica y práctica de los postulantes a licencia de conducir aún no ha sido dictada por la DGTT como se comprenderá resulta indispensable para uniformar criterios establecer una unidad de propósito para la obtención de la licencia de conducir, en términos de que cada postulante esté debidamente certificado en igualdad de condiciones.

En definitiva se propone la dictación de la Resolución Directoral respectiva.



3.10. Regular dispositivos de retención infantil en vehículos.

Se propone regular el dispositivo de retención infantil, sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóvil.

Descripción

El artículo 85 del Reglamento Nacional de Tránsito contenido en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, dispone:

“El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para las personas que ocupen los asientos delanteros de los vehículos en circulación, con excepción de los vehículos que pertenecen a la categoría L. En los asientos posteriores su uso es obligatorio en todos los vehículos cuando los tengan incorporados de fábrica y en los demás casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, se encuentren obligados a tenerlos.”

Nos parece que esta disposición del denominado Código Nacional de Tránsito, está en la línea correcta desde la perspectiva de la seguridad vial, al establecer la obligación de usar el cinturón de seguridad en todos los asientos, delanteros y traseros de los vehículos que tengan dicho dispositivo desde su fabricación. Nos parece también fundamental su adecuada fiscalización, especialmente por la PNP de tránsito y de carretera sobre su uso. En efecto sin entrar en mayores detalles que no son el foco de la presente propuesta solo diremos que Constituye una de las herramientas más eficaces para disminuir las consecuencias de un siniestro de tránsito disminuyendo considerablemente la probabilidad de que ocurran lesiones graves o mortales, lo que se debe fundamentalmente a que en los siniestros de tránsito con resultado de muerte, en la mayoría de los casos, hay por parte de las víctimas lesiones al cerebro y a la parte pectoral del cuerpo, que son exactamente las lesiones que los cinturones de seguridad generalmente evitan.

La incidencia de los cinturones de seguridad, depende de la velocidad a la que vaya el vehículo que choque o colisione, en el caso del transporte por carretera la velocidad será mayor que la de los vehículos que circulan en las ciudades o por zonas urbanas. Esto, además, hay que relacionarlo con la masa y peso bruto vehicular, que es especialmente relevante en los autobuses interurbanos y en los camiones, que son vehículos muy pesados y de grandes dimensiones.

Por lo anterior, para comprender la importancia de los cinturones de seguridad, debemos precisar que es lo que ocurre al interior del vehículo, en el momento del siniestro. En efecto, al momento de la colisión o choque se producen dos impactos, el primero es el impacto con el otro vehículo, motocicleta, peatón o bicicleta, o si se quiere usuarios de las vías, el que también puede ser con un objeto rígido. El segundo impacto es el que se produce al interior del habitáculo del vehículo, como reacción o consecuencia del primer impacto, es este segundo impacto es el que causa las lesiones o la muerte del conductor o de los ocupantes del vehículo.

Según el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito de la Organización Mundial de la Salud OMS, del año 2004, las investigaciones realizadas sobre choques en diversos países muestran que las tasas de utilización del cinturón de seguridad son sustancialmente inferiores en las colisiones

mortales que la tasa media en general. Por ejemplo la proporción general de los ocupantes de los vehículos que usaban cinturones de seguridad en un siniestro de tránsito sin resultado de muerte es de aproximadamente el 90%. En Chile, estudios recientes de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito demuestran que el uso del cinturón de seguridad en los asientos de un automóvil reduce en más de una 70% las posibilidades de muerte de los ocupantes.

Ahora bien, focalizándonos en la propuesta de regulación y estándar de las sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóviles que no es regulada por el Reglamento Nacional de Tránsito y que proponemos normar, es importante destacar que éstos presentan, según diversos estudios y la experiencia internacional, efectos más positivos que los cinturones de seguridad reduciendo los efectos negativos. Derivados de los siniestros de tránsito, tal como se muestra el siguiente cuadro (12) :

Tabla 5.1 REDUCCIÓN DE LAS CONSECUENCIAS			
LESIONES	Cinturón de seguridad asiento delantero	Cinturón de seguridad asiento trasero	Sillas de seguridad para niños
Graves	25%	20%	30%
Mortales	40%	30%	50%

A continuación, tomando la experiencia internacional y fundamentalmente chilena, se proponen criterios para la regulación de estos sistemas de retención infantil:

- Si el sistema o asiento de seguridad se fija al vehículo por medio de uno o más de los cinturones de seguridad del vehículo, la forma correcta de hacerlo deberá indicarse claramente, tanto para cuando el asiento de seguridad se ubica mirando hacia adelante como para cuando se instala mirando hacia atrás, ambos conceptos (adelante, atrás) para efectos de la reglamentación respectiva se entenderán referidos al sentido normal de marcha del vehículo.
- Si el sistema o asiento de seguridad debe utilizarse en combinación con un cinturón de seguridad del vehículo, la disposición correcta de las correas, deberá indicarse claramente por medio de una figura permanentemente adherida al sistema o asiento de seguridad.
- Tratándose de sistemas o asientos de seguridad para el transporte de niños sentados, las correas o tirantes de cintura que posea el sistema o asiento de seguridad, deberán contar con guías que permitan que la fuerza de retención se transmita a las caderas.
- En sistemas o asientos de seguridad que incorporen un arnés integral y que se instalen mirando hacia adelante del vehículo, para prevenir el efecto submarino (deslizamiento bajo el arnés), sea por impacto o por los propios movimientos del niño, se requerirá además de una correa tipo entrepiernas.
- Las hebillas deben ser de fácil operación y debe ser posible abrirlas y soltar al niño



desde el sistema o asiento de seguridad mediante el simple accionamiento de un botón u otro mecanismo similar. La apertura de la hebilla debe permitir sacar al niño independientemente del asiento de seguridad y de sus componentes y si el asiento incluye una correa entrepiernas, ésta debe liberarse por la operación de la misma hebilla.

- No debe ser posible dejar la hebilla en una posición parcialmente cerrada y deberá quedar bloqueada sólo cuando todas sus partes hayan ajustado debidamente. El área de soltar la hebilla debe ser roja sin que ninguna otra de sus áreas sea de este color.
- El diseño del asiento de seguridad debe brindar la protección debida aun cuando el niño esté dormido.
- El diseño de asientos de seguridad que se ubiquen mirando hacia atrás, debe considerar un apoya cabezas para el niño.
- El sistema o asiento de seguridad deberá contener en forma clara y en español la siguiente información:
 - Nombre del fabricante o marca registrada.
 - Año de fabricación.
 - Rango de peso del niño para el que fue diseñado.
 - Dirección a la cual el adquirente pueda escribir para obtener mayor información sobre el uso más adecuado del sistema o asiento de seguridad en un automóvil específico u otros aspectos.
- Los sistemas o asientos de seguridad diseñados para orientarse mirando hacia atrás, deberán contar permanentemente y en forma visible con una etiqueta, en la que se advierta del peligro de colocarlos en asientos del vehículo provistos con bolsas de aire (Airbag) frontales, advirtiendo sobre el riesgo de daños que dicha orientación conlleva.
- Los sistemas o asientos de seguridad diseñados para orientarse tanto mirando hacia atrás o adelante, deberán contar permanentemente y en forma visible con una etiqueta que contenga una advertencia en el sentido de no utilizarlo orientado hacia delante, si el peso del niño no alcanza un límite dado o hasta que se superen algunos criterios de talla.



- El sistema o asiento de seguridad deberá venir acompañado de instrucciones claras en español, incluyendo a lo menos las siguientes:
 - Rango de peso para los cuales el sistema o asiento de seguridad está previsto.
 - Método de instalación ilustrado mediante fotografías y/o dibujos.
 - Recomendación acerca de que los elementos rígidos y partes plásticas del sistema o asiento de seguridad; deben colocarse e instalarse de modo que, en el uso cotidiano del vehículo, no puedan quedar atrapadas por un asiento movable o las puertas del vehículo.
 - Para sistemas o asientos de seguridad que puedan orientarse mirando hacia atrás, un aviso en el que se advierta del peligro de colocarlos en asientos del vehículo provistos con bolsas de aire (Airbag) frontales, advirtiendo sobre el riesgo de daños que dicha orientación conlleva.
 - Si el sistema está diseñado para utilizarse con un cinturón de seguridad para adultos, una recomendación del tipo de cinturón más conveniente.
 - Para asientos de seguridad diseñados para orientarse tanto mirando hacia atrás o adelante; una advertencia en sentido de no utilizarlo orientado hacia adelante si el peso del niño no alcanza un límite dado o hasta que se superen algunos criterios de talla.
 - Una explicación sobre el funcionamiento de las hebillas y otros elementos de ajuste.
 - Recomendaciones respecto a que las correas que fijan el asiento de seguridad al vehículo, las que deben estar tensas, que las correas que sujetan el niño a su asiento deben estar ajustadas a su cuerpo y que las correas no deben estar torcidas.
 - Destacar la importancia de asegurarse que las correas de cintura se lleven en posición baja, a fin de que la pelvis esté firmemente sujeta.
 - Una recomendación en el sentido que el sistema o asiento de seguridad se cambie cuando haya sido sometido a tensiones violentas en un accidente.
 - Instrucciones de limpieza.
 - Una advertencia general al usuario sobre el peligro de realizar en el sistema o asiento de seguridad cualquier alteración o añadido y sobre el peligro de no seguir estrictamente las instrucciones de instalación, establecidas por el fabricante.
 - Una recomendación en el sentido que los niños no deben permanecer en su sistema o asiento de seguridad sin la debida vigilancia.



3.11. Regular dispositivo manos libres en vehículos.

Se sugiere regular el dispositivo alámbrico (manos libres), que permita hablar por teléfono celular mientras se conduce.

Descripción

El artículo 87 del Reglamento Nacional de Tránsito establece en relación al uso del teléfono celular, lo siguiente: *“El conductor mientras este conduciendo no debe comunicarse con otra persona mediante el uso de un teléfono celular de mano, si esto implica, dejar de conducir con ambas manos sobre el volante de dirección. El uso del teléfono celular de mano, es permitido cuando el vehículo este detenido o estacionado.”*

Nos parece que esta norma resulta un tanto ambigua, en orden a prohibir o no el uso del teléfono celular si se conduce in vehículo motorizado, en tal sentido estimamos indispensable que la normativa vigente se modifique prohibiendo la utilización del teléfono celular mientras se conduce, regulando eso si el dispositivo que se denomina “manos libres” el cual teniendo en cuenta la experiencia internacional, debiese normarse bajo los siguientes estándares que a continuación se proponen:

El sistema de "manos libres" para teléfonos celulares, es aquel que permite al conductor sostener, en forma directa, una conversación a través de él, posibilitando que ambas manos se mantengan en el volante del vehículo, sin descuidar la conducción de éste.

Además, el teléfono celular deberá portarse en un lugar que impida su desplazamiento durante la marcha, o su proyección en caso de accidente.

La ubicación del aparato deberá ser tal que no obstaculice la visión del panel de instrumentos del vehículo, ni interfiera con la operación segura del mismo.



3.12. Mejora de procedimientos de curse de infracciones por la PNP.

Se propone revisar y mejorar el procedimiento para que la PNP de tránsito y carretera inscriba las infracciones o papeletas cursadas en el Sistema Nacional de Infracciones.

Descripción

El Decreto Supremo N° 003-2014-MTC que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito establece en su artículo 7° a propósito de las competencias de la Policía Nacional de Perú, lo siguiente:

“En materia de tránsito terrestre, la Policía Nacional del Perú, a través del efectivo asignado al control de tránsito o al control de carreteras, de conformidad con el presente Reglamento, es competente para:

e) Inscribir en el Registro Nacional de Sanciones, las papeletas de infracción y medidas preventivas que imponga en la red vial (vecinal, rural y urbana, regional y nacional).”

A su vez previamente, el artículo 5° del mismo reglamento el asigna similar competencia de fiscalización a las Municipalidades Provinciales, concretamente en el número 3) de la letra b).

Esto significa en la práctica que tanto las Municipalidades Provinciales como la PNP deben inscribir en el Registro Nacional de Sanciones en las condiciones y bajo los procedimientos establecidos las infracciones u papeletas que en el ejercicio de sus funciones fiscalizadoras realicen. El problema radica, especialmente para la Policía, que esta no cuenta con el personal, ni con el equipamiento computacional necesario para realizar adecuadamente este procedimiento de registro, por lo cual se hace indispensable dotar de la estructura funcionaria y del soporte informático para dar cumplimiento a lo que describe la normativa citada.



3.13. **Revisión de planes y programas de cursos de educación vial a conductores reincidentes.**

Se deben revisar los planes y programas de los cursos de educación vial que se imparten a los conductores que han tenido la cancelación o suspensión de sus licencias de conducir, y los efectos que dichos cursos han tenido.

Descripción

El artículo 315 del D.S. 003-2014-MTC dispone los Cursos de Seguridad Vial y sensibilización a los conductores infractores, estos cursos tendrán una duración de 40 horas lectivas y serán certificados por la entidad que los imparta la que debe contar con las autorizaciones correspondientes.

El punto es, que tales cursos en cuanto a su alcance y contenidos no han sido reglamentados, cuestión que el propio artículo 315, indica debe ser determinada por la Dirección General de Transporte Terrestre DGT, mediante la respectiva resolución directoral que a la fecha aún no se dicta, lo que resulta indispensable para uniformar criterios y establecer los contenidos obligatorios que estos curso deben tener, que deben tener por objetivo re educar a quienes han sido infraccionados por incumplir las normas del tránsito.

En este mismo sentido, la letra a) del tantas veces citado artículo 315, señala que entre otras materias estos cursos deben abordar como materia las normas penales que reprimen la conducción en estado de ebriedad, no obstante como analizaremos en las siguientes líneas, existe aún una deficiencia en la regulación de los miligramos máximos de alcohol permitidos para conducir en la regulación del tránsito.



3.14. **Revisión de Registro de Propiedad de Vehículos Motorizados.**

Revisar el Registro de Propiedad de Vehículos Motorizados, corroborando la inscripción en él de todos los vehículos que circulan en el país, mejorando también el procedimiento de inscripción.

Descripción

D.S. N°016-2009-MTC, del Reglamento Nacional de Tránsito, el que dispone en el artículo 259 que: *“Los vehículos motorizados para circular en una vía pública deben estar inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular, de acuerdo a las normas legales vigentes. El propietario del vehículo está obligado a informar al Registro de Propiedad Vehicular, cualquier cambio efectuado al vehículo.”* Agrega luego el artículo 260 del mismo Reglamento Nacional de Tránsito: *“Corresponde a la Superintendencia Nacional de Registros Públicos - SUNARP regular las características y especificaciones de la Tarjeta de Identificación Vehicular.”*

De lo dispuesto, se sugiere revisar si todos los vehículos motorizados que circulan en Perú efectivamente cumplen con la normativa y se inscriben en el Registro de Vehículos Motorizados. Especial atención merece en este punto la situación de las motocicletas y los moto taxis, en orden a verificar su efectiva inscripción en el Registro.

3.15. Reformulación del Sistema de Licencia de Conducir por Puntos.

Se requiere analizar y reformular el sistema de licencia de conducir con puntos.

Descripción

El Reglamento Nacional de Tránsito dispone preceptos relacionados con el sistema de licencias de conducir con puntajes, que en el caso peruano es un sistema en que las infracciones cometidas van adicionando puntos hasta llegar a los 100, lo que trae como consecuencia la pérdida de la licencia. Se propone reformular todo el sistema en términos de que este se transforme en un incentivo para conductas seguras, como lo demuestra la experiencia comparada exitosa, y no como ocurre en Perú, donde la suma de puntos constituye una sanción adicional a la infracción, la que muchas veces nunca culmina en la pérdida de la licencia, ni en la posibilidad de rendir efectivamente los cursos de educación vial requeridos para reducir los puntos asignados por las infracciones cometidas. En este mismo sentido el punto 4 del artículo 313 relativo a la reducción de puntos para la recuperación de la licencia de conducir, se hace referencia a los cursos de educación de tránsito que serán impartidos por el CNSV o los CRSV, sin embargo el contenido y duración de las materias será establecido por la Dirección General de Transporte Terrestre. En este punto se propone revisar la implementación de los cursos de parte de los gobiernos regionales y si estos cuentan con los medios necesarios para su ejecución efectiva.

Antes de proponer los criterios de reformulación del sistema de licencias por puntos, expondremos algunos alcances de la experiencia internacional, que demuestran los exitosos resultados que su aplicación tiene, y que no se han reflejado en la experiencia peruana.

El 1° julio del año 2006 entró en vigencia en España el sistema de permisos o licencia de conducir por puntajes, poniendo en marcha con ello, una las medidas más importantes en ese país tendientes a reducir las cifras de mortalidad del tránsito para avanzar en el objetivo europeo de reducir al 50% el número de víctimas fatales en siniestros de tránsito entre los años 2001 y 2010 (13). Actualmente en el marco del Decenio de la acción en seguridad vial, formulada por la Organización de Naciones Unidas, se espera hacia el año 2020, reducir también en un 50% las fatalidades derivadas de los siniestros de tránsito, por lo que el compromiso para la seguridad retoma fuerza y vigor para la presente década.

Según la Dirección General de Tráfico de España DGT, el permiso por puntos, *“Es un crédito de confianza que la sociedad otorga a cada conductor y que se puede perder si no se respetan las reglas de convivencia (14).”*

España, además consideró el entorno europeo en el cual diversos países, y con varios años de antelación, habían adoptado el sistema de licencias de conducir con puntajes, como lo muestra el siguiente cuadro:

Tabla 5.2. VALORES CONSIDERADOS EN EUROPA PARA EL SISTEMA DE LICENCIA POR PUNTOS

PAIS	AÑO DE ADOPCIÓN DEL SISTEMA	NÚMERO DE PUNTOS ASIGNADOS
Alemania	1999	18
Francia	1992	12
Italia	2003	20
Luxemburgo	2002	12
Reino Unido	1982	12

Este sistema, recomendado por los principales organismos internacionales en el campo de la seguridad vial (15) ha tenido una notable expansión en los últimos años y es considerado como una estrategia eficaz para lograr una reducción significativa de las infracciones, los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

A continuación, se expondrá una síntesis de las principales investigaciones que han tratado de evaluar la eficacia de la licencia de conducir por puntos o permiso por puntos a nivel internacional (16).

a) Conceptualización de las licencias de conducción con puntajes:

La licencia de conducir con puntajes, es un sistema que condiciona la vigencia de la licencia de conducir a la conservación o mantenimiento de un determinado número de puntos otorgados a cada conductor. Si el conductor comete alguna de las infracciones contempladas dentro del sistema se descontarán o se le sumarán dependiendo de las distintas variantes, una determinada cantidad de puntos de su licencia de conducción, pudiendo llegar a perder dicha licencia si continúa con su comportamiento infractor.

b). Objetivo de la licencia de conducción con puntajes:

El objetivo específico del sistema de licencias de conducción con puntajes es castigar al conductor reincidente en la comisión de infracciones de tránsito. La pérdida de vigencia de la licencia no se produce hasta que el conductor ha acumulado varias infracciones en un determinado intervalo de tiempo, por ello la licencia de conducir con puntaje no reemplaza el sistema sancionador tradicional, es decir multas, suspensiones o cancelación de la licencia, sino que es un complemento que agrega una sanción específica para los conductores reincidentes.

c). Efectos del sistema de licencias de conducir con puntajes:

i. El efecto selectivo

Con el sistema de licencias de conducción con puntajes se pretende apartar o sacar de circulación a los infractores en el tránsito que sean reincidentes, estos conductores si bien no son numerosos, por su comportamiento al volante son considerados de alto riesgo. En España al cabo de dos años de funcionamiento del sistema de licencias de conducir con puntajes, apenas un 3% de los conductores había agotado el total de puntos asignados por la comisión de



infracciones graves o muy graves (17). Algunos estudios han demostrado que la acumulación de puntos ayuda a predecir que conductores se verán involucrados en un futuro accidente, además, se ha establecido que aunque estos conductores sigan utilizando su vehículo sin la debida autorización, su cumplimiento de la normativa suele ser mucho mayor para no ser detectados por la policía(18).

ii. El efecto disuasorio

El efecto disuasorio del sistema de licencias de conducción con puntajes podría residir en su capacidad para relacionar la reincidencia con la comisión de infracciones con una sanción más severa, como es la pérdida de vigencia de la licencia de conducir y con las consecuencias que de ello se derivan.

iii. El efecto de incentivo

Algunos conductores pueden sentirse motivados por conservar íntegra su cantidad o crédito de puntos, especialmente si el sistema se acompaña de incentivos explícitos por parte de la autoridad u otros agentes implicados, por ejemplo bonificaciones por parte de las empresas de seguros, o simplemente por dar una imagen socialmente positiva de sí mismos.

iv. El efecto educativo

El sistema de licencias de conducción con puntajes tiene también un claro efecto educativo sobre los conductores, principalmente por dos razones. Primero, el catálogo de infracciones y los puntos descontados o asignados por cada una de ellas indican a los usuarios de vehículos motorizados cuáles son los comportamientos más peligrosos en el tránsito. Además, la mayoría de los sistemas de licencias de conducir con puntajes permiten a los conductores recuperar algunos puntos y/o el permiso de conducir, siempre que acudan a cursos de rehabilitación sobre la normativa de tránsito y de seguridad vial (19).

d. Indicadores del sistema de licencias de conducir con puntajes:

Como ya hemos señalado, la principal finalidad del sistema de licencias de conducir con puntajes es reducir el número de infracciones de tránsito que se cometen en las vías, calles, caminos o carreteras y con ello mejorar significativamente los niveles de seguridad vial existentes. En consecuencia, el sistema de licencia de conducir con puntajes, donde está vigente, se puede evaluar desde diversas perspectivas.

Primero, respecto del comportamiento de los conductores en el tránsito, por ejemplo si se utiliza en mayor medida el cinturón de seguridad. Segundo, si el sistema de licencias de conducir con puntajes ha modificado el comportamiento infractor de los conductores, y por tanto si ha incidido en los efectos negativos derivados de la siniestralidad de tránsito, esto es el número de fallecidos y de accidentes registrados. Y tercero, los efectos sobre los sistemas de salud relacionados por ejemplo, al número y la gravedad de los ingresos hospitalarios por siniestros de tránsito en los servicios de salud de urgencia.

A continuación, y tomando diversos estudios internacionales, analizaremos la evolución de estos tres grupos de indicadores.



d1. Indicadores sobre el comportamiento de los conductores

En la literatura científica sobre el sistema de licencias de conducir con puntajes pueden encontrarse distintos estudios dirigidos a averiguar si este sistema consigue modificar la actitud, las creencias, los valores o las opiniones de los conductores respecto a determinados comportamientos infraccionales.

Un estudio realizado por Zambon y otros (20) ha evaluado los efectos a corto y largo plazo del sistema de licencias de conducir con puntajes sobre el uso del cinturón de seguridad. Los autores aplican una metodología observacional sobre un total de 29.303 conductores en distintos momentos temporales; tres meses antes, tres meses después y quince meses después de la introducción del sistema en la región del Véneto en Italia (julio del año 2003). Según este estudio, los niveles de uso del cinturón de seguridad evolucionaron positivamente, pasando del 54% a un 83% a los tres meses de funcionamiento del sistema de licencias de conducir con puntajes. Éstos porcentajes de uso del cinturón de seguridad se vieron incluso ligeramente incrementados a los 15 meses, por lo que la evidencia que aporta este estudio apoya la hipótesis de que los efectos del sistema de licencias de conducir con puntajes son sostenidos en el tiempo.

d2. Indicadores de tránsito y seguridad vial.

El académico noruego Rubén Elvik, junto a otros profesores (21), realizó una revisión de 12 estudios que analizaban los efectos en los indicadores de seguridad vial, de los países en que se había implementado el sistema de licencias de conducir con puntajes, estimando que la introducción del sistema produciría una reducción del 12% de los accidentes de tránsito y un 17% de los lesionados derivados de ellos.

En este mismo orden de ideas, en Brasil la implementación del sistema de licencias de conducir con puntajes, junto con un incremento importante del monto de las sanciones económicas derivadas de los siniestros de tránsito, produjo una reducción global del 21.3% en el número de accidentes y un 24.7% en el de los muertos derivados de dichos siniestros.

Finalmente, en España el primer año de vigencia del sistema de licencias de conducir con puntajes o permiso por puntos se cerró con una reducción del 14.3% en el número de víctimas mortales, mientras que en el periodo equivalente anterior la reducción había sido de apenas 4.9%. Como es lógico, el permiso por puntos no fue el único factor que influyó en este cambio de tendencia en la siniestralidad, pero no resulta aventurado afirmar que fue importante.

Además, según datos de la DGT a los dos años de la puesta en marcha del permiso por puntos, el número de fallecidos en las carreteras españolas había descendido en 1.424 personas, lo que representa un 22% menos de víctimas.

d3. Indicadores de salud.

Otro aspecto considerado para evaluar los efectos de la implementación del sistema de licencias de conducir con puntajes, es el relacionado con los servicios de salud y su utilización como consecuencia de siniestros de tránsito, por ejemplo los ingresos hospitalarios a los servicios de urgencia de salud como consecuencia de un siniestro de tránsito. En Italia, se utilizó esta metodología



para evaluar la incidencia del sistema de licencias con puntajes después de la implementación del sistema en el año 2003, en el que el número de visitas a los servicios hospitalarios por los accidentes de tránsito fue un 12% menor que durante el año anterior, además el número de hospitalizaciones fue un 16% inferior y también se observó una reducción del 4% en el número de fallecimientos por este motivo.

También un estudio en Brasil, encontró una reducción del 33.2% en las admisiones en urgencia por accidentes de tránsito tras una importante reforma legislativa que incluía principalmente la puesta en marcha del sistema de licencias de conducir por puntaje además de un incremento significativo en el importe de las sanciones económicas asociadas a determinadas infracciones de tránsito.

Tomando en consideración la experiencia internacional, especialmente la implementación del sistema de licencias de conducir por puntos desarrollada en España, podemos compilar las principales recomendaciones para su reformulación en Perú y esbozar una propuesta que signifique replantear el régimen por puntos actualmente previsto en el Reglamento Nacional de Tránsito:

e. La propuesta para Perú:

En la actualidad el régimen peruano de licencias por puntos regulado en el artículo 313 del Reglamento Nacional de Tránsito, considera una acumulación de puntos que al llegar a los 100 implica la aplicación de las sanciones que correspondan (suspensión, cancelación e inhabilitación), configurándose en un sistema complejo y difícil de entender para el ciudadano, sumado a la baja aplicabilidad que tiene, derivada de la posibilidad de impugnar ante los tribunales la ejecución efectiva de la sanción.

Por lo anterior, proponemos a continuación un sistema simple, que en vez de acumular puntos por las infracciones que se cometan, se descuenten los puntos que a cada licencia de conducir se le asignaran. Los puntos a proponer para asignar son pocos y las infracciones que los descuentan están basadas en las inconductas más graves, de manera tal de ser un sistema de fácil comprensión para los conductores.

- i. En efecto, planteamos la asignación de 12 puntos a cada conductor, más específicamente a cada licencia de conducir, puntos que se irán descontando cada vez que el conductor incurra en infracciones de tránsito, hasta que al llegar a cero puntos se le suspenderá la licencia de conducir por un plazo de seis meses. Para poder volver a recuperar la licencia deberá asistir y aprobar un curso de educación y seguridad vial. Una vez cumplido dicho requisito, esto es, cursar y aprobar el mencionado curso, se le devolverá su licencia de conducción con nuevos 12 puntos asignados.
- ii. La propuesta considera también un sistema de incentivos para aquel conductor que habiendo sido infraccionado muestra un cambio en su conducta, de tal forma que si durante los próximos dos años no es infraccionado se le asignarán los puntos que le faltaren para completar los 12 puntos iniciales. Por el contrario, si por segunda vez pierde la totalidad de los puntos, ya no habrá suspensión de la licencia, sino que la cancelación de la misma, que será de por vida, y que se hará efectiva una vez que queden a firme los actos administrativos correspondientes.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

FORMULACIÓN DEL PNSV DE PERÚ 2015-2024



- iii. Es importante señalar, que los plazos de suspensión y cancelación de la licencia de conducir, por la aplicación del sistema de descuentos de puntos, no constituyen una sustitución al sistema de sanciones establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, sino que son un complemento de éste, transformándose en una adición a los plazos de suspensión y cancelación que se hubieren aplicado en otros procesos, es decir la cancelación y la suspensión por el descuento de puntos se computará y aplicará adicionalmente y por separado de las sanciones y multas ya previstas en la legislación de tránsito.
- iv. Reiteramos, que la propuesta considera la asignación de 12 puntos en la licencia de conducir, para quienes la vayan a obtener por primera vez, cuando el sistema empiece a operar, en el caso de los conductores que ya tengan licencia de conducir los 12 puntos se le asignarán automáticamente.
- v. Los 12 puntos iniciales se irán descontando de acuerdo al tipo de infracciones que se cometan por parte de los conductores, debiendo distinguirse entre infracciones que descuentan diez (10), seis (6) y tres (3) puntos. Solo a modo de ejemplo podemos indicar que:
 - Las infracciones vinculadas al alcohol y a sustancias psicoactivas descontarían diez puntos.
 - Las infracciones que supongan el no respeto a la luz roja, la señal pare, y la no utilización del casco protector o el cinturón de seguridad descontarían seis puntos.
 - Las infracciones vinculadas al uso del teléfono celular mientras se conduce o la detención de un vehículo en lugares no autorizados para ello descontarían tres puntos.
- vi. Finalmente el sistema por puntos debería considerar una distinción para aquellos conductores de vehículos particulares y aquellos conductores que desarrollan una labor remunerada con la conducción, es decir, conductores profesionales. Por ello en el caso de los trabajadores del transporte, que realizan labores de conducción se propone:
 - ✓ Distinguir en el sistema de licencia de conducir por puntaje entre los conductores no profesionales y los conductores profesionales.
 - ✓ La distinción anterior podrá traducirse tanto en el número de puntos asignados a la licencia de conducir a uno y otro, debiéndose asignar una mayor cantidad de puntos a aquellos conductores profesionales. Y del mismo modo se deberá distinguir entre los periodos de suspensión derivados de la pérdida de puntos por las infracciones cometidas, es decir, si el periodo de suspensión cuando se llega a cero punto para el conductor no profesional por primera vez es de seis meses, este período debería ser inferior, por ejemplo de tres o cuatro meses, para el conductor profesional, como ocurre en la reglamentación española.
- v. Para que el sistema por puntos opere adecuadamente es indispensable la reformulación previa del sistema de licencias de conducir, es decir, para poder implantar el régimen de puntos, previamente se debe contar con un sistema de otorgamiento de licencias de conducción eficiente, certera y verás.
- vi. Desde que se aprueba la nueva regulación que autoriza el sistema de licencias de conducir por puntaje, hasta su entrada en vigencia, es indispensable tener un



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

FORMULACIÓN DEL PNSV DE PERÚ 2015-2024



- tiempo adecuado para generar todos los mecanismos institucionales adecuados para la operación del sistema, como por ejemplo el soporte informático del mismo. España se tomó el plazo de un año, sin embargo, otros países se han tomado tres años de su aprobación hasta su implementación ya que han tenido que crear la logística necesaria para la aplicación del sistema.
- vii. Será indispensable informar al ciudadano, especialmente a los conductores, de cómo operará el nuevo sistema de licencias de conducir con puntajes, cuál será la profundidad de los mecanismos e implicancias que tendrá su puesta en marcha.
 - viii. La estrategia informativa, generará inmediato interés sobre el sistema de licencias de conducir con puntajes y deberá dar la sensación de un "acontecimiento extraordinario", que por ese solo hecho producirá un efecto favorable en la disminución de los siniestros de tránsito.
 - ix. También, será importante que los ciudadanos puedan consultar en cualquier momento, y a través del respectivo sistema computacional el número de puntos que tienen y cuáles son las infracciones por las cuales han ido perdiendo sus puntos asignados.
 - x. En su implementación el sistema debe considerar la reeducación de los conductores de riesgo, a través de los respectivos cursos cuyos programas deben ser certificados y aprobados por la autoridad.



3.16. Actualización del examen teórico para optar a licencia de conducir.

Se debe actualizar y mejorar la base de preguntas del examen teórico para optar a la licencia de conducir.

Descripción

Sobre esta materia señala el artículo 72 del D.S 04-2008-MTC lo siguiente:

“El alumno rendirá un examen escrito sobre las materias señaladas en el artículo 66 (22) del presente reglamento, según corresponda a la clase y/o categoría de la licencia de conducir a la que aspira postular, debiendo alcanzar una nota mínima equivalente al 80% del puntaje máximo posible para darlo por aprobado.

En caso que el alumno no hubiere alcanzado la nota mínima requerida en el examen a que se refiere el párrafo precedente, podrá volver a darlo hasta en dos oportunidades más como máximo dentro de los siete (7) días después de haber realizado el primero. Si en los exámenes adicionales el alumno no alcanzara la nota mínima requerida, deberá repetir el íntegro del curso, para lo cual deberá matricularse como si fuera un alumno nuevo.”

Considerando la experiencia comparada, los exámenes teóricos a los que hace referencia el artículo 72 del Reglamento de Licencias de Conducir, podrían ser realizados computacionalmente por cada postulante, incorporando además más preguntas a la actual base de datos, que considera un cuestionario de 200 preguntas de las cuales se le hacen 40 a cada postulante. En definitiva se sugiere revisar todo el cuestionario y estudiar su implementación en línea replicando la experiencia comparada en la materia. Para ello proponemos, a lo menos doblar, es decir tener una base de 400 potenciales cuestionarios para los test respectivos, así como también duplicar el número de preguntas que se le realizarán a cada postulante.



3.17. Incorporación en el RNT disposición sobre límite máximo de alcohol en conductores de transporte público y mercancías.

Se requiere incorporar en el Reglamento Nacional de Tránsito la disposición que establece un límite máximo de alcohol en la conducción para los conductores de transporte público de personas y de mercancías.

Descripción

Antes de entrar a la propuesta normativa nos parece importante abordar los efectos que la ingesta de alcohol representa en los usuarios de las vías, especialmente conductores, en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, teniendo en cuenta sobre todo que el alcohol en la conducción representa una de las principales causas de los accidentes de tránsito en Perú.

El alcohol es una causa inserta en el factor humano como contribuyente de los siniestros de tránsito, en que se ven involucrados los vehículos automotores. De tal manera, se debe establecer una legislación que regule de manera más rigurosa la relación entre el alcohol y la conducción. Si analizamos la experiencia de diversos países, estos no sólo han modificado la legislación en esta materia sino que han aumentado fuertemente el control y la fiscalización sobre los conductores, acompañado de importantes mensajes publicitarios y campañas de sensibilización. En el caso de América Latina, cabe destacar lo establecido por Brasil e implementado en la Ley N° 11.705 en el año 2008, la cual ha tenido un importante efecto en la reducción de siniestros de tránsito, ésta nueva regulación establece que el límite de alcohol para conducir un vehículo motorizado es igual a cero, lo que de conformidad con el Departamento Nacional de Tránsito (DENETRAN) redujo el número de fallecidos para el período entre julio y agosto de los años 2007-2008 de 1.055 a 981 personas, mientras según datos oficiales del mismo organismo, en la ciudad de Río de Janeiro el porcentaje de víctimas fatales en igual período disminuyó en un 30%.

Otra experiencia en la regulación exitosa del alcohol, es la denominada Ley de Tolerancia Cero, implementada en Chile, en el año 2011, en que según datos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET, su puesta en marcha redujo en el 1° año de implementación una reducción superior al 10% en las fatalidades derivadas de los accidentes de tránsito.



Sin embargo, la mayor exigencia en la regulación de los grados de alcohol y la conducción también debe ir acompañada de un plan de fiscalización y control. Al respecto un estudio realizado por académicos de la Universidad Católica de Chile en el año 2006 de la carrera de Ingeniería en Transporte, señala que un control efectivo sobre el alcohol en los conductores debe considerar: una estrategia focalizada de fiscalización, y una estrategia de difusión también focalizada de las penas asociadas a la conducción bajo los efectos del alcohol.

Para ello es indispensable, conocer cuáles son los puntos donde se concentra el mayor consumo de alcohol y efectuar allí los controles respectivos.

El objetivo de la medida es disminuir la fatalidad de conductores que se encuentran bajo los efectos del alcohol. Los autores señalan que la efectividad de ella estará asociada a la cantidad de puntos que se fiscalice indicando que para una cantidad cercana a 180 puntos es posible reducir la mortalidad total en un 4%.

En lo que respecta a la realidad del Perú, el denominado Código Nacional de Tránsito establece en el artículo 307 a propósito del grado de alcohol sancionable en los conductores y peatones en el numeral 1 que: *“El grado alcohólico máximo permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad, se establece en 0,50 miligramos de alcohol por litro de sangre.”*

A lo que se suma la modificación a la normativa sobre los límites máximos de alcohol permitidos en la conducción para los trabajadores del transporte en el Código Penal, es decir conductores de transporte público de pasajeros y de mercancías a 0,25 miligramos de alcohol por litro de sangre, modificación que aún no es incorporada al D.S N° 016-MTC, que sigue estableciendo solo un límite máximo de alcohol para peatones y conductores sin distinción alguna.

3.18. Regulación del casco de seguridad para conductores de vehículos de 2 y 3 ruedas.

Regulación del casco de seguridad para conductores de vehículos de 2 y 3 ruedas.

Descripción

La no utilización del casco de seguridad es el principal factor de riesgo para los usuarios de vehículos motorizados de dos o tres ruedas, siendo los traumatismos craneales la principal causa de muerte y morbilidad entre los usuarios de esos vehículos. Diversos estudios realizados en países de ingresos bajos muestran que más de la mitad de los conductores de motocicletas no llevan puesto el casco de seguridad, lo que aumenta ostensiblemente el riesgo de fatalidad o lesiones graves si se ven involucrados en un accidente de tránsito (23).

Se ha demostrado que el uso del casco de seguridad, reduce los traumatismos craneales mortales y graves entre un 20% y un 45%, y que su adecuada regulación tanto en su establecimiento normativo, como en la fiscalización y promoción de su utilización constituyen la estrategia más exitosa para prevenir traumatismos en los conductores de vehículos motorizados de dos o tres ruedas(24).

En Perú, la normativa general para los motociclistas se encuentra contenida en el artículo 105 del Código Nacional de Tránsito en relación a las obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas, el cual dispone, en lo que interesa, que: *“El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado...”*

“El casco protector usado por el conductor y el acompañante de una motocicleta, debe tener la identificación del número de matrícula de la placa única nacional de rodaje del vehículo, el que no deberá contar con dispositivos reflectivos o elementos que afecten su visibilidad.”

Desde la perspectiva internacional, se ha analizado también la regulación y conformación de los cascos de seguridad tomando en cuenta factores climáticos y ambientales. Un ejemplo de ello es la Fundación Asiática de Desarrollo Automotriz que

ha diseñado un casco liviano y apropiado para zonas tropicales como Vietnam, que fijó normas de mejor rendimiento para los cascos de motocicleta, lo que naturalmente sería una experiencia a replicar en varias ciudades peruanas que también tienen clima tropical, especialmente en la zona del Amazonas.

A continuación, analizaremos diversos aspectos que son relevantes a la hora de determinar las condiciones que regulen el ingreso y la comercialización de cascos de seguridad para motocicletas y vehículos de tres ruedas, tomando para ello fundamentalmente la experiencia internacional. Así mismo se considerarán las propuestas planteadas en el taller participativo en que se socializó el PNSV que hemos formulado, el pasado 24 de octubre, en que los actores claves de la seguridad vial plantearon la conveniencia de regular el casco de seguridad considerando la experiencia comparada en la materia.

- a) Para la regulación del casco es indispensable la certificación del mismo, en efecto, existen distintos tipos de certificación internacional perfectamente aplicables a la realidad del Perú, estas certificaciones son las siguientes:
 - i. Standard N°218, Motorcycle Helmets, establecida por el Code of Federal Regulations.
 - ii. 49CFR572.218, de los Estados Unidos de Norteamérica. (conocida como DOT).
 - iii. JIS T 8133, año 2000, de Japón.
 - iv. EN/22/04 y posteriores modificaciones, de la Comunidad Europea de Naciones.
- b) A continuación exponemos una descripción de diferentes tipos de casco, considerando sus denominaciones y características:
 - i. Cascos abiertos: Son aquellos que no tienen protección en la parte de la mandíbula; la seguridad que prestan varía de acuerdo al modelo, entre sus variedades se pueden reconocer los siguientes tipos:

<p>Casco Jet: Es el más seguro de este tipo, posee protección para la nuca y las orejas. Algunos modelos cuentan con mica (pantalla) para protección de la vista, esta puede ser abatible.</p>	
<p>Casco Semi Jet: Disminuye el nivel de protección con respecto del anterior, deja descubierta la nuca. De igual forma que en el caso anterior, puede poseer mica.</p>	



- ii. Casco Integral: Este casco es considerado el más seguro, ya que una sola pieza cubre por completo la cabeza protegiéndola en su totalidad, incluso cubre la mandíbula del motorista. La mayoría de los casos cuentan con mica o pantalla protectora para la vista.



- iii. Casco Modular o Convertible: Es una alternativa al casco integral, presenta mayor comodidad que éste en la ciudad ya que ha velocidades menores se puede abatir la parte frontal. Su seguridad se ve un poco disminuida por tener un mecanismo de pivote en la parte lateral.





c) Finalmente la normativa y estándar técnico de los cascos de seguridad debe considerar los siguientes aspectos:

- ✓ Ventilación
- ✓ Protección anti-vaho
- ✓ Sistema de cierre
- ✓ Interior del casco
- ✓ Diseño exterior

d) Un importante aspecto a tener en cuenta además de las especificaciones normativas y técnicas que deben tener los cascos de seguridad para los vehículos de 2 y 3 ruedas, es el sistema de regulación, ya sea legislativo o reglamentario, que exige su utilización y que por consiguiente sanciona su no uso.

En este sentido, la experiencia internacional muestra que el adoptar una legislación que haga obligatoria la utilización del casco de seguridad es una medida que no sólo promoverá el uso de este dispositivo de seguridad sino que además incidirá ostensiblemente en la reducción de la fatalidades asociadas a la conducción de motocicletas o vehículos de tres ruedas, que como ya sabemos inciden fuertemente en la fatalidad derivada de los accidente de tránsito en Perú.

De lo señalado en el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito de la OMS, del año 2004, se pueden extraer en lo que respecta a la legislación que regula el uso del casco de seguridad, las siguientes experiencias:

“En Malasia, se estimó que las leyes relativas al uso de casco, vigente desde 1973, permitieron reducir aproximadamente en un 30% el número de defunciones de motociclistas (25). En Tailandia, al año siguiente de que entrara en vigor la ley sobre el uso de cascos, este se quintuplicó, mientras que los traumatismos craneales de motociclistas disminuyeron 41,4% y las defunciones 20,8% (26).

“Una evaluación del uso del casco y los traumatismos cerebrales en la región de Romagna en Italia, antes y después de la adopción de la normativa correspondiente, halló que éste había aumentado de un promedio de menos del 20% en 1999 a más de 96% en 2001, y que había sido eficaz para prevenir traumatismos cerebrales en todas las edades (27).”

Un estudio realizado principalmente en los Estados Unidos, donde muchas de las leyes en materia de cascos se adoptaron entre los años 1967 y 1970, y luego, casi la mitad se derogaron entre 1976 y 1978 - encontró que la aprobación de las leyes que hacen obligatorio el uso del casco redujeron entre un 20% y 30% la cantidad de traumatismos entre los usuarios de ciclomotores y motocicletas.

Del mismo modo, el análisis de la incidencia de la derogación de las leyes, mostró que esta medida había producido un aumento de alrededor de 30% en el número de víctimas mortales y de 5% a 10% en lo traumatismos sufridos por los conductores de ciclomotores y motocicletas(28).



Notas pie de página

- ⁴ Oñate Vera, Emilio. *“Iniciativas legislativas para la seguridad vial de los trabajadores del transporte”*, en *“Reflexiones sobre la sociedad chilena, una mirada desde la Universidad”*. Ril Editores (2012), Santiago de Chile, páginas 339 y siguientes.
- ⁵ A modo de ejemplo no existe regulación sobre importantes elementos de seguridad pasiva, como son el casco de seguridad para conductores de vehículos de 2 y 3 ruedas, ni tampoco se regulan los sistemas de retención infantil. En cuanto a la ausencia de integración nos referimos a la no dictación a la fecha de la Resolución Directoral de la DGTT que establezca los protocolos necesarios para la examinación de quienes postulen a la obtención de una licencia de conducir o la desactualización de la normativa del tránsito que regula los miligramos máximos de alcohol para conducir vehículos motorizados dependiendo si son o no trabajadores del transporte. Todo esto para contextualizar a que nos referimos.
- ⁶ Entendemos que las competencias son la habilitación y delimitación que hace la ley para que un órgano de la administración del Estado, en este caso el Consejo Nacional de Seguridad Vial, pueda actuar válidamente, es decir sus actos tengan efectos jurídicos, y en definitiva pueda cumplir los fines que le son propios.
- ⁷ Recomendación 1 de la Organización Mundial de la Salud OMS y el Banco Mundial del “Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tráfico”
- ⁸ Las propuestas sobre Misión, Visión y Organigrama toman como referencia el estudio de diversas entidades especialmente iberoamericanas, que se han constituido para abordar la seguridad vial como Política Pública, tales como la Agencia Nacional de Seguridad Vial de la Argentina, el Consejo de Seguridad Vial – COSEVI de Costa Rica, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito – CONASET de Chile o la Dirección General de Tráfico de España – DGT, por mencionar a algunos.
- ⁹ Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (2007). Ley N° 29158, artículos 43° y 45° de la norma promulgada el 18 de diciembre de 2007 y publicada en el Diario Oficial *El Peruano* el 20 de diciembre de 2007.
- ¹⁰ Ibid. Artículos 4° y 5°.
- ¹¹ En la actualidad esta materia está regulada en el artículo 25 y 25A del DS N°040-2008-MTC
- ¹² SOWV 2005 Seat belts and child restraints; factsheet (Cinturones de seguridad y retención infantil). www.swov.nl
- ¹³ Comisión europea, año 2002. Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010. Luxemburgo: oficina de publicaciones oficiales de las comunidades europeas.
- ¹⁴ VIII Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito, Junio 2009, Santiago de Chile, presentación DGT.
- ¹⁵ Global Road Safety Partnership 2008. Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners.
- ¹⁶ Investigación desarrollada por el catedrático de Prevención de Riesgos viales de la Mutual Madrileña y la Universidad de Valencia, España F. Tortosa y por el Becario de Investigación del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial, Universidad de Valencia, España, J. Roca.
- ¹⁷ Dirección general de tráfico. 2007. Nota de prensa del 1 julio 2007
- ¹⁸ Zaal, D. Traffic law enforcement: A review of the literature (report n. 53). Clayton, Victoria, Australia: Monash University Accident Research Center.
- ¹⁹ Montoro, L., Roca, J. Y Tortosa, F. influencia del permiso de conducción por puntos en el comportamiento del volante. Percepción de los conductores.
- ²⁰ Zambon, F. Fedeli, U. , Milan, G. Brocco, S. Marchesan, the demeriti points system on seat belt use: A region-wide before-and-after observational study in Italy. Accident analysis and Prevention, 40,231- 237.



-
- ²¹Elvik R., Mysen, A. B., & Vaa T. (1997). Norwegian handbook of road safety (3° ed.) Oslo. Intitute of Transport Economics.
- ²² Se refiere a los programas de estudio de las Escuelas de Conductores.
- ²³ Kulanthayan S et al. Compliance of proper safety helmet usage in motorcyclists. Medical Journal of Malaysia, 2000. Conrad et al. Helmets, injuries and cultural definition: motorcycle injury in urban Indonesia. Accident Analysis and Prevention, 1996.
- ²⁴ Servadei F et al. Effect of Italy's motorcycle helmet law on traumatic brain injuries, Injury Prevention, 2003.
- ²⁵Supramaniam V, Belle V, Sung J. Fatal motorcycle accident and helmet laws in Peninsular Malaysia. Accident Analysis and Prevention, 1984.
- ²⁶ Ichicawa M., Chadbunchachai W., Marui E., Effect of the helmet act for motorcyclists in Thailand. Accident Analysis and Prevention, 2003.
- ²⁷ Servadei F et al. Effect of Italy's motorcycle helmet law on traumatic brain injuries, Injury Prevention, 2003.
- ²⁸ Elvik R, Vaa T. Handbook of road safety measures. Amsterdam, Elsevier.