



CONGRESISTA FRANCIS JHASMINA PAREDES CASTRO

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de independencia"



**SUMILLA: PROYECTO DE LEY
PROHIBE EL USO DE LAS GRÚAS EN
LA INTERVENCIÓN DE LAS
MUNICIPALIDADES.**

El Grupo Parlamentario **BLOQUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL**, a iniciativa de la Congresista **FRANCIS JHASMINA PAREDES CASTRO**, con la facultad que establece el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme a lo dispuesto por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
HA DADO LA LEY SIGUIENTE:**

PROYECTO DE LEY QUE PROHIBE EL USO DE LAS GRÚAS EN LA INTERVENCIÓN DE LAS MUNICIPALIDADES

Artículo 1. – Del Objeto de la ley

La ley tiene como objetivo prohibir el uso de las grúas en la intervención de las municipalidades sobre tránsito, vialidad y transporte público, al que se refiere el Artículo 18 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Artículo 2.- De la Finalidad

La finalidad de la ley es otorgar un marco legal para la intervención de las municipalidades sobre tránsito, vialidad y transporte público en todo el territorio nacional.

Artículo 3.- De la intervención de las municipalidades

La intervención de las municipalidades distritales en materia de transporte, tránsito y vialidad al que se refiere el Artículo 18 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, debe estar establecido en un convenio de cooperación interinstitucional con la municipalidad provincial, el mismo que debe ser publicado en el portal institucional de las municipalidades intervinientes y podrá ser modificado a través de adendas, las veces que consideren necesaria a solicitud de una de las partes.

Artículo 4.- Del convenio

El convenio de cooperación interinstitucional debe contener de manera clara cuáles serán las competencias que por encargo y en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 18 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, las Municipalidades podrán ejercer en materia de transporte,

tránsito y vialidad, dentro de su jurisdicción, señalando los procedimientos y las tasas que deben ser cobradas por infracciones y/o sanciones de tránsito aprobadas por la municipalidad provincial y/o establecidas en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.

Artículo 5.- Del destino de las tasas cobradas por infracciones y/o sanciones

El 50% de los recursos obtenidos por las municipalidades, por la imposición de tasas por infracciones y/o sanciones, a las que se refiere el artículo 4°, debe ser destinado a las funciones establecidas en los artículos 81 y 85 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

Artículo 6.- Del registro de infracciones y sanciones

Las municipalidades distritales deben informar diariamente a la municipalidad provincial para que incorpore las infracciones y sanciones al tránsito terrestre en el Registro Nacional de Sanciones a cargo de la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. - De las normas complementarias

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las municipalidades provinciales, en un plazo no mayor a 60 días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente ley, emiten las normas complementarias.

Segunda. - De las Tasas e infracciones

Las Municipalidades Distritales incorporan en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA, las tasas e infracciones que hayan sido establecidos en el convenio de cooperación interinstitucional al que se refiere el artículo 4°.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA. – De la modificación

Modifíquese el numeral 26.2 del artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, conforme a los términos siguientes:

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

(...)

26.2 Las medidas preventivas, cuya finalidad es la tutela de los intereses públicos establecidos en el artículo 3 de la presente ley, impuestas por infracciones vinculadas al transporte, tránsito terrestre y actividades complementarias son las siguientes:

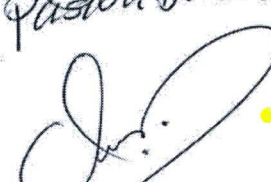
En el caso que el infractor utilice vía pública como paradero no autorizado; o estacionar el vehículo en zonas establecidas como rígidas o prohibidas de estacionar; o detenerse sobre las líneas de detención y/o peatonales o zonas no autorizadas, la autoridad puede imponer la multa correspondiente, y en ningún caso la retención, remoción e internamiento del vehículo.

Lima, 30 de mayo del 2022.


Pastor Valera A.


FRANCIS JHASMINA PAREDES CASTRO
Congresista de la República

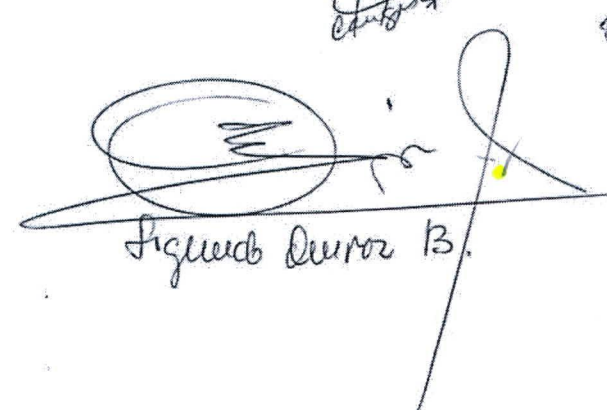

TACURI VALDIVIA


Oscar Zea Ch.


ALEXANTONIO PAREDES GONZALES
PORTAVOZ TITULAR
BLOQUE MAGISTERIAL DE CONCERTACIÓN NACIONAL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA


Carlos Gálvez


Paul Gutierrez T.


Sigfredo Duran B.


Katy Ugarte M.

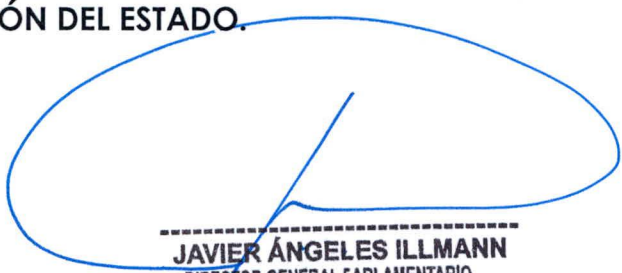


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **20** de **junio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°2370-2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**
- 2. DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO.**



JAVIER ÁNGELES ILLMANN
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.- ANTECEDENTES

La Constitución política del Perú en el artículo 194º, señala que las municipalidades provinciales y distritales son un órgano de gobierno local con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, en este sentido el artículo señala:

"Artículo 194.- Las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno local. Tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. (...)"

Este texto constitucional se desarrolla en la Ley Nº 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, que en su artículo que es sus artículos I y II definen a las municipalidades y establecen el límite de su autonomía que señala la constitución, en este orden de ideas los textos señalan lo siguiente:

"ARTÍCULO I.- GOBIERNOS LOCALES

Los gobiernos locales son entidades, básicas de la organización territorial del Estado y canales inmediatos de participación vecinal en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades; siendo elementos esenciales del gobierno local, el territorio, la población y la organización.

Las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno promotores del desarrollo local, con personería jurídica de derecho público y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines".

"ARTÍCULO II.- AUTONOMÍA

Los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

La autonomía que la Constitución Política del Perú establece para las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico".

Como señala la norma las municipalidades son "canales inmediatos de participación vecinal en los asuntos públicos", es decir los ciudadanos de un determinado espacio territorial delimitado políticamente como provincia o distrito, a través de su municipalidad participa de los asuntos públicos que tienen que ver con su desarrollo diario y el de su familia, además para ejercer esta función de canal de participación ciudadana goza de autonomía "en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico".

Si bien sus actos de gobierno gozan de autonomía en el espacio que les corresponde administrar, esto no pueden estar fuera del ordenamiento jurídico nacional vigente.

La ley orgánica de Municipalidades establece en el ejercicio de *actos de gobierno, administrativos y de administración* sobre tránsito, vialidad y transporte público funciones diferentes para las municipalidades provinciales y distritales.

El artículo 81, de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades señala lo siguiente:

"ARTÍCULO 81.- TRÁNSITO, VIALIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO

Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

1.1. Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial¹.

1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia².

1.3. Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.

1.4. Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto³.

1.5. Promover la construcción de terminales terrestres y regular su funcionamiento.

1.6. Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.

¹ Mediante Oficio N° D000454-2020-PCM-SC de fecha 05 febrero 2020, enviado por la Secretaría de Coordinación de la Presidencia del Consejo de Ministros, se indica que el presente inciso estaría derogado tácitamente respecto a la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, suprimiéndose en el extremo del "transporte terrestre de personas", por aplicación de los artículos 5 y 6 de la Ley N° 30900, siendo la ATU el organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros; ejerciendo competencia en la integridad del territorio y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que presta dentro de la integridad del territorio de la provincia de Lima y de la Provincia Constitucional del Callao, provincias contiguas, que en su integridad guardan entre sí, continuidad urbana. En virtud a ello, se modifica la competencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao.

² Idem.
³ Idem.

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de independencia"

1.7. Otorgar autorizaciones y concesiones para la prestación del servicio público de transporte provincial de personas en su jurisdicción⁴.

1.8. Otorgar certificado de compatibilidad de uso, licencia de construcción, certificado de conformidad de obra, licencia de funcionamiento y certificado de habilitación técnica a los terminales terrestres y estaciones de ruta del servicio de transporte provincial de personas de su competencia, según corresponda⁵.

1.9. Supervisar el servicio público de transporte urbano de su jurisdicción, mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de ellas por incumplimiento de las normas o disposiciones que regulan dicho servicio, con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control de tránsito⁶.

1.10. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, de conformidad con el reglamento nacional respectivo".

Asimismo, el numeral 2 del mismo artículo, señalas las funciones compartidas de las municipalidades provinciales que son las siguientes:

"2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:

2.1. Controlar, con el apoyo de la Policía Nacional, el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte colectivo; sin perjuicio de las funciones sectoriales de nivel nacional que se deriven de esta competencia compartida, conforme a la Ley de Bases de la Descentralización.

2.2. Organizar la señalización y nomenclatura de vías, en coordinación con las municipalidades distritales.

2.3. Ejercer la función de supervisión del servicio público de transporte provincial de su competencia, contando con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control del tránsito.

2.4. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción y establecer la nomenclatura de vías, en coordinación con las municipalidades distritales".

El numeral 3 del artículo que estamos revisando, señala para las municipalidades distritales en temas de tránsito, vialidad y transporte público las siguientes funciones:

"3. Funciones específicas compartidas de las municipalidades distritales:

4 Ídem.
5 Ídem.
6 Íbid.

3.1. *Establecer la nomenclatura y señalización de calles y vías de acuerdo con la regulación provincial y en coordinación con la municipalidad provincial.*

3.2. *Otorgar licencias para la circulación de vehículos menores y demás, de acuerdo con lo establecido en la regulación provincial⁷.*

Para el caso de las municipalidades provinciales sus funciones en referencia a "Controlar el cumplimiento de las normas de tránsito", se encuentran claramente establecidas, además, tiene como facultades específicas "Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincia".

En el caso de las municipalidades distritales se le otorga la facultad de "Otorgar licencias para la circulación de vehículos menores y demás, de acuerdo con lo establecido en la regulación provincial", quedando sujeto los demás encargos que pudiera tener en esta materia a lo que establece la regulación provincial, sin embargo, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, permite la intervención de las municipalidades distritales en materia de tránsito.

El literal b) del numeral 18.1 del artículo 18° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que las municipalidades distritales ejercen competencia en materia de tránsito, en cuanto a la gestión y fiscalización del mismo, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes, la norma señala lo siguiente:

"Artículo 18.- De las competencias de las Municipalidades Distritales

18.1 Las Municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:

a) *En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).*

b) *En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.*

c) *En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para*

⁷ De conformidad con el Artículo 13 de la Ley N° 28750, publicada el 03 junio 2006, se precisa que los recursos por la imposición de papeletas por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, provenientes de los convenios suscritos o por suscribirse entre las Municipalidades y la Policía Nacional del Perú a nivel nacional, a favor de la Policía de Tránsito de las jurisdicciones respectivas, se incorporan en el presupuesto del Pliego Ministerio del Interior, para ser orientados exclusivamente a los fines señalados en los convenios. El Ministerio del Interior, queda autorizado para que mediante resolución suprema y dentro del plazo de treinta (30) días siguientes de publicada la presente Ley, establezca un régimen de incentivos excepcionales de carácter no remunerativo ni pensionable, a la Policía de Tránsito con cargo de hasta el 75% de los recursos de los mencionados convenios, así como regule los procesos y procedimientos para la ejecución presupuestal y financiera y uso de los citados recursos.

construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

18.2 En el caso en que dos distritos contiguos requieran una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial fijar los términos de gestión común.

18.3 La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción".

Como se puede observar el inciso b, del numeral 18.1 del artículo 18, señala que en materia de tránsito las municipalidades distritales tienen competencias para: *"la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes"*.

En consecuencia, permite a las municipalidades distritales intervenir en la "gestión y fiscalización" del tránsito, dentro de su jurisdicción, siempre bajo lo que disponga la municipalidad provincial y los reglamentos nacionales pertinentes.

Si revisamos el literal a) del numeral 3 del artículo 5° del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, la fiscalización comprende la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y aplicación de las medidas preventivas que correspondan por el incumplimiento de las disposiciones del reglamento y sus normas complementarias.

Se reafirma la intervención de las municipalidades distritales en la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones dentro de su jurisdicción en materia de tránsito.

En este orden de ideas la Municipalidad Metropolitana de Lima estableció la Ordenanza N° 2200-MML, que aprueba el Régimen de Aplicación de Sanciones Administrativas y el Cuadro de Infracciones y Sanciones Administrativas de la Municipalidad Metropolitana de Lima, que es de aplicación en el ámbito metropolitano y que autoriza a los municipios distritales a expedir sus cuadros de infracciones y sanciones administrativas, teniendo como marco de referencia el contenido de la ordenanza.

Otras normas como el numeral 12.2 del artículo 12° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la Seguridad Ciudadana en materia de tránsito y transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 0222019-IN, dispone que a efectos de aplicar la medida preventiva de internamiento del vehículo, las autoridades competentes pueden utilizar como mecanismo complementario dispositivos mecánicos, electrónicos y/o tecnológicos, norma

que es aplicada por las municipalidades distritales para intervenir sobre estacionamiento de vehículos en determinados espacios prohibidos y establecer las infracciones y sanciones correspondientes.

En la práctica existen argumentos jurídicos que utilizan las municipalidades distritales para intervenir en la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones de tránsito.

2.- MARCO NORMATIVO

Constitución Política del Perú

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

Ley N°27972, Ley Orgánica de Municipalidades

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.

3.- FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

Como hemos mostrado en el punto 1 en referencia a los antecedentes, las municipalidades distritales, por lo menos en Lima metropolitana y en muchas partes del país, vienen interviniendo en la supervisión, detección de infracciones e imposición de sanciones de tránsito, en aplicación de las competencias otorgadas en el literal b) del numeral 18.1 del artículo 18° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

La realidad ha superado la voluntad del legislador y se hace necesaria la participación de las municipalidades distritales en la tarea del ordenamiento del tránsito y la supervisión del cumplimiento de las normas, pero debe hacerse de manera ordenada y contando con un marco legal que permita homogenizar las intervenciones de las municipalidades distritales y dar a conocer a los ciudadanos de manera transparente y oportuna las tasas, infracciones y procedimientos que utilizan las municipalidades distritales en apoyo de la gestión del tránsito a las municipalidades provinciales.

En febrero del año 2020, la Subgerencia de Comunicaciones e Imagen Institucional de la Municipalidad de San Martín de Porres a través de su página web informa lo siguiente:

"ALCALDE CONTINÚA REALIZANDO OPERATIVOS CONTRA VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS Y ABANDONADOS EN LAS CALLES Y AVENIDAS DE SMP⁸" (subrayado y negrita nuestra).

La nota informativa del día jueves, 13 de febrero del 2020, señala lo siguiente:

"La medida contempla que los infractores que pagan dentro de los 5 días, tendrá un beneficio del 60% de la mitad de una UIT (Unidad Impositiva Tributaria), ascendente a S/ 1290 soles. El alcalde del distrito de San Martín de Porres, Julio Chávez, continúa realizando los operativos contra

⁸ <https://app1.mdsmp.gob.pe/actividad.php?id=6643>



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de independencia"

vehículos mal estacionados y abandonados que ocupan la vía pública perturbando la circulación en la Av. Honorio Delgado y las inmediaciones del Hospital Cayetano Heredia, lugar donde se viene realizando el segundo operativo desde tempranas horas de la mañana con la finalidad de retirar los vehículos abandonados en las calles y recuperar espacios de la Urb. Ingeniería - SMP. Los vehículos en su mayoría se encuentran mal estacionados cerca del hospital, impiden el libre tránsito de ambulancias y peatones señaló el alcalde La Municipalidad ya cuenta con el servicio de grúa el cual permitirá realizar operativos para erradicar los vehículos mal estacionados y abandonados, lo que hace la municipalidad es imponer una medida de multa del 50 % de una UIT y el traslado al depósito municipal. De esta manera, los infractores de los vehículos mal estacionados serán multados por los fiscalizadores e imponiéndoles una multa equivalente al 50% de una UIT que asciende a S/ 2150 soles y los que paguen dentro de los 5 días, tendrá un beneficio del 60% de la mitad de una UIT (Unidad Impositiva Tributaria), ascendente a S/ 1290 soles. El operativo contó con el apoyo de la Policía Nacional de Tránsito, Inspectores de Transporte de la Municipalidad de SMP, Serenos del distrito y personal de fiscalización. Lo que queremos es que el ciudadano entienda que en San Martín de Porres vamos hacer que se imponga el principio de autoridad - ya se ha identificado otros puntos del distrito, gracias al plan de intervención progresivo. Culmino el alcalde de SMP. Durante los próximos días el municipio continuará con los operativos interviniendo los principales puntos de tránsito en el distrito, con el objetivo de poner fin a los malos hábitos de abandonar sus unidades en lugares prohibidos". (subrayado y negrita nuestra)

En la práctica la municipalidad de San Martín de Porres, en aplicación de las competencias otorgadas en el literal b) del numeral 18.1 del artículo 18º de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, interviene no sólo en los vehículos abandonados, si no también en los vehículos mal estacionados.

Esto significa que la municipalidad distrital interviene a los vehículos y conductores que incumplen las normas de tránsito.

Sin embargo, estas intervenciones se han excedido en sus competencia y facultades, un caso de estos hechos se suscitó el mes de mayo en el distrito de San Martín, en donde una grúa de la Municipalidad se llevó un auto al depósito, con una niña de ocho años en su interior.

La prensa informo del caso de la siguiente manera:

"Los trabajadores de una grúa de la Municipalidad de San Martín de Porres se llevaron un auto al depósito, pero dentro había una niña de ocho años⁹".

"Esta sería el segundo caso durante la semana de estas acciones de los inspectores de tránsito de la Municipalidad de San Martín de Porres. Hace unos

⁹ <https://www.latina.pe/noticias/latina-noticias/grua-se-llevo-automovil-con-nina-en-su-interior>

días, un padre de familia denunció que se habrían llevado su vehículo sin importar que su menor hija se encontraba durmiendo en el interior¹⁰".

Al igual que la municipalidad de San Martín de Porres, la municipalidad distrital de Miraflores viene haciendo lo propio en su jurisdicción, así el día 25 de febrero del año 2020 a través de su página web informo lo siguiente:

"Sanción a chóferes por estacionar en zonas no autorizadas de nuestro distrito

En una operación conjunta agentes de Fiscalización y Movilidad Urbana de la Municipalidad de Miraflores, sancionaron a 25 vehículos particulares y 2 motocicletas por estacionarse en áreas rígidas y sobre veredas.

Las zonas recorridas fueron: Malecón de la Reserva, Calle Toribio Pacheco, Mariano Melgar, General Mendiburu y José de la Torre Ugarte.

Los autos fueron sancionados con papeletas que ascienden a de 0.15 de una Unidad Impositiva Tributaria (688 soles).

*En lo que va del año **nuestra municipalidad ha sancionado a 1540 vehículos y 90 motos por infringir las normas de tránsito y parquear, indebidamente, sobre la acera y lugares prohibidos**" (negrita y subrayado nuestro).*

Como se puede leer, la municipalidad distrital de Miraflores señala que ha intervenido a los vehículos por "infringir las normas de tránsito", en evidente aplicación de lo que establece el literal b) del numeral 18.1 del artículo 18º de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que debe ser regulado para homogenizar la intervención de todas las municipalidades distritales que están ejerciendo esta competencia de manera particular sin marco legal que lo regule.

Según refiere el portal web Ciudad+¹¹, "Un estudio realizado en 403 ciudades de 56 países, ubica a Lima como la tercera con más congestión vehicular, detrás de Bombay y Bogotá.

Este caos, genera en los limeños efectos negativos como llegar a sus trabajos cansados, mal humorados y estresados. Esto, por consiguiente, merma su desempeño diario. Pero lo más grave, es que cada limeño pierde aproximadamente 60 horas mensuales en el tráfico¹²".

Lima y otras ciudades del país tienen un nivel de congestión vehicular que sobre pasa el accionar de las municipalidades provinciales y requieren el auxilio y la

¹⁰ <https://larepublica.pe/sociedad/2022/05/24/san-martin-de-porres-grua-remolca-vehiculo-sin-importarle-que-paciente-oncologica-estaba-adentro-municipalidad-distrital-de-smp/>

¹¹ <https://ciudadmas.com/urbanismo/caos-vehicular-en-lima-que-lo-origina-como-solucionarlo/#:~:text=Un%20estudio%20realizado%20en%20403,consiguiente%2C%20merma%20su%20desempe%C3%B1o%20diario.>

¹² Idem.

colaboración de las municipalidades distritales en la gestión y fiscalización del tránsito, que como hemos mostrado muchas municipalidades distritales ya lo vienen haciendo.

En este sentido se plantea regular esta intervención con una propuesta legislativa que busca generar el marco legal para que las municipalidades distritales puedan intervenir por encargo de las municipalidades provinciales en aplicación de lo que dispone el literal b) del numeral 18.1 del artículo 18º de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

La propuesta legislativa pretende contribuir a elaborar un marco legal para la intervención de las municipalidades distritales con la finalidad de evitar que se puedan generar excesos en las competencias de las municipalidades distritales como ha ocurrido en la declaratoria de emergencia de la pandemia por el COVID-19, en la cual a través de un *"decreto de alcaldía, la Municipalidad Distrital de Canoas de Punta Sal disponía la inmovilización social obligatoria durante dos días¹³"*, hecho que fue observado por la Defensoría del Pueblo a través de la oficina de la *"Defensoría del Pueblo en Tumbes recomendó dejar sin efecto esta medida por ser una norma inconstitucional que contraviene las disposiciones emitidas por el Poder Ejecutivo, la Ley Orgánica de Municipalidades y la Ley de Bases de la Descentralización¹⁴"*.

El decreto de alcaldía sobre pasaba la norma emitida por el gobierno nacional en una mal entendida autonomía política, económica y administrativa señalada en el artículo 194º de la Constitución Política del Perú.

En este sentido se plantea en la propuesta legislativa el siguiente Objetivo:

"Artículo 1. – Del Objeto de la ley

La ley tiene como objetivo homogenizar la intervención de las municipalidades distritales sobre tránsito, vialidad y transporte público, al que se refiere el Artículo 18 de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre".

Habiéndose dado competencias a las municipalidades distritales a través del inciso b) del Artículo 18 de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la propuesta tiene como objetivo precisar la intervención de los municipios distritales y busca como finalidad establecer un marco legal para su intervención, como así lo señala el artículo 2 de la propuesta normativa:

"Artículo 2.- De la Finalidad

La finalidad de la ley es otorgar un marco legal para la intervención de las municipalidades distritales sobre tránsito, vialidad y transporte público en todo el territorio nacional".

¹³ <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-municipalidades-no-pueden-restringir-el-transito-e-ir-mas-alla-de-las-disposiciones-nacionales/>

¹⁴ Idem.

En este orden de ideas el artículo 3 establece que las competencias que tienen las municipalidades distritales en aplicación de la *Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*, debe ser ejercido a través de un "convenio de cooperación interinstitucional con la municipalidad provincial", de tal manera que pueda ser conocido por los ciudadanos de manera transparente y oportuna, además por la dinámica del sector transporte, el convenio puede ser modificado en cualquier momento que lo solicite una de las partes, la propuesta es la siguiente:

"Artículo 3.- De la intervención de las municipalidades distritales"

La intervención de las municipalidades distritales en materia de transporte, tránsito y vialidad al que se refiere el Artículo 18 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, debe estar establecido en un convenio de cooperación interinstitucional con la municipalidad provincial, el mismo que debe ser publicado en el portal institucional de las municipalidades intervinientes y podrá ser modificado a través de adendas, las veces que consideren necesaria a solicitud de una de las partes".

El artículo 4 señala lo que debe contener minimamente el convenio de cooperación interinstitucional entre la municipalidad provincial y distrital, para contribuir en generar un marco jurídico que norme las intervenciones que en la práctica ya vienen realizando las municipalidades distritales, la propuesta normativa señala que debe contener el procedimiento y las tasas que van hacer cobradas por las municipalidades distritales por encargo de las municipalidades provinciales en aplicación de la *Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*, el texto propuesto es el siguiente:

"Artículo 4.- Del convenio"

El convenio de cooperación interinstitucional debe contener de manera clara cuáles serán las competencias que por encargo y en cumplimiento de lo establecido en Artículo 18 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, las Municipalidades Distritales podrán ejercer en materia de transporte, tránsito y vialidad, dentro de su jurisdicción, señalando los procedimientos y las tasas que deben ser cobradas por infracciones y/o sanciones de tránsito aprobadas por la municipalidad provincial y/o establecidas en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito".

El artículo 5 del proyecto de ley, establece el destino de un porcentaje de los recursos que se van a generar por el cobro de tasas de las sanciones e infracciones de tránsito que de acuerdo a sus competencias pueda tener las municipalidades distritales, el texto propuesto es el siguiente:

"Artículo 5.- Del destino de las tasas cobradas por infracciones y/o sanciones"

El 50% de los recursos obtenidos por las municipalidades distritales, la imposición de tasas por infracciones y/o sanciones, a las que se refiere el artículo 4°, debe ser destinado a las funciones establecidas en los artículos 81° y 85° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades".

Considerando que son tareas de importancia para las municipalidades la gestión y fiscalización del tránsito, vialidad y transporte público, y la seguridad ciudadana, en el marco de sus competencias, es que se plantea que el 10% de los recursos recaudados puedan ser dirigidos a estas obligaciones de las municipalidades.

En concordancia con lo que establece el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, se plantea que las intervenciones de las municipalidades tengan que ser informadas de manera diaria a las municipalidades provinciales para que estas a su vez lo registren en el Registro Nacional de Sanciones, el texto propuesto es el siguiente:

"Artículo 6.- Del registro de infracciones y sanciones

Las municipalidades distritales deben informar diariamente a la municipalidad provincial para que incorpore las infracciones y sanciones al tránsito terrestre en el Registro Nacional de Sanciones a cargo de la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones".

De igual manera para el caso de las intervenciones, se recuerda que deben realizarse con el apoyo de servidores públicos de la Policía Nacional del Perú.

Asimismo, el proyecto de ley modifica el numeral 26.2 del artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en los siguientes términos:

"DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA MODIFICATORIA

ÚNICA. – De la modificación

Modifíquese el numeral 26.2 del artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, conforme a los términos siguientes:

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

(...)

26.2 Las medidas preventivas, cuya finalidad es la tutela de los intereses públicos establecidos en el artículo 3 de la presente ley, impuestas por

infracciones vinculadas al transporte, tránsito terrestre y actividades complementarias son las siguientes:

En el caso que el infractor utilice vía pública como paradero no autorizado; o estacionar el vehículo en zonas establecidas como rígidas o prohibidas de estacionar; o detenerse sobre las líneas de detención y/o peatonales o zonas no autorizadas, la autoridad puede imponer la multa correspondiente, y en ningún caso la retención, remoción e internamiento del vehículo".

Esta modificación busca reducir los excesos en que las municipalidades distritales incurrir al infraccionar a vehículos que se encuentran estacionados en zonas establecidas como rígidas o prohibidas de estacionar, la propuesta legislativa no elimina la infracción, por el contrario, sostiene que debe ser advertida y castigada, lo que protege es la propiedad de los vehículos y evitar que las grúas puedan remover los vehículos con personas dentro, como ha sucedido en algunos municipios de Lima.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente Proyecto de Ley modifica el numeral 26.2 del artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

1. Identificación de grupos de interés o actores

- a) El Estado a nivel central.
- b) Gobiernos locales.
- c) Sociedad.

2. Impactos positivos y negativos por actor

a) El Estado a nivel central

BENEFICIO	COSTO
– Se cuenta con un marco legal que regula la intervención de las municipalidades distritales en la gestión y fiscalización del <i>transporte, tránsito y vialidad, dentro de su jurisdicción</i> , establecidas en el artículo 18 de la Ley N° 27181, Ley	La iniciativa no genera costo alguno para el Estado porque ya se viene implementando.

General de Transporte y Tránsito Terrestre. – Permite transparencia y orden en la intervención de las municipalidades distritales y de los recursos que se obtienen de esta intervención. – Mejora la gestión y fiscalización en el transporte, tránsito y vialidad.	
--	--

b) Gobiernos locales

BENEFICIO	COSTO
– Cuentan con un marco legal para intervenir de manera ordenada en la gestión y fiscalización del transporte, tránsito y vialidad, dentro de su jurisdicción, establecidas en el artículo 18 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. – Mejora los servicios que ofrece a sus vecinos en materia de gestión y fiscalización del transporte, tránsito y vialidad y seguridad ciudadana al destinar parte de los recursos obtenidos para estos fines.	La iniciativa legislativa no irroga costo directo para los gobiernos locales.

c) Sociedad

BENEFICIO	COSTO
– Las familias mejoran su calidad de vida al tener un mejor servicio en la gestión y fiscalización del transporte, tránsito y vialidad. – También en los niveles de seguridad ciudadana.	La implementación de la presente propuesta normativa no irroga costo directo a la sociedad.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa se vincula con la siguiente Política de Estado:
5. Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes, así como con la política de Estado; 7. Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana y 24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

V. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente propuesta legislativa se vincula con los siguientes temas de la agenda legislativa: 12. Transparencia en la gestión pública, 15. Leyes que fortalezcan la seguridad ciudadana. Lucha contra el crimen organizado y 61. Modernización de la gestión del Estado y la administración pública