



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE  
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**TESIS**

**INCORPORACIÓN DE INFRACCIONES Y  
SANCIONES AL REGLAMENTO DISTRITAL DE  
TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE PARA  
MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE  
PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN EL  
DISTRITO DE LAMBAYEQUE.**

**PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE  
LICENCIADO EN ADMINISTRACION PUBLICA**

**Autor:**

**Bach. Panta Boggio Luis Eduardo**

**Asesor:**

**Dra. Gallo Gallo Maria del Socorro**

**Línea de Investigación:  
Sistemas Administrativos**

**Pimentel – Perú  
2018**

**Título:** Incorporación de Infracciones y Sanciones al Reglamento Distrital de Transporte y Tránsito Terrestre para mejorar el servicio de Transporte Público especial de pasajeros en el Distrito de Lambayeque.

**Autoría:**

Panta Boggio Luis Eduardo

---

**Dra. Gallo Gallo María del Socorro**  
**Asesor Metodológico**

---

**Dr. Mego Núñez Onésimo**  
**Presidente de Jurado de Tesis**

---

**Mg. Villanueva Calderón Juan Amílcar**  
**Secretario de Jurado de Tesis**

---

**Mg. Failoc Piscoya Dante**  
**Vocal de Jurado de Tesis**

## **DEDICATORIA**

En el transcurrir de mi vida me he enfrentado a todos los retos que se me han puesto por delante, uno de ellos es culminar una segunda especialidad en mi carrera Técnica Profesional, que es sólida base para el desarrollo y entendimiento de los diversos campos en que me he visto inmerso, y para actuar con prudencia, conocimiento y lealtad en la institución que me alberga.

Dedico este estudio en primer lugar a mi familia, en segundo lugar a mi institución, a las personas que confiaron en mí, y a mis maestros, para que finalmente pudiera graduarme en esta carrera profesional de Administración Pública.

**Panta Boggio Luis Eduardo**

## **AGRADECIMIENTO**

**El sentimiento de gratitud no corresponde a una de las emociones básicas. Todo lo contrario. Para experimentarla se requieren una serie de procesos complejos en la mente. No todo el mundo puede experimentar gratitud. Es una virtud reservada para los espíritus más elevados y para las inteligencias mejor desarrolladas.**

**A diferencia de otros sentimientos, el de la gratitud no aparece como un impulso simplemente. La gratitud exige que haya un sistema de valores éticos, en donde están resueltos los conceptos de dar y recibir, además de una renuncia a la visión egocéntrica de la vida.**

**Cuando la gratitud es tan absoluta las palabras sobran.**

**Álvaro Mutis**

**Gracias papás, gracias familia y gracias a la persona más importante en esta parte de mi vida, que es motor e impulso para seguir adelante.**

## Resumen

La presente tesis surgió debido al alto índice de accidentes de mototaxis y agravios en contra de los usuarios de este servicio, lo cual, ocasiona un descontento en nuestra ciudad. Esta investigación tiene como objetivo general proponer la modificación del Reglamento distrital de infracciones y sanciones al servicio público especial de pasajeros y carga en vehículos menores con el fin de mejorar el servicio de transportes público especial de pasajeros (mototaxis) en el distrito de Lambayeque.

Para comprender la realidad y proponer una alternativa de solución se utilizó la metodología de investigación cuantitativa, se recurrió a la técnica de la encuesta, aplicándose como instrumento un cuestionario de preguntas tanto a los conductores de las mototaxis, como al público usuario de dicho servicio.

De dicha encuesta, se obtuvo como resultado que la infracción con mayor incidencia es conducir el vehículo haciendo uso del celular, actividad de alto riesgo por cuanto se pone en peligro la vida del conductor y los pasajeros, entre otras infracciones de igual o mayor peligrosidad. Por ello, cuando se consultó si aprobaban o no un incremento de sanciones e infracciones se obtuvo como resultado que el 61% de encuestados consideran que deben aumentarse las sanciones e infracciones; siendo que el 39% está en desacuerdo en aumentar las infracciones.

Finalmente, como conclusión se obtuvo que siendo Lambayeque un distrito con alto índice de utilización de vehículos menores (mototaxi), es necesario regularlo a través de ordenanzas que incluya infracciones y sanciones sin afectar derechos fundamentales de las personas.

**Palabras clave:** Infracciones, sanciones, transporte público, transporte terrestre menor.

## **Abstract**

The present thesis arose due to the high rate of mototaxis accidents and grievances against the users of this service, which causes a discontent in our city. The general objective of this investigation is to propose the modification of the District Regulation of infractions and sanctions to the special public service of passengers and cargo in smaller vehicles with the purpose of improving the public special passenger transportation service (mototaxis) in the district of Lambayeque.

To understand the reality and propose a solution alternative, the quantitative research methodology was used, the survey technique was used, applying as a tool a questionnaire of questions to the motorcycle taxi drivers, as well as to the public user of said service.

From said survey, it was obtained as a result that the infraction with greater incidence is to drive the vehicle making use of the cell phone, a high risk activity because the life of the driver and passengers is endangered, among other infractions of equal or greater danger. Therefore, when it was consulted whether or not they approved an increase in sanctions and infractions, the result was that 61% of respondents consider that sanctions and infractions should be increased; being that 39% disagree in increasing the infractions.

Finally, as a conclusion it was obtained that Lambayeque being a district with a high rate of use of minor vehicles (mototaxi), it is necessary to regulate it through ordinances that include infractions and sanctions without affecting the fundamental rights of the people.

**Keywords:** Infractions, penalties, public transport, minor land transport.

## Índice

Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Resumen.....	v
Abstract.....	vi
<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>9</b>
1.1. Realidad problemática.....	11
1.2. Trabajos previos.....	11
1.3. Teorías relacionadas al tema.....	12
1.4. Formulación del problema.....	22
1.5. Justificación e importancia del estudio.....	22
1.6. Hipótesis.....	24
1.7. Objetivos.....	24
1.7.1. Objetivo general.....	24
1.7.2. Objetivos específicos.....	24
<b>II. MATERIAL Y MÉTODO</b>	
2.1. Tipo y diseño de investigación.....	26
2.2. Población y muestra.....	26
2.3. Variables, Operacionalización.....	26
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.....	29
2.5. Procedimientos de análisis de datos.....	29
2.6. Aspectos éticos.....	29
2.7. Criterios de rigor científico.....	30
<b>III. RESULTADOS.....</b>	<b>31</b>
3.1. Análisis de los datos obtenidos en la Municipalidad Provincial de Lambayeque y la Policía Nacional del Perú .....	31
3.2. Análisis de los Resultados de la encuesta aplicada a usuarios del servicio de mototaxis y a los mototaxistas .....	33
3.3. Propuesta de la investigación.....	45

<b>IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>55</b>
<b>REFERENCIAS.....</b>	<b>57</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>59</b>



## I. Introducción

### 1.1. Realidad Problemática.

La Real Academia Española define al término mototaxi como aquella “motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos que transporta personas” a cambio de dinero. En ese sentido, las mototaxis son vehículos de transporte público y una solución para hacer frente al congestionamiento vial que padecen las grandes ciudades, toda vez que este es un vehículo ligero, rápido y fácil de aparcar, favoreciendo a que el usuario pueda recorrer el trayecto en menor tiempo.

**A nivel internacional**, se sabe que la mototaxi empezó a circular hace diez años en Europa, siendo la ciudad de Londres la primera capital europea en disponer de este servicio de transporte, por lo que desde entonces, ha crecido tanto en número de mototaxis como en clientes. Por su parte, la ciudad de París registra más de 600 mototaxis. Estas motos son grandes, lujosas y con gran capacidad de carga en donde los pilotos entregan a sus clientes el equipamiento necesario para que se suban a la moto: casco, chaqueta, guantes, etc.

Así también, este servicio está muy extendido en algunas ciudades de Sudamérica, sobretodo en Venezuela y Colombia. En el país vecino de Colombia, esta actividad es muy común en las ciudades donde se hace presente un gran porcentaje de personas desempleadas, como son Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Sincelejo y Montenería. De acuerdo con el Ministerio de Transporte y el Gobierno Nacional esta actividad es ilegal, sin embargo, en los últimos dos años el fenómeno de las mototaxis ha tomado unas dimensiones inimaginables, a tal punto que ya se han creado más de 160 empresas o cooperativas en todo el país, que presionan para legalizar y normalizar ante las autoridades de Transito locales y Nacionales la prestación de este servicio a la comunidad.

**A nivel nacional**, la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, en su artículo 1 reconoce al servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre.

Sin embargo, en nuestro país el transporte urbano es extremadamente caótico, reflejando un nivel de informalidad y siniestralidad insoportables. La inseguridad y el maltrato que sufren los usuarios de las grandes ciudades del Perú es casi una norma de vida. La falta de respeto hacia el peatón y el ciclista crean la sensación de una incuestionable dictadura del transporte privado sobre el transporte público. (Ríos, A., 2012).

En la ciudad de Lima, por ejemplo, durante el año 2016 se registró un número ascendente a doscientos mil mototaxis, de los cuáles más del 50% son informales y responsables del 10% de muertes en accidentes de tránsito. Esta situación ha transformado a estas unidades en un peligro sobre ruedas.

**A nivel regional**, existen quince Asociaciones de mototaxis que prestan el servicio de transporte público, lo que hace un número de 1326 mototaxistas debidamente empadronados ante la Municipalidad Distrital de Lambayeque. No obstante, estos presentan un alto índice de accidentes y agravios en contra de los usuarios, lo que evidentemente, ocasiona un descontento por parte de la ciudadanía que utiliza este servicio para trasladarse dentro de la ciudad.

Asimismo, existe un alto nivel de informalidad en el servicio, entre otras acciones como: la circulación fuera de sus zonas de trabajo, utilizando inclusive vías principales en las que se cruzan con vehículos pesados, buses, camiones de carga, etc. Además, no respetan los paraderos autorizados, tampoco respetan las señales de tránsito, no pasan revisiones técnicas que garanticen condiciones óptimas de seguridad del vehículo menor, no tienen SOAT que cubra los gastos de los accidentes de tránsito en los que participan, cuentan con un número alto de choferes sin brevete y, por último, existe una inadecuada fiscalización y control policial.

A manera de ejemplo, podemos señalar que durante el año 2015, la infracción más cometida en la ciudad de Lambayeque fue la conducción del vehículo sin portar el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito- SOAT, o en su defecto portar dicho documento sin que corresponda a la unidad vehicular en uso.

**A nivel de la Municipalidad distrital de Lambayeque,** rige el actual Reglamento Distrital de infracciones y sanciones al servicio público especial de pasajeros en vehículos menores otorgada a través de la Ordenanza Municipal N° 037/2009-MPL de fecha 03 de Diciembre del 2009, el cual está evidentemente desactualizado con la normatividad vigente, esto es, con el Reglamento de la ley 27189 “Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su reglamento aprobado mediante del Decreto Supremo N° 055/2010-MTC publicado el 02/12/2010. Motivo por el cual, se propone modificar este reglamento a fin de contribuir con la solución en el sistema de transporte de la Municipalidad de Lambayeque.

Por las razones expuestas, esta investigación, propone un proyecto de ley a fin de realizar modificaciones a las tablas de infracciones cometidas por vehículos menores, a fin de contribuir al mejoramiento del servicio de transporte en la Municipalidad de Lambayeque.

## **1.2. Trabajos previos.**

Para el desarrollo de la presente investigación, se ha revisado información en referencia al tema en distintas bibliotecas tanto físicas como virtuales. Estos juicios de opinión son de mucho beneficio para la realización de la presente investigación. Así tenemos:

- **Martínez, V. (2010),** sostiene que este tipo de vehículo – la mototaxi- surgió en Tailandia en los años 50. Los habitantes adoptaron la moto como un vehículo que podía funcionar como sistema de transporte paralelo al transporte público, satisfaciendo la demanda de los ciudadanos de una forma más económica, teniendo como contexto que después de la Segunda Guerra Mundial, la cantidad de combustible era limitada y de alto costo. Ante este escenario Leun Pongsopo, empresario tailandés, empieza a fabricar este tipo de transporte de una forma masiva.
- **Concejo de Transporte de Lima y Callao (2007),** informa que el Perú se convirtió en el primer país en América Latina en adoptar dentro de la oferta de Transporte Público a los mototaxis, debido a su versatilidad y adaptabilidad a los diferentes tipos de geografía del país.

- **Cuba F. (2009).** En una investigación “Impacto Socio Económico del Uso de Moto taxis en el Transporte Urbano de la Ciudad de Ica, Año 2009” determina el nivel de influencia en la economía de los poblados iqueños al usar los moto taxis como unidades de transporte urbano. Para ello ha utilizado como elementos de observación a las moto taxis que circulan por la ciudad, y el servicio que prestan a los moradores, tomándose una muestra aleatoria en la que se practicó las encuestas tanto a conductores como a usuarios. De ello se obtuvo como resultados que el 47% de los usuarios de transporte urbano prefieren moto taxis, y estos generan como fuentes de trabajo a jóvenes desocupados, haciendo un monto muy importante en el movimiento económico en la ciudad de Ica. Se concluye que el incremento acelerado de estas unidades generan fuentes de trabajo y alto flujo de economía, pero también la contaminación ambiental y acústica más el desorden en transportes, conglomeraciones y no prestan seguridad al usuario.
  
- **Serrano. R. (2015).** Según los datos estadísticos obtenidos, las principales causas de los accidentes viales en la ciudad de Ayacucho, son: el exceso de velocidad, la imprudencia del conductor, la imprudencia del peatón y conductor en condiciones de ebriedad. Los accidentes de tránsito causados por mototaxis, ocupan el tercer lugar con un 14.04%, entre los años 2010, 2011 y 2012, en el año 2013 incide en un 16.57%. Es preciso mencionar, que la Municipalidad hasta la fecha solamente tiene autorizada para la circulación a 1,100 unidades vehiculares, por lo que se tendría un excedente en circulación respecto del resultado de la flota óptima, además según el trabajo de campo se tiene alrededor de 1,951 mototaxis entre formales e “informales” circulando en la ciudad e Ayacucho.

### **1.3. Teorías relacionadas al tema.**

#### **1.3.1. Generalidades**

Las Mototaxis son unidades de transporte adaptadas de motos lineales, utilizadas para el traslado de pasajeros. Tiene un cuerpo de lata sobre 03 ruedas, con una cabina para

el conductor en la parte delantera y un asiento en la parte posterior (para 02 pasajeros) con una cubierta tipo toldo.

El mototaxismo en Lambayeque a pesar de ser una alternativa viable de una opción laboral y de transporte, dada la evidente falencia de trabajo, aumentó en nuestra región, con el pie izquierdo, el número imprevisto de Mototaxis que no son garantía de vida dado a la informalidad del servicio, la dudosa calidad técnica de las motos que prestan el servicio, la absoluta falta de preparación en técnicas de manejo de los conductores, el masivo rechazo de medios de transporte masivo (y sus monopolizadores) y, la insatisfacción de los usuarios de este servicio que en su mayoría son gente con bajos recursos económicos.

Una adecuada planificación del transporte público, va a coadyuvar en el desarrollo de la ciudad, pues contribuiría a mejorar las condiciones de accesibilidad de la población de clase media, permitiendo integrar a los moradores de las áreas periféricas con las ventajas que ofrece el centro de la ciudad (servicios educativos, comercio, salud, etc.).

Para alcanzar el ordenamiento del transporte público, será necesario que tanto las autoridades como los prestadores del servicio, tengan claro, que el mismo debe ser brindado con estricto respeto al ordenamiento legal vigente, en condiciones que no pongan en riesgo la seguridad física de los usuarios y consideren que el respeto a la ley es un pilar fundamental para el desarrollo integral de las sociedades, por lo que la prestación de un servicio de transporte público burlando la normativa, poniendo en riesgo la vida de pasajeros y peatones y contribuyendo a la congestión y caos vehicular no puede ni debe ser permitido.

Lo manifestado, lleva a señalar que el tratamiento de la problemática que generan los MOTOTAXISTAS y todas las alternativas de solución, deben partir de un conocimiento lo más exacto posible acerca del problema, que permita formular una estrategia coordinada entre las autoridades, operadores y usuarios.

### 1.3.2. Competencias de las municipalidades en la regulación del servicio de transporte.

#### a) Conceptos aplicables al transporte terrestre de personas:

- **Permiso de Operación:** Autorización otorgada por la Municipalidad Distrital a un transportador para prestar el servicio público de transporte especial de pasajeros en vehículos menores dentro de su jurisdicción.
- **Transportador Autorizado:** Persona natural mayor de dieciocho (18) años o persona jurídica autorizada por la Municipalidad Distrital Competente para realizar el servicio público de transporte especial de pasajeros en vehículos menores.
- **Servicio Especial:** Es el servicio público de transporte de pasajeros y carga en vehículos menores prestado por un transportador autorizado en el ámbito de un distrito.

#### b) Caracteres del contrato de transporte de personas:

El contrato de transporte de personas lo podemos considerar como el acuerdo de voluntades por el que una empresa (la empresa transportista – Asociación de Mototaxi) se compromete a trasladar de un lugar a otro al viajero y a su equipaje mediante un precio de conformidad con las condiciones pactadas.

De acuerdo con el concepto indicado podemos caracterizar el transporte de personas como un contrato mercantil, de empresa, y oneroso. Lo que interesa a nuestro estudio es el contrato de transporte por lo que debe existir un convenio entre las partes: transportista y pasajero.

Otro de los elementos delimitadores de nuestro estudio es el carácter oneroso del contrato. El hecho de que el transporte de personas se efectúe, por quien "se dedique habitualmente a verificar transportes para el público", permite calificar como mercantil el transporte. Pero también indica que esa empresa que tiene como objeto de su actividad la realización de transportes necesitará cobrar una remuneración por la

ejecución de su actividad. Esto permite excluir el transporte gratuito, que es el que se efectúa entre particulares de forma totalmente gratuita y que tendrá naturaleza civil. En éstos no hay contrato entre las partes y la responsabilidad del transportista vendrá determinada únicamente por la vía extra-contractual.

En fin, la delimitación del estudio debe efectuarse teniendo en cuenta el medio de transporte por el que se realiza el traslado, que es la mototaxi. Desde el punto de vista estrictamente privado estas son las características que delimitan el trabajo, pero hemos de tener en cuenta que es un contrato que se refiere a un fenómeno de interés público: el transporte de vehículos menores. Para nuestro caso se hará mención al Reglamento Nacional de Tránsito y demás referidas al transporte de personas.

**c) Naturaleza jurídica del contrato de transporte:**

La naturaleza jurídica del contrato de transporte de personas es una cuestión que debe ser analizada someramente. No con un afán de teorizar sobre el tema, que está fuera de la concepción de esta tesis, sino por una razón estrictamente práctica: verificando la cantidad de empresas de mototaxi que existe en Lambayeque y que se encuentran reguladas por ordenanza municipal.

Para ello es preciso determinar cuál es la esencia del contrato. Es comúnmente admitido por la doctrina que nos encontramos ante un arrendamiento de obra. El transportista se compromete a un resultado: la realización del transporte y no simplemente a poner los medios para que pueda efectuarse independientemente de que el viajero llegue o no. El transportista se compromete a trasladar al viajero de un punto a otro tal como se establece en el contrato verbal y ésta es la causa por la que el viajero acepta el traslado y paga el precio. Por tanto, la realización del transporte es el fin económico del contrato y la causa por la que cada una de las partes acuerda efectuarlo.

- **El viajero:** Es la persona trasladada de un punto a otro por medio terrestre mediante un contrato de transporte. Que para nuestro caso es la persona que aborda un vehículo menor (mototaxi) y desea ser transportado a un destino por cuyo traslado cancela en dinero y acepta las condiciones de viaje. Por su parte

el transportista (conductor de la mototaxi), se compromete a su traslado con todas las medidas de seguridad que ello implica.

- **El transportista:** Es el que contrata y ejecuta el contrato de transporte. Puede ser una persona física o jurídica aunque en el presente lo normal es que se trate de una asociación por lo que deberá cumplir los requisitos establecidos en nuestro código civil.
- **Elemento formal: La moneda o el billete:** El contrato de transporte no tiene la condición de contrato formal por lo que la emisión del billete o moneda no es un requisito esencial para la existencia del contrato o la validez del mismo. Por contra se trata de un contrato consensual que se perfecciona por el mero consentimiento según nuestra legislación civil. El contrato de transporte lo hemos calificado como contrato de empresa, lo que significa que en el billete o moneda el transportista incluye las condiciones generales del contrato a las que se adhiere el pasajero si quiere realizar el transporte. El billete tiene una función probatoria de la existencia del contrato y del pago del precio por parte del pasajero. Pero también desempeña otras funciones, fundamentalmente, una función legitimadora de la persona que lo posee. Dependerá de la forma de emisión el que la legitimación opere simplemente mediante la presentación del documento o deba acompañarse de alguna forma de identificación del usuario. En el transporte terrestre el billete suele emitirse al portador. En este caso, por la propia naturaleza de estos documentos, legitiman a cualquiera que los posea por lo que no planteará problemas de identificación. Si el billete es nominativo, sólo aquella persona que está determinada en el billete es susceptible de exigir el derecho al transporte. Esta función de legitimación también opera para el transportista el cual se libera de responsabilidad siempre que cumpla con aquel que está en posesión del billete.
- **Elemento real: el pago del precio:** En el contrato de transporte el pago del precio se suele realizar con anterioridad al comienzo de la ejecución del contrato pero nada obsta para que el mismo se efectúe una vez que el transporte ha comenzado (transporte urbano o transporte menor) o incluso una vez que haya finalizado el servicio (transporte privado en autotaxi).



- **Ejecución del contrato: derechos y obligaciones de las partes:** Una vez perfeccionado el contrato de transporte y cumplidos los elementos real y formal para cada una de las partes comienza la ejecución del mismo. Se trata de un contrato de ejecución instantánea pero esto no quiere decir que durante la ejecución no se puedan distinguir tres fases o periodos en los que las partes tienen diversos derechos y obligaciones. Se pueden distinguir tres momentos: el del comienzo del viaje, el transporte propiamente dicho y la llegada a destino. Cada uno de estos periodos merece un estudio diferenciado.

### 1.3.3. La responsabilidad civil en caso de accidentes de tránsito

Según el diccionario de la Real Academia Española, responsabilidad es: “Deuda, obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de delito, de una culpa o de otra causa legal. De lo que podemos advertir que al hablar de responsabilidad, estamos dando cuenta de los daños ocasionados a otros, lo que implica resarcir o reparar los perjuicios causados.

Por tanto una persona será responsable en la medida que soporta un perjuicio. Para hablar de responsabilidad en el transporte deben concurrir los siguientes **presupuestos:**

- **Autoría.-** que consiste en el obrar humano, individual o colectivo.
- **Antijuridicidad.-** La acción humana debe ser contraria a lo que dispone el ordenamiento jurídico en su totalidad.
- **Imputabilidad.-** consiste en la aptitud del sujeto para saber lo que hace. Esta aptitud está dada por la posibilidad de discernir.
- **Daño.-** La acción ilícita y culpable debe haber ocasionado un daño a otra persona. En tal sentido una persona que ha sufrido un accidente podrá demandar por daños y perjuicios y así evaluar en dinero la totalidad del daño resarcible que el responsable debe satisfacer a favor del damnificado.
- **Relación de causalidad.-** para que surja la responsabilidad de alguien, es necesario que exista conexión causal jurídicamente relevante entre el hecho del que aquel es autor y el daño sufrido por quien pretende su reparación.

- **Culpa y dolo.**- No basta que el agente sea capaz de cometer ilicitudes que lleven a la responsabilidad, es necesario que esa aptitud se ejerza de manera culpable.

#### a) Clasificación de la responsabilidad.

Resulta complicado clasificar la responsabilidad derivada del transporte terrestre, sin embargo la doctrina la clasifica en cuatro grupos: Responsabilidad por culpa, Responsabilidad sin culpa, Responsabilidad contractual y Responsabilidad extracontractual.

- **Responsabilidad por culpa.**- Este tipo de responsabilidad se basa en el principio de “Todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, está obligado a la reparación del perjuicio”.
- **Responsabilidad sin culpa.**- Para este tipo nace el principio de la responsabilidad objetiva, que es aquella que prescinde de la noción de culpabilidad. En el régimen del transporte la responsabilidad objetiva nace contractualmente desde que el pasajero incide en la esfera de dirección del transportista, lo cual importa una acción de resultado, llevar sano y salvo al pasajero.
- **Responsabilidad Contractual.**- se presenta cuando una o ambas partes dejan incumplidas las obligaciones a su cargo, nacidas de la obligatoriedad de un contrato. El contrato es obligatorio para las partes, el incumplimiento de las obligaciones de uno o ambos contratantes originan responsabilidad.
- **Responsabilidad extracontractual.**- Nace independientemente de cualquier manifestación de la voluntad anterior y se manifiesta en los casos de hechos ilícitos que no constituyen delitos. La culpa extracontractual es independiente de una obligación preexistente y consiste en la violación no de una obligación concreta, sino de un deber genérico de no dañar.

## **b) Análisis del Reglamento de infracciones y sanciones de la municipalidad de Lambayeque**

Dentro del marco legal peruano, existen normas de diferente rango que abordan directa o indirectamente el servicio de MOTOTAXIS como medio de transporte público que en las líneas siguientes se detalla:

- **Ley N° 27181 – “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre” (17-Oct-99):** Establece las competencias de las municipalidades para la regulación del Transporte Menor (mototaxis y similares).
- **Ley N° 27189 – “Ley del Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores” (28-Oct-99):** Tiene como objeto reconocer y normar el carácter y la naturaleza del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares. En el Artículo 3° establece que el servicio sólo podrá ser prestado luego de obtener la respectiva autorización otorgada por la Municipalidad donde se desea prestar el servicio.
- **Ley N° 27972 – “Ley Orgánica de Municipalidades” (27-May-03):** Establece que las municipalidades provinciales en materia de transporte, tránsito y vialidad, tienen entre sus funciones normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados (taxis, MOTOTAXIS, triciclos y otros de naturaleza similar). Entre otras.

**Municipalidad Provincial de Lambayeque**  
**Gerencia de Transito, Transportes y Equipo Mecánico**

	<b>ORDENANZAS Y ACUERDOS APROBADOS</b>	<b>Fecha Publicación</b>	<b>Motivo</b>
--	--	--------------------------	---------------

**AÑO 2009**

1	<b>O.M.N° 037/2009-MPL</b>	<b>5/06/2009</b>	Aprueba el Reglamento de Infracciones y sanciones para vehículos menores
---	----------------------------	------------------	--

**AÑO 2013**

2	<b>O.M.N° 019/2013-MPL</b>	<b>3/07/2013</b>	Aprueba el Reglamento de Infracciones y sanciones para vehículos mayores
---	----------------------------	------------------	--

**AÑO 2015**

3	<b>O.M.N° 003/2015-MPL</b>	<b>8/04/2015</b>	Aprueba el Reglamento de Transporte Público Especial de pasajeros en vehículos motorizados y no Motorizados en el Distrito de Lambayeque.
4	<b>O.M.N° 005/2015-MPL</b>	<b>8/04/2015</b>	Aprueba el Reglamento para el Otorgamiento de Licencias de Conducir para Vehículos Menores.
5	<b>O.M.N° 006/2015-MPL</b>	<b>8/04/2015</b>	Aprueba el Otorgamiento de Nuevo Beneficios en el Cobro de Infracciones de Tránsito.
6	<b>O.M.N° 007/2015-MPL</b>	<b>8/04/2015</b>	Aprueba la Reestructuración de Paraderos y Recorridos, vías restringidas, zonas rígidas, señalización y semaforización.
7	<b>O.M.N° 011/2015-MPL</b>	<b>28/04/2015</b>	Aprueba el Reglamento del Depósito Oficial de Vehículos.
8	<b>O.M.N° 013/2015-MPL</b>	<b>5/06/2015</b>	Aprueba la exoneración de Taza de Licencias temporal.
9	<b>O.M.N° 017/2015-MPL</b>	<b>27/08/2015</b>	Aprueba el nuevo TUPA de la Oficina de Tránsito y Transporte
10	<b>O.M.N° 019/2015-MPL</b>	<b>25/08/2015</b>	Aprueba la exoneración de Taza de Licencias temporal.(Ampliación de Plazo)
11	<b>R.G. N° 291/2015-MPL</b>	<b>5/05/2015</b>	Aprueba el Reglamento del Cuerpo de Inspectores de Tránsito y transporte.
12	<b>A.C. N° 061/2015-MPL</b>	<b>6/06/2015</b>	Aprueba Convenio con SUTRAN.

13	<b>A.C. N° 113/2015-MPL</b>	<b>26/10/2015</b>	Aprueba el Convenio con Centro Médico para el otorgamiento de Certificado Médico Psicosomático para la expedición de Licencias de Conducir para vehículos menores según Reglamento.
14	<b>O.M.N° 027/2015-MPL</b>	<b>26/11/2015</b>	Aprueba la Modificatoria parcial de la O.M.N° 007/2015-MPL
15	<b>O.M.N° 031/2015-MPL</b>	<b>29/12/2015</b>	Aprueba el Otorgamiento de Nuevo Beneficios en el Cobro de Infracciones de Tránsito.
<b>AÑO 2016</b>			
16	<b>O.M.N° 022/2016-MPL</b>	<b>2/05/2016</b>	Aprobar el reglamento del servicio de transporte terrestre regular de personas para prestar servicio público urbano e interurbano en el ámbito territorial de la provincia de Lambayeque, el mismo que consta de seis (06) secciones con sus respectivos capítulos, cincuenta y siete (57) artículos y tres (03) disposiciones finales
17	<b>O.M.N° 036/2016-MPL</b>	<b>4/10/2016</b>	Modificar, el artículo 13° de la ordenanza municipal n° 003/2015-mpl de fecha 11 de marzo de 2015.
<b>AÑO 2017</b>			
18	<b>A.C. N° 120/2017-MPL</b>	<b>16/10/2017</b>	Aprueba Renovación del Convenio con Centro Médico para el otorgamiento de Certificado Médico Psicosomático para la expedición de Licencias de Conducir para vehículos menores según Reglamento.

#### **b.1) Las normas de tránsito y su incumplimiento.**

El alto nivel de informalidad en el servicio se refleja en el incumplimiento a casi todas las estipulaciones que se contienen en las normas, lo que coloca en tela de juicio permanentemente este tipo de trabajo, pues aun cuando se reconoce su utilidad, la marginalidad en el cumplimiento de las normas lo vuelve sumamente riesgoso, entre otras razones por: Circular fuera de sus zonas de trabajo, utilizando inclusive vías principales en las que se entromete entre vehículos pesados de gran capacidad, buses, camiones de carga, etc. No respetar los paraderos autorizados, menos las señales de tránsito. No pasar revisiones técnicas que garanticen condiciones óptimas de seguridad del vehículo menor.

No tener SOAT que cubra los gastos de los accidentes de tránsito en los que participan. Contar con un número alto de choferes sin brevete. Inadecuada fiscalización o control policial, no tenemos explicación alguna del porque la policía de tránsito no cumple con su labor designada.

Sobre todas estas características negativas que caracterizan al servicio, se puede plantear que este problema puede iniciarse en la falta de registros exactos y actualizados que permitan a la autoridad edil y policial dimensionar adecuadamente la problemática y plantear soluciones a la misma, que ayuden a recuperar el sentido de autoridad y respeto a la norma. Por eso concluimos diciendo que reconocemos la labor realizada por los mototaxistas pero dentro del marco legal, respeto a la ciudadanía y a ellos mismos, pero no así como lo vienen haciendo, da vergüenza su desempeño como conductores de vidas humanas.

#### **1.4. Formulación del Problema.**

¿Cómo mejorar el servicio de transporte público especial de pasajeros (mototaxis) en el distrito de Lambayeque?

#### **1.5. Justificación e importancia del estudio.**

Mediante la Ley N° 27181, “Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre” se establece las competencias de las municipalidades para la regulación del Transporte Menor (mototaxis y similares), asimismo, a través de la Ley N° 27972, “Ley Orgánica de Municipalidades” de fecha 27 de mayo de 2003 se establece que las municipalidades provinciales en materia de transporte, tránsito y vialidad, tienen entre sus funciones normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados (taxis, mototaxis, triciclos y otros de naturaleza similar).

Dicho de otro modo, las municipalidades tienen la potestad para emitir normas complementarias sobre Transporte público a fin de mejorar la aplicación de los reglamentos Nacionales en función de la Ley N° 27189 y su reglamento aprobado mediante el D.S N°055-2010-MTC.

En ese sentido, es preciso señalar que en la ciudad de Lambayeque, a la fecha existen quince Asociaciones de mototaxis que prestan el servicio de transporte público, lo que hace un número de 1326 mototaxistas debidamente identificados e inscritos ante la Municipalidad Distrital de Lambayeque. No obstante, estos presentan un alto índice de accidentes y agravios en contra de los usuarios, lo que evidentemente, ocasiona un descontento por parte de la ciudadanía que utiliza este servicio para trasladarse dentro de la ciudad.

Entre tanto, el actual Reglamento Distrital de infracciones y sanciones al servicio público especial de pasajeros en vehículos menores otorgada a través de la Ordenanza Municipal N° 037/2009-MPL de fecha 03 de Diciembre del 2009 está evidentemente desactualizado con la normatividad vigente, esto es, con el Reglamento de la ley 27189 “Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su reglamento aprobado mediante del Decreto Supremo N° 055/2010-MTC publicado el 02/12/2010. Motivo por el cual, se propone modificar este reglamento a fin de contribuir con la solución en el sistema de transporte de la Municipalidad de Lambayeque.

Esta propuesta se basa en que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no cuenta con una escala de infracciones y sanciones exclusiva para los vehículos menores, siendo potestad de las municipalidades provinciales reglamentar a través de ordenanzas, el servicio de este tipo de transporte de manera eficaz y eficiente. En ese sentido, una adecuada planificación del transporte público, va a coadyuvar en el desarrollo de esta ciudad, ya que contribuiría a mejorar las condiciones de accesibilidad de la población, permitiendo integrar a los moradores de las áreas periféricas con las ventajas que ofrecen las zonas urbanas (servicios educativos, de salud, mayores oportunidades laborales, etc.).

La importancia y utilidad de este tema radica, en primer lugar, en que este, atiende y refleja una realidad actual y palpable en la ciudad de Lambayeque, que cada vez se vuelve más insostenible, debido al gran número de accidentes y agravios en contra de los usuarios que utilizan el servicio de transporte público que prestan las mototaxis.

Asimismo, es un tema útil en el sentido que se propone mejorar el Servicio de Transporte Público, mediante la incorporación de infracciones y sanciones al actual Reglamento Distrital sobre la materia.

Finalmente, este tema será de gran provecho para todos aquellos estudiosos que pertenecen a nuestra comunidad científica, así como para quienes integran el parlamento y gozan de iniciativa legislativa, con el objetivo de que profundicen y analicen el presente estudio.

## **1.6. Hipótesis.**

La modificación del Reglamento Distrital de Infracciones y Sanciones al servicio público especial de pasajeros y carga en vehículos menores mejorará el servicio de transportes público especial de pasajeros (mototaxis) en el distrito de Lambayeque.

## **1.7. Objetivos**

### **1.7.1. Objetivos General**

Proponer la modificación del Reglamento distrital de infracciones y sanciones al servicio público especial de pasajeros y carga en vehículos menores para mejorar el servicio de transportes público especial de pasajeros (mototaxis) en el distrito de Lambayeque.

### **1.7.2. Objetivos Específicos**

Identificar las características generales de las mototaxis, su definición y estructura.

Evaluar la competencia de las municipalidades en la regulación del servicio de transporte.

Analizar el reglamento de infracciones y sanciones de la municipalidad de Lambayeque.



## **II. MATERIAL Y MÉTODO**

A continuación, describiré el tipo y diseño, así como el método utilizado para llevar a cabo la investigación. También se explica la población y la muestra de estudio, variables, operacionalización, técnicas e instrumentos de recolección de información.

### **2.1. Tipo y diseño de investigación**

La presente investigación, según el enfoque, es de tipo cuantitativo, toda vez que se recoge y analizan datos sobre las variables a fin de probar la hipótesis. Por el nivel de alcance, es descriptiva, pues explica el problema del transporte menor (mototaxis) en la ciudad de Lambayeque. Es explicativa porque se indica la forma en que la variable independiente influye en la dependiente.

### **2.2. Población y muestra**

La población de estudio está formada por los agentes de tránsito que laboran en la ciudad de Lambayeque, a los prestadores del servicio y al público usuario. La población de mototaxistas debidamente empadronados en la Municipalidad de Lambayeque asciende a 1326 mototaxistas.

De la población descrita se ha tomado una muestra de 177 mototaxistas a quienes se les aplicará el cuestionario, que se encuentra detallado en los anexos de la presente investigación.

Se debe precisar que el cuestionario también será aplicado a los usuarios que utilizan los servicios de mototaxis para trasladarse dentro de la ciudad, siendo que se aplicó a un total de 123 personas. Siendo el total de la muestra 300 personas entre conductores de mototaxis y usuarios de este servicio de transporte menor.

### **2.3. Variables, Operacionalización**

En la presente investigación se tienen dos variables de investigación, las cuales son:

### **Variable independiente:**

- : Reglamento distrital de Infracciones y Sanciones

### **La variable dependiente:**

- Servicio de Transporte público especial de pasajeros (mototaxis).

A continuación se presenta de manera gráfica la operacionalización de las variables con sus respectivas dimensiones e indicadores, los mismos que serán recogidos a través de una encuesta que se aplicará a los conductores y usuarios del servicio de transporte de mototaxis, en el Distrito de Lambayeque.

<b>Variables</b>	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Técnica e instrumento de recolección de datos</b>
<b>Variable Independiente:</b> Infracciones y Sanciones	- Normativa de transporte.	- Conoce - Desconoce	<b>Técnica:</b> <b>Encuesta</b>  <b>Instrumento:</b> <b>Cuestionario de preguntas</b>
	- infracciones de tránsito.	- Conoce - Desconoce	
	- Policía de Tránsito	- Imposición de papeletas - Decomiso de vehículo	
<b>Variable Dependiente:</b> Servicio de transporte	- Conductores	- Conoce - Desconoce	
	- Usuarios	- Conformes - Disconformes	

#### **2.3.1. Variable independiente: Las infracciones y sanciones en el transporte.**

- **Normativa de transporte:**

- La Ley N° 27181, Ley general del transporte y tránsito terrestre de fecha 07 de octubre de 1999, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, y rige en todo el territorio de la República; tiene como objetivo la satisfacción de las necesidades de los usuarios y el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

De conformidad con en el Art. 17, se establece que las municipalidades provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad a las leyes y los reglamentos nacionales tienen competencia en materia de transporte y tránsito terrestre (competencias Normativas, competencias de Gestión, Competencia de Fiscalización).

- **Infracciones de tránsito:** La infracción es toda acción u omisión del transportista autorizado a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y a las disposiciones contenidas en las normas dictadas por la Municipalidad competente. Las infracciones se pueden clasificar en: leves, graves y muy graves.

- **Policía de Tránsito:** Aquel miembro de la Dirección Nacional de Seguridad Vial y Carreteras, que tiene a su cargo el control de tránsito y transporte público y/o el representante de la Policía Nacional de la Jurisdicción. Dicho sea de paso, el Policía de Tránsito debe capacitarse y actualizar al personal de la policía en todos los aspectos que se relacionan con la vigilancia del tránsito de vehículos y peatones.

Asimismo, empleará para ello información disponible y consignada en el material educativo desarrollado en el país y en otras naciones. Reconociendo que el primer contacto de la población con el cuerpo administrativo del Gobierno es el servicio policiaco, la capacitación del personal deberá destacar la naturaleza de la función policiaca como actitud de servicio en beneficio del flujo de vehículos y el desplazamiento del peatón.

### **2.3.2. Variable dependiente: Servicio de Transporte de vehículos menores (Mototaxis).**

- **Conductores:** Es toda persona, hombre o mujer, que opera un vehículo motorizado o no motorizado, y que está autorizado por la Municipalidad competente para prestar el servicio especial con la debida licencia de conducir y credencial del conductor.

El conductor representa uno de los factores más importantes en el estudio de los accidentes de tránsito, ya que este está influenciado por condiciones climáticas, emocionales, físicas y de la vía, debido a que el diseño tanto de las carreteras como el de los automóviles está dirigido a la seguridad, y comodidad de este.

- **Usuarios:** Aquella persona que solicita el servicio de transporte en vehículo menor (Mototaxi). El uso frecuente de este servicio se realiza a pesar de su falta de seguridad y más por un tema de economía y rapidez. La gran mayoría de los conductores son imprudentes en su transitar, pero que, ante la falta de un buen servicio de transporte público, sus servicios son un mal necesario.

#### **2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad**

El método utilizado es cuantitativo, pues se requiere saber los datos de las infracciones cometidas y la conformidad con el servicio de transporte recibido. Se utilizará la técnica de la encuesta, para lo cual se aplicará un cuestionario de preguntas tanto a los conductores de las mototaxis, como al público usuario de dicho servicio.

#### **2.5. Procedimientos de análisis de datos**

En virtud a las técnicas utilizadas se elaboró los instrumentos respectivos, los mismos que se aplicaron a los colaboradores del área en estudio, realizando la recolección de datos, los mismos que se procesaron y se estableció resultados y conclusiones que nos conllevó a elaborar la propuesta final.

#### **2.6. Aspectos éticos**

El estudio que se realizó deja constancia que no existe ningún tipo de conflicto de interés entre el investigador, las Asociaciones de Mototaxis, sus pilotos o usuarios del mismo, ya que, la información se obtuvo de la base de datos tanto de la Municipalidad de Lambayeque como de la Policía Nacional del Perú durante los años 2015 y 2016. Además, la investigación, se realizó con profesionalismo y se trabajó con datos reales, que son de uso público, sin quebrar los principios de confidencialidad y respeto a la persona que serán solo de uso académico.

## 2.7. Criterios de rigor científico

En esta investigación se tuvo como criterios de rigor científico propuesto por Guba y Lincoln (1994) como se citó en Hernández, Fernández & Baptista (2010):

<b>Criterio</b>	<b>Cuantitativo</b>
Valor verdadero	Validez interna (Criterio de Jueces expertos. Contenido)
Aplicabilidad	Validez externa (generalización) (Criterio de Jueces expertos)
Consistencia	Fiabilidad Aplicación Piloto. Test – Re test
Neutralidad	Objetividad (Criterio de Jueces expertos; constructo)

#### **IV. RESULTADOS**

En este capítulo presentamos los datos más relevantes que sirven para dar sustento a nuestra investigación. Este capítulo está dividido en dos partes. En la primera parte presentamos los datos estadísticos proporcionados por la Municipalidad Provincial de Lambayeque y la Policía Nacional del Perú.

La Municipalidad Provincial de Lambayeque, trabaja de manera conjunta con los efectivos de la Policía Nacional del Perú a fin de coordinar la realización de los operativos correspondientes.

Además como trabajador de la Municipalidad Provincial de Lambayeque, tengo la facilidad de acceder a información relevante respecto al tema investigado. Por ello en este capítulo se presentarán los datos más relevantes, que ayuden al desarrollo de la presente investigación.

Los datos que se muestran a continuación han sido recopilados, seleccionados y trabajados. Por ello se presenta el número real de mototaxista empadronados y registrados en la Municipalidad de Lambayeque. Así también se muestran los datos más resaltantes obtenidos de los operativos realizados por la Policía Nacional del Perú durante los años 2015 y 2016. Se debe precisar que los datos proporcionados por la Policía Nacional del Perú son cuadros mensuales, los mismos que han sido consolidados de forma semestral, para la presentación del número de operativos realizados. Para el caso de las infracciones sólo se presentan en los gráficos aquellas infracciones cometidas por vehículos menores pues las mototaxistas están dentro de esta categoría. Sólo se han tomado en cuenta aquellas infracciones que se han realizado de manera recurrente por parte de los conductores y que su accionar representan un peligro para la sociedad lambayecana.

En la segunda parte presentamos los datos obtenidos de la aplicación de las encuestas realizadas al público usuario del servicio de mototaxis, así como a los mototaxistas que se encuentran debidamente empadronados.

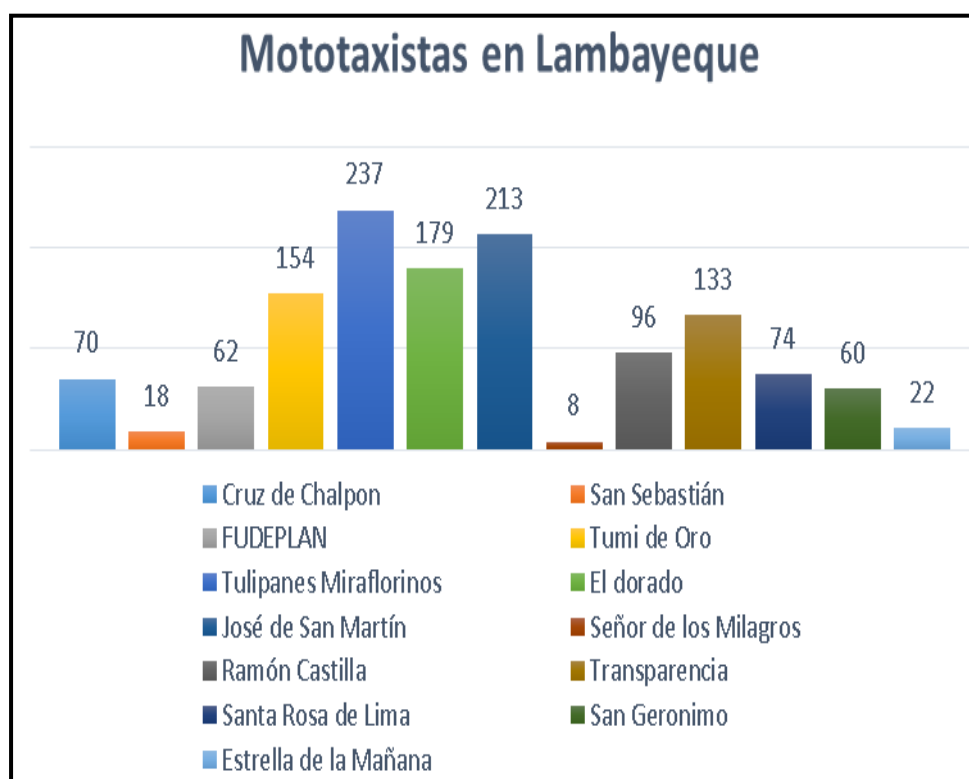
#### **4.1. Análisis de los datos obtenidos en la Municipalidad Provincial de Lambayeque y la Policía Nacional del Perú:**

De los datos que obran en los archivos de la Municipalidad Provincial de Lambayeque, podemos afirmar que existen un total de 1326 mototaxis registradas y empadronadas en la Municipalidad Provincial del Chiclayo hasta diciembre del 2016. Dichas mototaxis se encuentran agrupadas en un total de 13 asociaciones debidamente reconocidas y registradas, estas son:

- Cruz de Chalpon
- San Sebastián
- FUDEPLAN
- Tumi de Oro
- Tulipanes Miraflores
- El dorado
- José de San Martín
- Señor de los Milagros
- Ramón Castilla
- Transparencia
- Santa Rosa de Lima
- San Geronimo
- Estrella de la Mañana

## GRÁFICO 1

*Distribución numérica de las asociaciones de Mototaxistas en Lambayeque.*



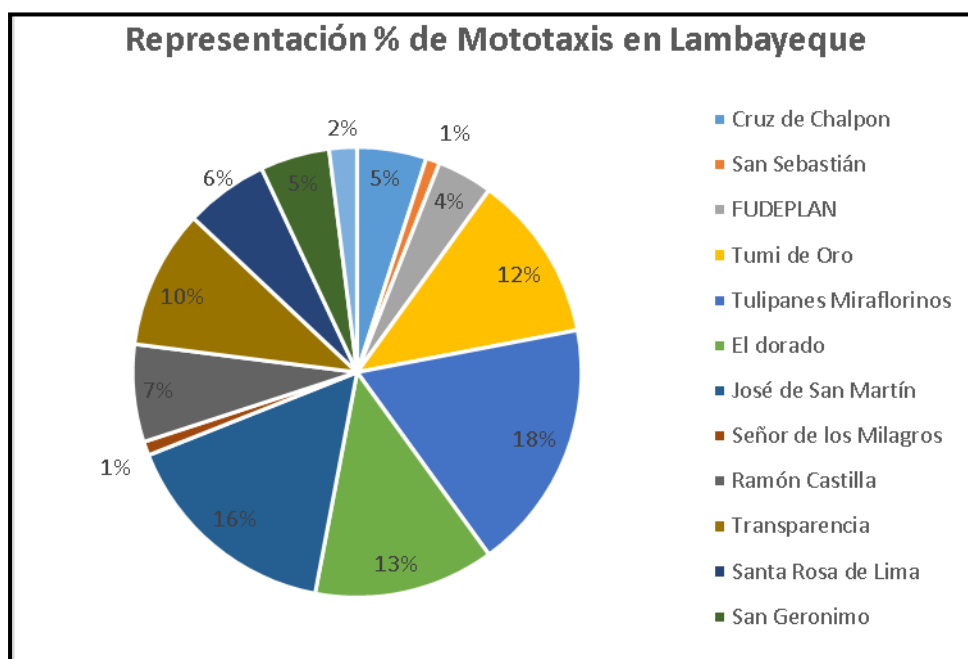
Fuente: Elaboración propia

Del gráfico presentado podemos resaltar los aspectos más importantes. La asociación que agrupa al mayor número de moto taxistas es Tulipanes Miraflores, quien tiene un total de 237 afiliados; seguida de la asociación José de San Martín que cuenta con un total de 213 mototaxistas afiliados. En tercer lugar tenemos a la asociación el Dorado con un total de 179 afiliados. La asociación que tiene el menor número de afiliados es la asociación Señor de los Milagros que sólo cuenta con 8 mototaxistas afiliados.



## GRÁFICO 2

*Representación porcentual de la distribución de los mototaxistas en las diversas asociaciones existentes en la ciudad de Lambayeque.*

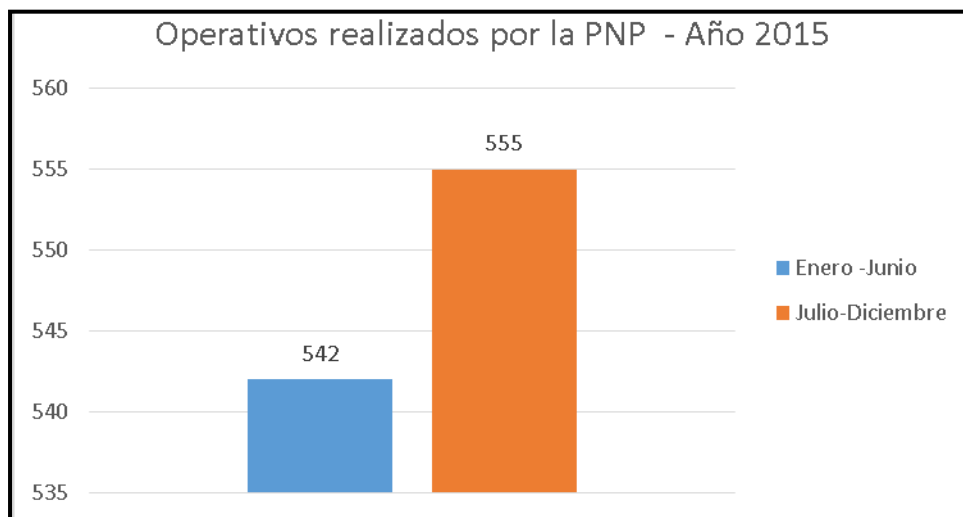


Fuente: Elaboración propia

Entre las asociaciones José de San Martín que tiene un total del 16% de asociados, el dorado que tiene un 13% de asociados, Tulipanes Miraflores con un 18% de asociados y la asociación Tulipanes Miraflores con un 12% de asociados, tiene el 59% de afiliados, por ello podemos afirmar que estas cuatro asociaciones tienen la mayor población de asociados en la ciudad de Lambayeque.

### GRÁFICO 3

*Operativos que realizó la Policía Nacional del Perú durante el semestre enero a junio y de julio a diciembre del año 2015*



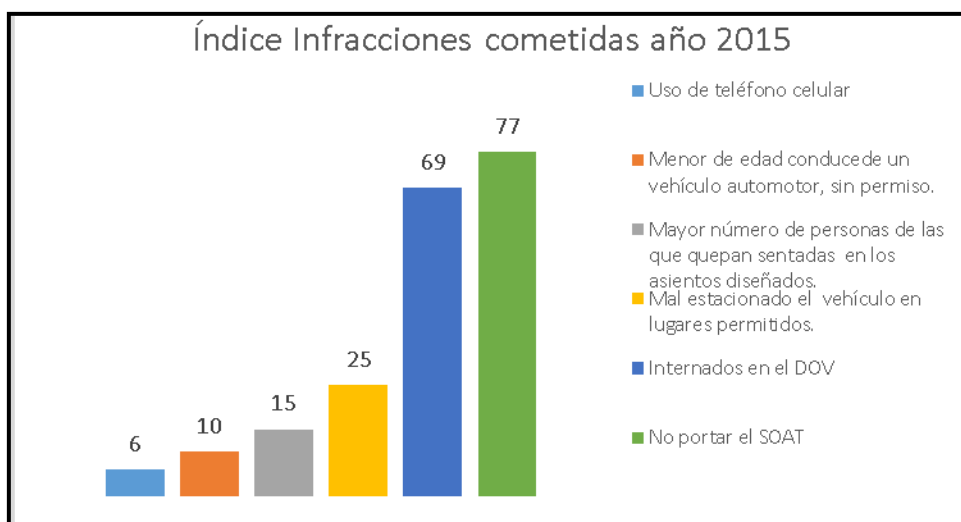
Fuente: Elaboración propia

En el gráfico N° 3 podemos observar la cantidad de operativos que durante el semestre enero a junio y de julio a diciembre del año 2015 realizó la Policía Nacional del Perú. En el año 2015 se realizaron un total de 1097 operativos en la ciudad de Lambayeque.

Del semestre enero a junio se realizaron un total de 542 operativos, y del semestre julio a diciembre se realizaron un total de 555 operativos.

## GRÁFICO 4

*Índice de las infracciones con mayor incidencia que se registraron durante el año 2015.*



Fuente: Elaboración propia.

La infracción más recurrente es conducir un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito- SOAT o en su defecto que el SOAT no se encuentre vigente o no corresponda al vehículo.

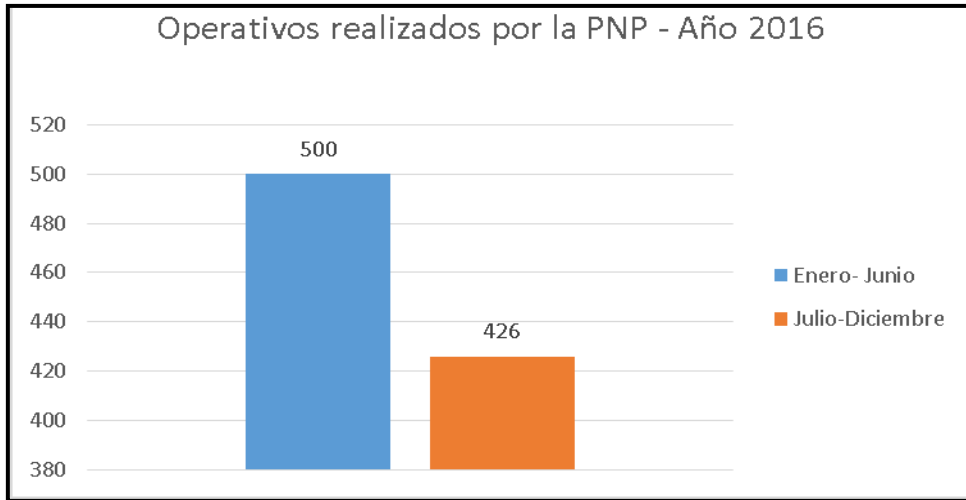
Otra conducta frecuente en el año 2015, respecto de las infracciones cometidas es que los vehículos son internados en el DOV.

También es frecuente que los vehículos menores se encuentren mal estacionados en lugares donde sí está permitido estacionarse.

Una conducta común y repetitiva es conducir un vehículo con mayor número de personas de las que quepan sentadas en los asientos diseñados de fábrica, esto se realiza con el fin de que el conductor obtenga mayores ingresos económicos, sin embargo pone en riesgo la vida de los pasajeros.

## GRÁFICO 5

*Número de operativos que realizó la Policía Nacional del Perú durante el año 2016 en la ciudad de Lambayeque.*

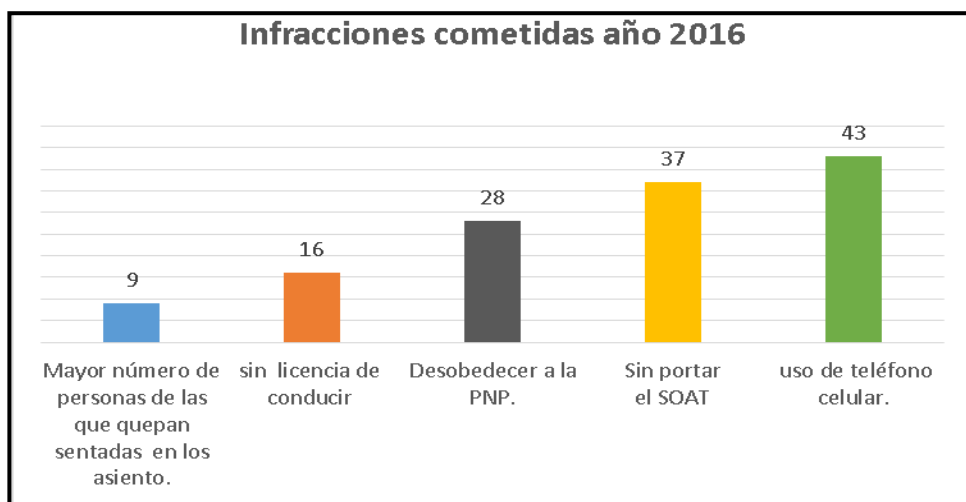


Fuente: Elaboración propia

Del gráfico presentado podemos advertir que durante el semestre enero a junio del 2016 se realizaron un total de 500 operativos. Durante el semestre julio a diciembre del 2016 se realizaron un total de 426. De lo anterior podemos concluir que durante el año 2016 se realizaron un total de 926 operativos por parte de la Policía Nacional del Perú.

## GRÁFICO 6

*Índice de infracciones cometidas durante el año 2016*



Fuente: Elaboración propia

Del gráfico podemos resaltar que la infracción con mayor frecuencia de realización es conducir el vehículo haciendo uso del celular, actividad de alto riesgo por cuanto se pone en peligro la vida del conductor y los pasajeros. El conductor debe tener ambas manos en el volante, sin embargo es una conducta temeraria manejar y utilizar el celular.

Otra conducta infractora frecuente es conducir el vehículo sin portar el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito- SOAT, o en su defecto portar dicho documento pero que no corresponda a la unidad vehicular en uso.

Durante el año 2016, también se evidencia que se ha cometido infracción, por desobediencia a la autoridad policial.

Otras infracciones cometidas son conducir sin licencia y transportar a mayor número de personas de las que quepan sentadas en los asientos.

### GRÁFICO 7

*Cuadro comparativo entre el número de operativos realizados durante el año 2015 y el 2016.*



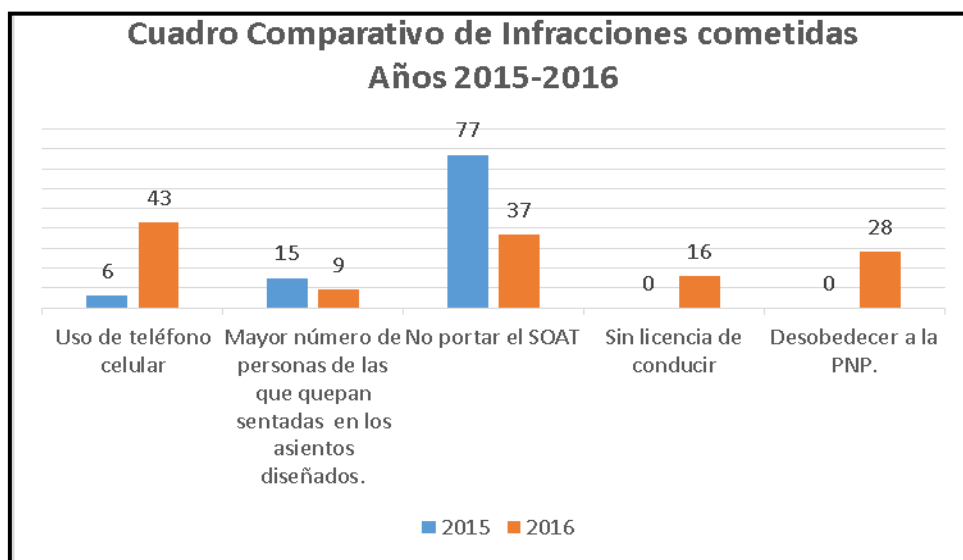
Fuente: Elaboración propia

Del cuadro podemos verificar que en el año 2015 se realizaron un total de 1097 operativos más que en el año 2016 en donde sólo se realizaron 926 operativos.

Consideramos que a medida que pasa el tiempo es de vital importancia que la realización de los operativos vaya en aumento y no en descenso.

### GRÁFICO 8

**Cuadro comparativo del número de infracciones realizadas durante los años 2015-2016.**



Fuente: Elaboración propia

El cuadro nos revela varios datos importantes que a continuación detallaremos:

Durante año 2015 la infracción más cometida ha sido conducir el vehículo sin portar el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito- SOAT, o en su defecto portar dicho documento pero que no corresponda a la unidad vehicular en uso, sin embargo durante el año 2016 ha disminuido el número de infracciones a la mitad, situación que es meritoria resaltar pero que se debe seguir trabajando a fin de desaparecer por completo.

Durante el año 2015 sólo se cometieron 6 infracciones por usar el celular mientras se conduce el vehículo, sin embargo en el año 2016 esta infracción se ha elevado enormemente, lo que denota que la población no toma conciencia de la importancia de conducir siguiendo las exigencias de transportes, a fin de no cometer infracciones que puedan poner en riesgo la vida del conductor y sus pasajeros.

Durante el año 2016, se puede apreciar la presencia de nuevas infracciones que durante el 2015 no se presentaron, estas son conducir sin licencia y desobedecer las reglas de tránsito dadas por el personal de la policía.

Es preocupante que el índice las infracciones vaya en aumento, esto revela que el sistema de transporte en general tiene serias deficiencias que deben mejorarse y una forma de conseguir ello es con la modificación del reglamento de tránsito.

#### **4.2. Análisis de los Resultados de la encuesta aplicada a usuarios del servicio de mototaxis y a los mototaxistas:**

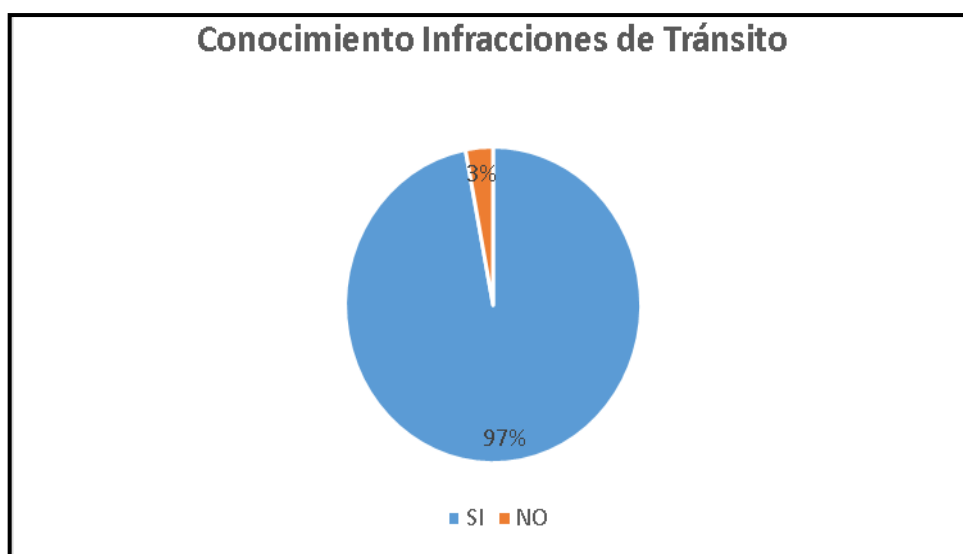
A continuación se presentan los resultados de la encuesta aplicada a los usuarios y transportistas del servicio de mototaxis, en la ciudad de Lambayeque.

La encuesta fue aplicada a un total de 250 personas (entre usuarios y transportistas), Los datos que se presentan en las gráficas son datos porcentuales.

Se continuará con la numeración de los gráficos presentados en el apartado 4.2. a fin de evitar confusiones.

#### **GRÁFICO 9**

*Grado de conocimiento de las infracciones de tránsito por parte de los ciudadanos y los conductores de mototaxis.*

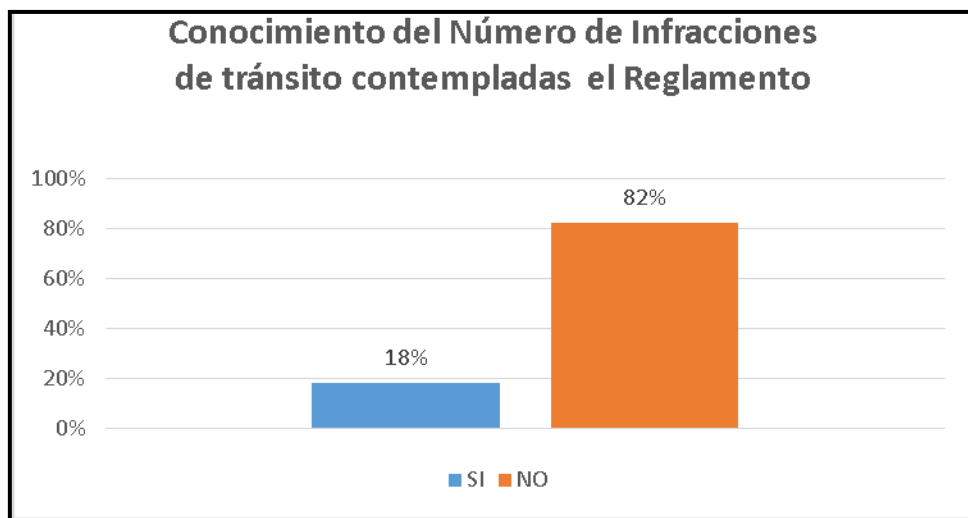


Fuente: Elaboración propia

Los resultados son claros y precisos, el 97% de los encuestados afirman conocer que las infracciones de tránsito son permanentes.

### GRÁFICO 10

*Conocimiento del número y contenido de las infracciones contempladas en el reglamento de tránsito de la Municipalidad de Lambayeque.*



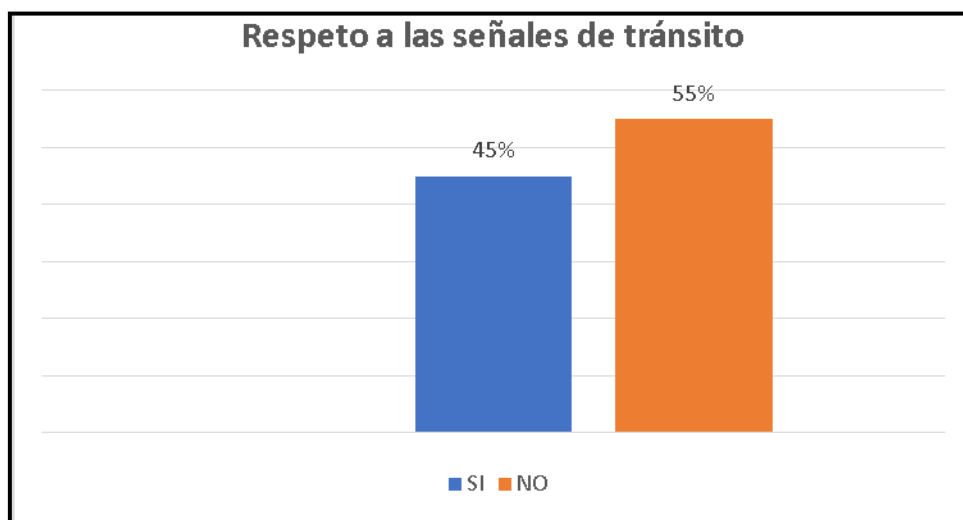
Fuente: Elaboración propia

Sin embargo si analizamos el gráfico N° 10 en donde se presentan los resultados del conocimiento del número y contenido de las infracciones los resultados son distintos, pues sólo en 18 % afirma conocer el número y contenido de las infracciones contempladas en el reglamento de tránsito de la Municipalidad de Lambayeque.



## GRÁFICO 11

### *El respeto de las señales de tránsito*

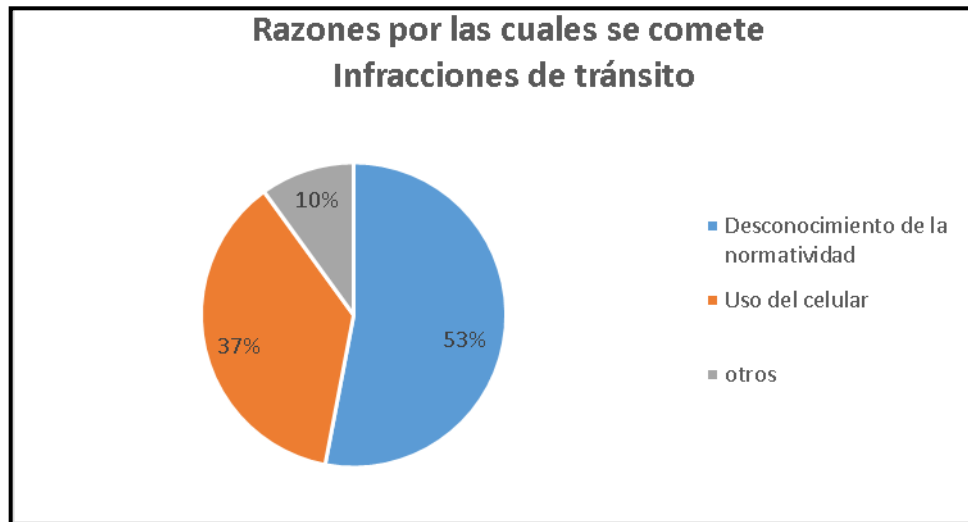


Fuente: Elaboración propia

En el gráfico N° 11, presentamos los resultados a la pregunta sobre el respeto de las señales de tránsito, al respecto las respuestas están divididas por cuanto el 45% afirman que conocen y respetan las señales de tránsito y el 55 % afirman que no respetan las señales de tránsito. Las respuestas como afirmo están divididas, y no debemos olvidar que es el número de encuestas fue en su mayoría mototaxistas que asumen conocer las infracciones de tránsito.

## GRÁFICO 12

### *Razones por las cuales se comete infracciones de tránsito*

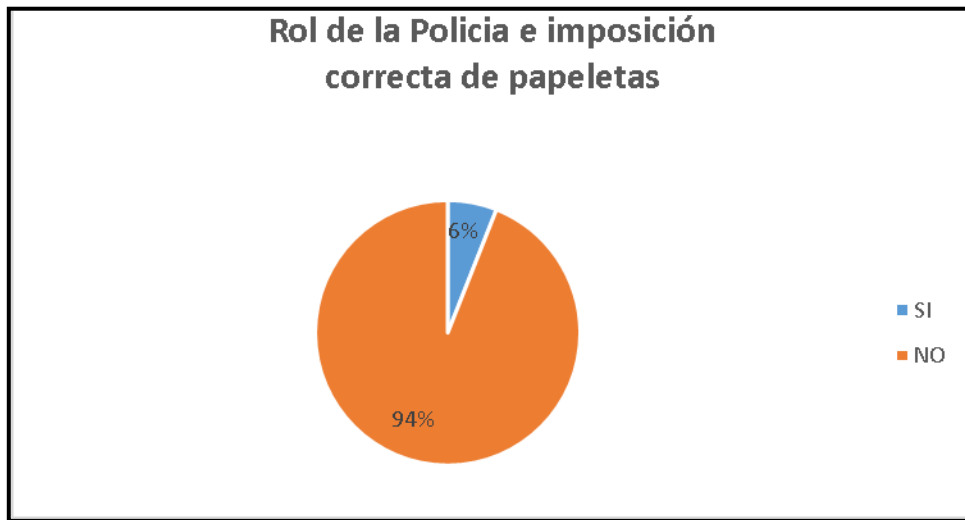


Fuente: Elaboración propia

En el gráfico N°12, podemos observar las razones por las cuales se cometen las infracciones al reglamento de tránsito. Los encuestados manifiestan que la principal causa es el desconocimiento de la normatividad de tránsito con un 53%, seguida por el uso del celular con un 37%. Estos resultados nos permiten confirmar nuestra hipótesis de investigación y además coinciden con los datos recogidos por la Policía Nacional del Perú, en donde también se revela que una de las infracciones que se comenten con mayor frecuencia es por el uso del celular. Al respecto debemos resaltar que la tecnología nos alivia muchos procesos y nos ayuda a optimizar resultados. Sin embargo los problemas surgen por el uso inadecuado de la tecnología. Pues el uso del celular mientras se conduce un vehículo de transporte puede generar accidentes de tránsito, que ponen en riesgo la vida de los pasajeros y el conductor.

## GRÁFICO 13

### *El rol de la Policía e imposición correcta de papeletas*



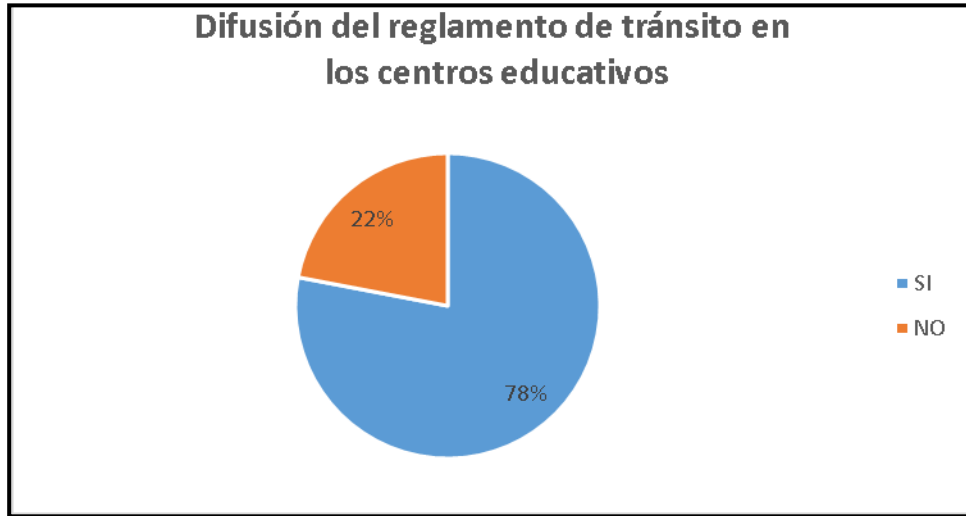
Fuente: Elaboración propia

En el gráfico N° 13, denominado el rol de la Policía e imposición correcta de papeletas, se puede observar que los encuestados se encuentran muy disconformes con el rol de la policía, pues al ser preguntados si considera que la policía cumple su labor de forma eficiente, lo que se refleja en la imposición adecuada de las papeletas de tránsito, los usuarios respondieron un 94% que no cumple de forma adecuada su labor, y sólo un 6 % manifiesta estar conforme con su labor.

Esto nos demuestra dos cuestiones importantes, primero la imagen de los efectivos policiales no tiene una adecuada aceptación dentro de la población; segundo los conductores perciben que los policías cometen abusos al momento de imponer las sanciones respectivas.

## GRÁFICO 14

### *Difusión de Reglamento de tránsito en los Centros Educativo*

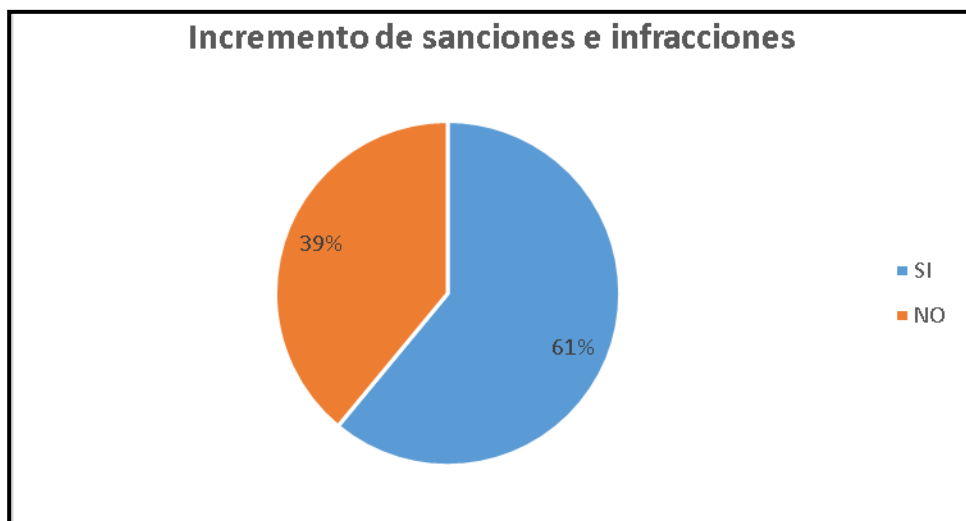


Fuente: Elaboración propia

En el gráfico N° 14, denominado Difusión del reglamento de tránsito en los centros educativos, podemos advertir que el 78% de la población opina que se debe realizar una campaña de difusión del reglamento de tránsito desde los colegios, con la finalidad de concientizar a la población de la importancia de su conocimiento.

## GRÁFICO 15

### *Incremento de sanciones e infracciones*



Fuente: Elaboración propia

En el gráfico N° 15 denominado incremento de sanciones e infracciones hemos obtenido como resultado que el 61% de encuestados consideran que deben aumentarse las sanciones e infracciones; siendo que el 39% está en desacuerdo en aumentar las infracciones.

#### **4.3. Propuesta de la investigación**

En el aparatado anterior hemos presentado los resultados más resaltantes de la encuesta realizada, en donde se ha evidenciado que las faltas que se cometen al reglamento de tránsito son recurrentes, siendo ello así en este apartado presentaremos una propuesta de modificación del reglamento a fin de contribuir con la solución en el sistema de transporte de la Municipalidad de Lambayeque.

Luego de haber realizado la presente investigación soy de la opinión de implementar en el reglamento de infracciones de la municipalidad de Lambayeque, sanciones que conlleven a un normal desarrollo de la actividad del transporte menor. Obviamente lo que se propone es una mejora en la clasificación de las sanciones a imponer, dentro del marco de la dignidad de la persona humana, asumiendo compromisos que garanticen la convivencia pacífica dentro del distrito lambayecano.

En tal sentido se propone la siguiente ordenanza:

#### **ORDENANZA MUNICIPAL N° 000/2017-MPL**

**EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE LAMBAYEQUE.**

#### **CONSIDERANDO:**

Que la Municipalidad Provincial de Lambayeque, es el Órgano de Gobierno Local, promotor del desarrollo y la economía local, que goza de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia dentro del Ordenamiento Constitucional y Jurídico vigente, correspondiéndole, a su Concejo

Municipal, crear, modificar, suprimir o exonerar de contribuciones, tasas, arbitrios, Licencias y derechos, conforme a Ley.

Que, mediante Oficio N° 0xxx-2017-MPL-GTTyEM, de fecha xxx de mayo del 2017, el señor Luis Panta Boggio, en calidad de Gerente de Transito, Transporte y Equipo Mecánico de la Municipalidad Provincial de Lambayeque, se dirige a la Gerencia Municipal adjuntando un Proyecto de Ordenanza Municipal, que APRUEBA EL NUEVO REGLAMENTO DE INFRACCIONES Y SANCIONES actualizado, que se aplicará a los vehículos menores (MOTOTAXIS) autorizados en asociación, que prestan servicio público de pasajeros en la Jurisdicción de nuestro Distrito, para su análisis y derivación a la Gerencia de Asesoría Jurídica y, que infrinjan el Reglamento Nacional y Normas de Naturaleza emitidas por nuestra Municipalidad provincial, con los argumentos legales y técnicos necesarios sobre la necesidad de actualizar la normatividad pertinente que refiere el proyecto para su aplicación, propuesta que por su finalidad e importancia requiere que el órgano Colegiado emisor le otorgue el trato prioritario correspondiente.

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, en su artículo 1 reconoce al servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre;

Que, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde la dación del D.S N°055-2010-MTC Reglamento de la citada Ley, sus disposiciones, han sido superadas por cuanto la actual realidad del transporte y tránsito terrestre, razón por la cual, y habiéndose efectuado diversas modificaciones a la normatividad en dicha materia, resulta necesario contar con un nuevo marco normativo cuya aplicación cubra las necesidades de los prestadores y usuarios del servicio, así como de la

propia Administración, en virtud de que el MTC no ha dictado una escala de infracciones y Sanciones, exclusivas para los vehículos menores, siendo potestad esta de las Municipalidades provinciales según Ley, la de emitir normas complementarias para tal efecto.

Que de acuerdo a lo que dispone el Artículo 25 del Decreto Supremo N° 055/2010-MTC publicado el 02/12/2010 constituye infracción a las normas del Servicio Especial toda acción u omisión, del Transportador Autorizado, a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y a las disposiciones contenidas en las normas complementarias dictadas por la Municipalidad Distrital Competente. Dichas infracciones se califican en leves, graves y muy graves.

La Municipalidad Distrital Competente tipificará, calificará y sancionará las infracciones al Servicio Especial con amonestación, multa no mayor al 5% de la UIT vigente al momento del pago, suspensión de hasta quince (15) días calendario para la prestación del Servicio Especial o cancelación del Permiso de Operación, según escala que determine dicha autoridad administrativa.

Que la Ordenanza Municipal N° 037/2009-MPL del 03 de Diciembre del año 2009, que aprueba el Reglamento Distrital de Infracciones y Sanciones al Servicio Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores hasta la fecha vigente, debe ser actualizado con la normatividad vigente como lo es con el Reglamento de la ley 27189 “Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su reglamento aprobado mediante del Decreto Supremo N° 055/2010-MTC publicado el 02/12/2010, por lo que resulta PROCEDENTE SU APROBACION SOLICITADA.

**POR CUANTO:**

Conforme a la normatividad e informes acotados; estando a lo dispuesto por los Arts. I, II del Título Preliminar, 11°, 17°, 39°, 40° y conexos de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972; el Concejo Municipal de Lambayeque, en su tercera sesión ordinaria del xx del mes de xxxxxxxx del año 2017.

## **ORDENANZA MUNICIPAL:**

**ARTICULO PRIMERO.-** APROBAR, por los considerandos expuestos el **NUEVO REGLAMENTO DISTRITAL DE INFRACCIONES Y SANCIONES AL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS Y CARGA EN VEHICULOS MENORES(MOTOTAXIS-MOTOCARGUERA-MOTOFURGON)** (Hasta 250 cc.); cuyo cuadro de tipificación de Multas y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre en vehículos menores de servicio especial en el distrito de Lambayeque, es parte de la presente ordenanza, teniendo en consideración que La Municipalidad Distrital de la jurisdicción donde se presta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, encargada de autorizar, controlar y supervisar dicho servicio así como de aplicar las sanciones por infracción al presente reglamento y a las disposiciones complementarias que dicte en ejercicio de su función reguladora del servicio especial, así como que en las definiciones contempladas en el Reglamento señalado señala que el Vehículo Menor es Vehículo de tres (3) ruedas, motorizado y no motorizado, especialmente acondicionado para el transporte de personas o carga, cuya estructura y carrocería cuentan con elementos de protección al usuario.

1.- Crease en el Distrito de Lambayeque, “El Nuevo Reglamento Distrital de Infracciones y Sanciones” al Servicio Público Especial de Pasajeros y carga en Vehículos Menores (Mototaxis), que será de aplicación en todo el ámbito jurisdiccional del Distrito de Lambayeque, las mismas que han sido catalogadas de acuerdo al tipo de Infracción y tipificadas de acuerdo a su gravedad o reincidencia en: Muy Graves (MG), Graves (G) y Leves (L).

2.- Las infracciones contenidas en el presente Reglamento obedecen a la facultad que ostentan los Gobiernos Locales de emitir normas complementarias para la mejor aplicación de los reglamentos Nacionales en función de la Ley N° 27189 y su reglamento aprobado mediante el, D.S N°055-2010-MTC.

2.1. Las infracciones contenidas en el Código y transito aprobado mediante el Decreto Supremo N° 016/2009-MTC y todas sus modificatorias, serán las mismas de aplicación para los vehículos menores autorizados por nuestra



municipalidad provincial, fundamentalmente por el hecho de NO desvirtuar el espíritu de la norma original emitida por el MTC, y adicionalmente serán parte del presente Reglamento las infracciones que resulten pertinentes dentro de nuestra jurisdicción que se adicionan al cuadro de tipificación de Multas y medidas preventivas aprobado en el Artículo primero, y las sanciones pecuniarias serán aplicadas por la Municipalidad provincial de Lambayeque de acuerdo a lo establecido en el Artículo 25 del Decreto Supremo N° 055/2010-MTC publicado el 02/12/2010 quien tipificará, calificará y sancionará las infracciones al Servicio Especial con amonestación, multa no mayor al 5% de la UIT vigente al momento del pago, según escala que determine dicha autoridad administrativa y las sanciones administrativas serán las mismas previstas en la Ley 29365, ley que creó el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, considerando además las infracciones que no están contenidas en el indicado Código de Transito y su modificatoria, que forman parte del presente, podrán ser aplicadas por la PNP e Inspectores de Transito y Transportes de nuestra jurisdicción, encargados del control del tránsito según corresponda para vehículos menores, y la Sanción aplicada por el Municipio será adecuada a lo que determina el Decreto Supremo N° 055/2010-MTC.

- 2.2. Todas las sanciones contenidas en el cuadro de tipificación de Multas y medidas preventivas aprobado, tendrán una rebaja del 50%, si estas son pagadas dentro de los cinco días después de colocada la infracción, siendo sancionadas por la Autoridad Distrital de Tránsito y Transporte competente, en todo el ámbito jurisdiccional del Distrito de Lambayeque, excepto las infracciones tipificadas como: M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M12, M16, M17, M20, M21, M23, M27, M28, M29, M31, M32.
- 2.3. En los casos en que el vehículo haya sido internado en el Deposito oficial de vehículos (DOV), este permanecerá en este mismo lugar el tiempo que demore al Conductor o propietario en cancelar su multa, su derecho de depósito y subsanación de la falta que ocasionó el internamiento si fuera el caso, dentro del horario establecido por la Municipalidad Provincial de

Lambayeque y de acuerdo al D.S N°016/2009-MTC y sus modificatorias, las Autoridades autorizadas a imponer Infracciones de Tránsito será la Policía Nacional del Perú encargada del control del tránsito y los Inspectores de tránsito debidamente autorizados dentro de su jurisdicción.

2.4. Constituye atenuante de la infracción la necesidad o urgencia que pueda verificarse siempre y cuando guarde relación con la falta cometida, de acuerdo al Art. 293° del D.S. 016/2009-MTC.

La sanción podrá ser reducida o dejada sin efecto a criterio de la Autoridad Municipal en caso de existir la atenuante referido en el artículo anterior, y como consecuencia de ello las faltas u omisiones en detrimento del transportador autorizado serán anuladas.

2.5. El derecho del Depósito Vehicular será de aplicación para todos los vehículos menores que infringen este Reglamento así como el Reglamento Nacional de Infracciones y Sanciones, de acuerdo a lo que establezca el TUPA vigente a la fecha de aplicación de la falta, o dejado sin efecto a criterio de la Autoridad Municipal de acuerdo al Artículo anterior.

2.6. La concurrencia de dos o más Infracciones y la reincidencia se aplicará lo que corresponde de acuerdo al código de tránsito y sus modificatorias.

Todas las infracciones previstas serán inscritas en el Sistema nacional de Licencias de Conducir por puntos del ministerio de transportes y Comunicaciones con sus correspondientes sanciones administrativas.

2.7. Las Infracciones y las consiguientes sanciones impuestas a la aplicación de este Reglamento tendrán una validez de 04 (cuatro) años cuya caducidad será automática en el tiempo señalado, de acuerdo a art. 233° de la Ley 27444, Ley de procedimiento Administrativo General, siempre y cuando no se haya iniciado el procedimiento de cobranza de acuerdo al procedimiento sancionador aprobado mediante el D.S.016/2009-MTC.

2.8. En el caso de la infracción “G” de las infracciones a la seguridad e higiene, los elementos de audio estridentes o bocinas (sirenas), parlantes o similares

no autorizadas serán decomisadas por la PNP, o los Inspectores Municipales de Tránsito y Transporte para cuyo efecto se confeccionara un Acta de incautación y el vehículo será internado como medida preventiva al D.O.V. Municipal.

- 2.9. Encargar a la Gerencia de Transito, Transportes y Equipo Mecánico para que en coordinación con la PNP y los inspectores municipales, aplique el presente Reglamento en base a la Ley 27189, y su reglamento.
- 2.10. Para el cumplimiento del Art. Anterior, Municipalidad Provincial de Lambayeque, proporcionara a la PNP los formularios o talonarios de papeletas de infracción de tránsito, que permita consignar los datos previstos en el reglamento correspondiente.
- 2.11 La policía Nacional encargada del control del tránsito, remitirá cada cinco días calendarios las papeletas de infracción impuestas por dicho personal, para su calificación y tramitación que corresponda.
- 2.12 El Inspector Municipal de Transporte no requiere la presencia de la Policía Nacional del Perú para realizar una intervención o fiscalización en el campo, de acuerdo al protocolo de intervenciones aprobada por Resolución Directoral N° 3097/2009-MTC que a su vez aprueba la Directiva 011-2009-MTC, el Reglamento de Inspectores Municipales de Tránsito y Transporte, aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 291/2015-MPL-GM, y los D.S. 016/2009-MTC, D.S. 003/2014-MTC D.S. 025/2014-MTC, D.S. 006/2016-MTC, D.S. 007/2016-MTC D.S. N° 009/2016-MTC D.S. 015/2016-MTC,.- salvo la concurrencia de acciones coordinadas u operativos en conjunto, ya que la Policía Nacional de Perú prestará todo el apoyo de la Fuerza Pública de acuerdo a Ley.

3.- Incorpórese a la presente ordenanza los siguientes conceptos a fin de que se facilite la interpretación y mejor aplicación del presente reglamento.

**MPL.-** Municipalidad Provincial de Lambayeque.

**RETRAN.-** Reglamento Nacional de Tránsito.

**DEPOSITO OFICIAL MUNICIPAL DE VEHÍCULOS (DOV).** Local para internar los vehículos menores cuyos conductores y/o propietarios, cometan infracciones a las disposiciones que regulan el servicio especial, que conlleven como sanción accesoria el internamiento del vehículo.

**TRANSPORTADOR AUTORIZADO.** Es la Persona Jurídica, Asociación, Empresa u otra forma de organización que se constituye de conformidad con las disposiciones legales vigentes, con el objeto de prestar el servicio especial, e inscrita en los Registros Públicos.

**ACCIÓN DE CONTROL.-** Es la intervención que realiza la GTT a través de los Inspectores Municipales de Tránsito y Transporte. La acción de control tiene por objeto verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ordenanza y normas complementarias, resoluciones de autorización y condiciones de acceso y permanencia del servicio prestado.

**ACTA DE CONTROL.-** Es el documento suscrito por el Inspector Municipal de Tránsito y Transporte en el que se hace constar los resultados de la acción de control de campo o mediante medios electrónicos ,computarizados o digitales, conforme con lo establecido por la presente ordenanza.

**AUTORIDAD MUNICIPAL EN TRANSITO Y TRANSPORTE:** Es el Gerente de Transito, Transportes y Equipo Mecánico de la Municipalidad Provincial de Lambayeque, en toda la Jurisdicción de la Provincia de Lambayeque.

**ARTICULO SEGUNDO.-** Que, la Ley N° 29365, creó el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, estableciendo un puntaje específico para cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, siendo implementado y fiscalizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, el artículo 313 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-10TC, establece que mediante el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se llevará el registro del control del puntaje de cada conductor, así como el de las sanciones impuestas por llegar al tope máximo previsto. A su vez, señala que el Sistema Nacional de Sanciones por Licencias de Conducir por Puntos, forma parte del Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, el cual es implementado, fiscalizado y ejecutado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Que, conforme a lo dispuesto en el artículo 5 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, las Municipalidades Provinciales son competentes para supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones por el incumplimiento de las disposiciones contenidas en el citado Reglamento dentro de su ámbito territorial;

Que, las Municipalidades Provinciales deberán emplear el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, para evaluar el comportamiento del conductor y aplicar las sanciones correspondientes derivadas de la acumulación de infracciones al tránsito terrestre;

Que, en consecuencia, deben dictarse las disposiciones necesarias para la implementación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, aplicando para todo efecto el Manual de Usuario del Registro Nacional de Sanciones - Sistema de Licencias de Conducir por Puntos.

**ARTICULO TERCERO.-** DISPONER, su aplicación a lo que corresponda de las medidas preventivas contenidas en el D.S. N° 016-2009-MTC, y sus modificatorias en concordancia con la Ordenanza vigente y la presente norma.

**ARTICULO CUARTO.-** DEROGARSE a partir de la fecha la Ordenanza Municipal N° 037/2009-MPL del 03 de diciembre del año 2009, referida a infracciones y sanciones para vehículos menores en la jurisdicción del distrito de Lambayeque.

**ARTICULO QUINTO.-** De conformidad con la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos; el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, y sus modificatorias, la ley 27189 y su reglamento, y la Ley orgánica de Municipalidades N° 27972 se ordena que la Administración Municipal adopte las acciones administrativas necesarias para la ejecución de la presente Ordenanza, mediante la Gerencia de Tránsito, Transportes y Equipo Mecánico en forma supletoria o en lo que resulte aplicable a través de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito y por los Inspectores Municipales de Tránsito Transporte de la Municipalidad Provincial de Lambayeque, debidamente autorizados, ante la necesidad de sancionar administrativamente a los conductores que por igual derecho de uso de la vía pública y aplicación de la ley N° 29365 se aplicara la misma razón.

**Lambayeque, Octubre del 2017**

## **IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **4.1. CONCLUSIONES**

Las Mototaxis son unidades de transporte adaptadas de motos lineales, utilizadas para el traslado de pasajeros. Tiene un cuerpo de lata sobre 03 ruedas, con una cabina para el conductor en la parte delantera y un asiento en la parte posterior (para 02 pasajeros) con una cubierta tipo toldo.

La Municipalidad Distrital es la institución competente para otorgar los permisos de operación a un transportador para prestar el servicio público de transporte especial de pasajeros en vehículos menores dentro de su jurisdicción.

El actual Reglamento Distrital de infracciones y sanciones al servicio público especial de pasajeros en vehículos menores otorgada a través de la O. M. N° 037/2009-MPL de fecha 03/12/2009 está desactualizada en consonancia con la normatividad vigente, esto es, la ley 27189 “Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su reglamento aprobado mediante del D. S. N° 055/2010-MTC. Motivo por el cual, se propone modificar este reglamento a fin de contribuir con la solución en el sistema de transporte de la Municipalidad de Lambayeque.

Finalmente, se propone la actualización del reglamento de infracciones y sanciones para vehículos menores (mototaxi), autorizados en asociación, que prestan servicio público de pasajeros, cuyo beneficio es tanto para los prestadores y usuarios del servicio, así como la propia administración. Esta propuesta se basa en que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no cuenta con una escala de infracciones y sanciones exclusiva para los vehículos menores, siendo potestad de las municipalidades provinciales reglamentar a través de ordenanzas, el servicio de este tipo de transporte de manera eficaz y eficiente.

## **1.2. RECOMENDACIONES.**

Modificar la ordenanza municipal que regula la escala de sanciones para vehículos menores, adecuada al Reglamento Nacional de Tránsito y que garantice el pleno ejercicio de los derechos fundamentales.

Para un mejor desempeño y calidad del servicio es necesario que todas las unidades de mototaxi se encuentren debidamente asociados y autorizados por la Municipalidad de Lambayeque.

División clara de responsabilidades entre las autoridades públicas y las empresas operadoras de mototaxi, necesaria para conocer el tipo de empresas y calidad de servicio.

Desde el punto de vista institucional parece razonable que la titularidad del servicio de transportes la mantenga la administración competente, siendo la Municipalidad la que planifique y defina el plan de acción.

En el caso de Lambayeque, la Municipalidad debería mantener autoridad en el transporte menor que no necesariamente dependa del MTC como organismo central, sino que se permita la regulación a través de ordenanzas que incluyan la tabla de sanciones e infracciones.

La calidad del servicio en el transporte menor debe ser cada vez mayor en la medida que se haya implementado mejores sanciones que permitan concientizar a las empresas que brindan este servicio por hacerlo cada vez mejor.



## REFERENCIAS

Autobus-Lima. (2016). Autobus-Lima. 14 de setiembre de 2017, de viaje jet. Sitio web: <https://www.viajejet.com/autobus-%E2%80%93lima/>

Cáritas. (2012). Normatividad nacional sobre los derechos de las personas adultas mayores. 17 de julio de 2017, de Cáritas. Sitio web: [http://www.caritas.org.pe/documentos/adulto\\_mayor.pdf](http://www.caritas.org.pe/documentos/adulto_mayor.pdf).

Esquivias J.C. (2009). CONADIS realizó campaña de sensibilización en vehículos de transporte público. 17 de julio de 2017, de CONADIS. Sitio web: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/peruaccesible/2009/12/>

Isique, D, & Paiva, R. (2009). Propuesta gerencial basado en el modelo americano de calidad, para mejorar el transporte público de sol y mar S.R.L. de Chiclayo. 17 de julio de 2017, de Universidad Señor de Sipán. Sitio web: <https://es.slideshare.net/jaldanam/tesis-de-administracin>

Figuroa, O. (2001). Políticas de Desarrollo y Políticas de Transporte Urbano. Ecuador: FLACSO.

Gutiérrez, H. (2004). Control Estadístico de Calidad. Seis Sigma. México: Editorial Mc Graw Hill.

Hulde, M, T. (1995). El transporte de viajeros por carretera. Régimen de responsabilidad civil. Pamplona: Aranzandi.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2004). Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú. 17 de julio de 2017. Sitio web: [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/11798261\\_01.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11798261_01.pdf)

Ríos, A. (2012). ¿Cómo transformar el sistema de transporte peruano? 17 de julio de 2017. Sitio web: <https://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2012/07/24/transporte-peru/>

Zoellick, R.B. (2017). Transporte seguro, limpio y accesible en pos del desarrollo  
La estrategia de negocios del Grupo del Banco Mundial. Sitio web:  
[https://documentslide.org/transporte-seguro-limpio-y-accesible-en-pos-del-  
desarrollo](https://documentslide.org/transporte-seguro-limpio-y-accesible-en-pos-del-desarrollo).

Westwell (2012). Documento de Tesis. ClubEnsayos.com. Sitio web:  
<https://www.clubensayos.com/Negocios/DOCUMENTO-DE-TESIS/396985.html>

# **ANEXOS**

## ANEXO 01

### ENCUESTA APLICADA A PUBLICO EN GENERAL

Por favor responda con sinceridad las preguntas planteadas:

1. ¿Cree usted que la ciudadanía conoce sobre las Infracciones de tránsito?

SI

NO

2. ¿Cree usted que los conductores de Mototaxis y los peatones conocen cuántas Infracciones de tránsito contempla el Reglamento Distrital de Tránsito?

SI

NO

3. ¿Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones respetan las señales de tránsito?

SI

NO

4. ¿Conoce usted las razones por la cuales se comete Infracciones de tránsito por parte de los usuarios de la vía pública?

\_\_\_Desconocimiento

\_\_\_Uso del celular

\_\_\_Otros

5. Cree usted que la Policía de Tránsito cumple a cabalidad su función de controlar el tránsito e impone correctamente las papeletas a los infractores que infringen el Reglamento Distrital de Tránsito?

SI

NO

6. Conoce usted las sanciones que se impone a los Infractores de la Reglamento Distrital de Tránsito?

SI

NO

7. Está usted de acuerdo que se enseñe en los centros educativos la Ley de Tránsito y su Reglamento como una medida de seguridad?

SI

NO

8. Está usted de acuerdo en que se incremente infracciones y sanciones en beneficio de los mayores de edad, mujeres embarazadas y niños?

SI

NO

**ANEXO 02**

**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE LAMBAYEQUE**

**TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES PARA VEHICULOS MENORES L-5-MOTOTAXIS-  
MOTOFURGON-MOTOCARGA (Hasta 250 cc)**

**REGLAMENTO DISTRITAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

**APROBADO MEDIANTE ORDENANZA MUNICIPAL N° /2017-MPL**

***I N F R A C C I O N E S M U Y G R A V E S***

<b>COD</b>	<b>INFRACCIÓN</b>	<b>GRAVEDAD</b>	<b>S/.</b>	<b>SANCIÓN</b>	<b>MEDIDA PREVENTIVA</b>
<b>M01</b>	Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito.	Muy Grave	<b>5% UIT</b>	Multa y cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener licencia	Internamiento del Vehículo y Retención de la Licencia
<b>M02</b>	Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobada con el examen respectivo o por negarse al mismo.	Muy Grave	<b>4% UIT</b>	Multa y suspensión de la licencia de conducir por tres (3) años	Internamiento del Vehículo y Retención de la Licencia
<b>M03</b>	Conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.	Muy Grave	<b>4% UIT</b>	Multa e inhabilitación para obtener licencia de conducir por tres (3) años	Internamiento del vehículo
<b>M04</b>	Conducir vehículos estando la licencia de conducir retenida, suspendida o estando inhabilitado para obtener licencia de conducir.	Muy Grave	<b>4% UIT</b>	Multa y suspensión de la licencia de conducir por tres (3) años, si ésta estuviese retenida o multa y	Internamiento del Vehículo y Retención de la Licencia

				cancelación definitiva de la licencia de conducir, si la licencia estuviere suspendida	
<b>M05</b>	Conducir un vehículo con Licencia de Conducir cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que conduce.	Muy Grave	<b>4% UIT</b>	Multa y suspensión de la licencia de conducir por un (1) año	Retención del vehículo y retención de la licencia de conducir
<b>M06</b>	Estacionar en las curvas, puentes, zonas estrechas de la vía, pasos a nivel, pendientes.	Muy Grave	<b>3.5% UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>M07</b>	Participar en competencias de velocidad en eventos no autorizados.	Muy Grave	<b>3.5% UIT</b>	Multa	Internamiento de vehículo
<b>M08</b>	Permitir a un menor de edad la conducción de un vehículo automotor, sin autorización o permiso provisional.	Muy Grave	<b>5% UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo
<b>M09</b>	Conducir un vehículo con cualquiera de sus sistemas de dirección, frenos, suspensión, luces o eléctrico en mal estado, previa inspección técnica vehicular.	Muy Grave	<b>3.5% UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>M10</b>	Abastecer de combustible un vehículo del servicio de transporte público de pasajeros con personas a bordo del vehículo.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	
<b>M11</b>	Conducir vehículos sin parachoques posterior, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>M12</b>	No detenerse al aproximarse a un vehículo de transporte escolar debidamente identificado que está recogiendo o dejando escolares.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	
<b>M13</b>	Conducir un vehículo con neumático(s), cuya banda de rodadura presente desgaste inferior al establecido en el	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Retención del vehículo

	Reglamento Nacional de Vehículos.				
<b>M14</b>	No detenerse al llegar a un cruce a nivel o reiniciar la marcha sin haber comprobado que no se aproxima vehículo alguno, o cruzar la vía por lugares distintos a los cruces a nivel establecidos.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>M15</b>	Circular produciendo contaminación en un índice superior a los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>M16</b>	Circular en sentido contrario al tránsito autorizado.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	
<b>M17</b>	Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo con luz roja y no existiendo la indicación en contrario.	Muy Grave	<b>5 %UIT</b>	Multa	
<b>M18</b>	Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú o Inspector asignado al control del tránsito, o fugarse.	Muy Grave	<b>4 %UIT</b>	Multa	
<b>M19</b>	Conducir vehículos sin cumplir con las restricciones que consigna la Licencia de Conducir.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>M20</b>	No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos. Sanción modificada mediante D.S. 025/2014-MTC.	Muy Grave	<b>5 %UIT</b>	Multa	
<b>M21</b>	Estacionar interrumpiendo totalmente el tránsito.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo



<b>M22</b>	Detenerse para cargar o descargar mercancías / material / desmonte en la calzada y/o en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo o interrumpen la circulación.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo
<b>M23</b>	Estacionar o detener el vehículo en el carril de circulación, en carreteras o caminos donde existe berma lateral.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>M24</b>	Circular sin placas de rodaje o sin el permiso correspondiente.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo
<b>M25</b>	No dar preferencia de paso a los vehículos de emergencia y vehículos oficiales cuando hagan uso de sus señales audibles y visibles.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	
<b>M26</b>	Conducir un vehículo especial que no se ajuste a las exigencias reglamentarias/numeración impresa, logotipo de asociación sin la autorización correspondiente.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo
<b>M27</b>	Conducir un vehículo que no cuente con el certificado de aprobación de inspección técnica vehicular. Esta infracción no aplica para el caso de los vehículos L5 de la clasificación vehicular. MODIFICADA CON DECRETO SUPREMO N° 009/2016-MTC.- ( <b>APLICAR : M42</b> )	Muy Grave		<b>APLICAR : M42</b>	<b>APLICAR : M42</b>
<b>M28</b>	Conducir un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, o Certificado de Accidentes de Tránsito, cuando corresponda, o éstos no se encuentre vigente.	Muy Grave	<b>5% UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo
<b>M29</b>	Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las Placas de exhibición, rotativa o transitoria.	Muy Grave	<b>3.5 %UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>M30</b>	Usar las placas de exhibición, rotativa o transitoria fuera del	Muy	<b>3.5</b>	Multa	Retención del vehículo

	plazo, horario o ruta establecida o cuando esta ha caducado o ha sido invalidada.	Grave	%UIT		
<b>M31</b>	Utilizar las placas de exhibición, rotativa o transitoria en vehículos a los que no se encuentren asignadas.	Muy Grave	3.5 %UIT	Multa	Retención del vehículo
<b>M32</b>	Tramitar u obtener duplicado, recategorización, revalidación, canje o nueva licencia de conducir de cualquier clase, por el infractor cuya licencia de conducir se encuentre retenida, suspendida o cancelada o se encuentre inhabilitado para obtenerla.	Muy Grave	3.5 %UIT	a) Multa y Suspensión de la licencia de conducir por el doble del tiempo que se encontraba suspendida; b) O multa y la inhabilitación definitiva del conductor, si la licencia de conducir se encontraba cancelada o el conductor estaba inhabilitado.	Retención de la licencia
<b>M33</b>	Operar maquinaria especial por la vía pública. (Veh. Menor)	Muy Grave	3.5 %UIT	Multa	Remoción del vehículo
<b>M34</b>	Circular produciendo ruidos que superen los límites máximos permisibles.	Muy Grave	3.5 %UIT	Multa	
<b>M35</b>	Voltear en U sobre la misma calzada, en las curvas, pasos a nivel, vías expresas, O LUGARES NO PERMITIDOS.	Muy Grave	3.5 %UIT	Multa	
<b>M36</b>	Transportar carga sin los dispositivos de sujeción o seguridad establecidos.	Muy Grave	3.5 %UIT	Multa	Retención del vehículo
<b>M37</b>	Conducir y ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito dispuestas en el presente Reglamento.	Muy Grave	5 %UIT	Suspensión de la licencia de conducir por un (1) año	Internamiento del Vehículo y Retención de la Licencia
<b>M38</b>	Conducir un vehículo para el servicio de transporte público y ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito dispuestas por el	Muy Grave	5 %UIT	Suspensión de la licencia de conducir por tres (3) años	Internamiento del Vehículo y Retención de la Licencia

	presente Reglamento.				
<b>M39</b>	Conducir y ocasionar un accidente de tránsito con lesiones graves o muerte inobservando las normas de tránsito dispuestas en el presente Reglamento.	Muy Grave	<b>5 %UIT</b>	Cancelación e inhabilitación definitiva del conductor para obtener una licencia de conducir	Internamiento del Vehículo y Retención de la Licencia
<b>M40</b>	Conducir un vehículo con Licencia de Conducir Vencida. Infracción incorporada mediante D.S. 007/2016-MTC	Muy Grave	<b>%UIT</b>	<p>a) La primera vez: Multa del 2.5% de la UIT más S/. 50.00 por mes vencido hasta la fecha de la comisión de la Infracción.</p> <p>b) La Segunda vez: Multa del 3.5 % de la UIT más S/. 50.00 por mes vencido hasta la fecha de la comisión de la Infracción.</p> <p>c) La Tercera vez: Multa del 5% de la UIT más S/. 50.00 por mes vencido hasta la fecha de la comisión de la Infracción, e inhabilitación para obtener Licencia de Conducir.</p>	<p>a) La primera vez sin internamiento del vehículo.</p> <p>b) La segunda vez con internamiento del vehículo.</p> <p>c) La Tercera vez con Internamiento del vehículo.</p>
<b>M41</b>	Circular, interrumpir y/o impedir el tránsito, en situaciones de desastre natural o emergencia, incumpliendo las disposiciones de la autoridad competente para la restricción de acceso a las vías Infracción incorporada mediante D.S. 006/2016-MTC	Muy Grave	<b>5 %UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo

	Conducir un vehículo de la categoría L5 de la clasificación vehicular, que no cuente con el certificado de aprobación de inspección técnica vehicular.	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Internamiento del vehículo
<b>M42</b>	Infracción Incorporada mediante D.S. N° 009/2016-MTC.				

### ***I N F R A C C I O N E S   G R A V E S***

<b>G01</b>	Adelantar o sobrepasar en forma indebida a otro vehículo.	Grave	3 % UIT	Multa	
<b>G02</b>	No hacer señales, ni tomar las precauciones para girar, voltear en U, pasar de un carril de la calzada a otro o detener el vehículo.	Grave	3 % UIT	Multa	
<b>G03</b>	Detener el vehículo bruscamente sin motivo.	Grave	3 % UIT	Multa	
<b>G04</b>	No detenerse antes de la línea de parada o antes de las áreas de intersección de calzadas o no respetar el derecho de paso del peatón.	Grave	3 % UIT	Multa	
<b>G05</b>	No mantener una distancia suficiente, razonable y prudente, de acuerdo al tipo de vehículo y la vía por la que se conduce, mientras se desplaza o al detenerse detrás de otro.	Grave	3 % UIT	Multa	
<b>G06</b>	No ubicar el vehículo con la debida anticipación en el carril donde va efectuar el giro o volteo.	Grave	3 % UIT	Multa	

<b>G07</b>	No conducir por el carril de extremo derecho de la calzada un vehículo del servicio de transporte público de pasajeros o de carga o de desplazamiento lento o un vehículo automotor menor.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G08</b>	No utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros o carga.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G09</b>	Retroceder, salvo casos indispensables para mantener libre la circulación, para incorporarse a ella o para estacionar el vehículo.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G10</b>	Incumplir las disposiciones sobre el uso de las vías de tránsito rápido y/o de acceso restringido.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G11</b>	Circular, estacionar o detenerse sobre una isla de encauzamiento, canalizadora, de refugio o divisoria del tránsito, marcas delimitadoras de carriles, separadores centrales, bermas, aceras, áreas verdes, pasos peatonales, jardines o rampas para minusválidos.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G12</b>	Girar estando el semáforo con luz roja y flecha verde, sin respetar el derecho preferente de paso de los peatones.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G13</b>	Conducir un vehículo con mayor número de personas al número de asientos señalado en la Tarjeta de Identificación Vehicular,	<b>Grave</b>	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G14</b>	Tener las puertas del vehículo abierta, cuando el vehículo está en marcha.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	

<b>G15</b>	No utilizar las luces intermitentes de emergencia de un vehículo cuando se detiene por razones de fuerza mayor, obstaculizando el tránsito, o no colocar los dispositivos de seguridad reglamentarios cuando el vehículo queda inmovilizado en la vía pública.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G16</b>	Conducir un vehículo por una vía en la cual no está permitida la circulación o sobre mangueras contra incendio.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G17</b>	Conducir vehículos que tengan carpas o protectores oscurecidos o/ polarizados o acondicionados de modo tal que impidan la visibilidad del interior del vehículo, sin la autorización correspondiente.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G18</b>	Conducir un vehículo haciendo uso de teléfono celular, radio portátil o similar o cualquier otro objeto que impida tener ambas manos sobre el volante de dirección.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G19</b>	Conducir un vehículo de la categoría L5 que contando con parabrisas, micas o similares, tengan objetos impresos, calcomanías, carteles u otros elementos que impidan la visibilidad del conductor.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G20</b>	Conducir un vehículo que no cuenta con las luces y dispositivos retrorreflectivos previstos en los reglamentos pertinentes.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G21</b>	Conducir un vehículo sin espejos retrovisores.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G22</b>	Conducir un vehículo cuando llueve, llovizne o garúe, sin tomar las precauciones necesarias	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo

<b>G23</b>	Conducir un vehículo del servicio de transporte público especial de pasajeros con personas fuera del vehículo en la parte delantera o posterior.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G24</b>	Conducir un vehículo con el motor en punto neutro o apagado.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G25</b>	Conducir un vehículo sin portar el certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o Certificado Contra Accidentes de Tránsito, o que éstos no correspondan al uso del vehículo.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G26</b>	Conducir un vehículo de la categoría L5 con la salida del tubo de escape deteriorada o rota, de modo tal que las emisiones o gases sean expulsados hacia la acera por donde circulan los peatones o haciendo ruidos excesivos.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G27</b>	Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruya la visibilidad de los espejos laterales.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G28</b>	En vehículos automotores de la categoría L5 no contar con cinturones de seguridad para los asientos de los pasajeros o no tener uno o más soportes fijados a su estructura que permitan a los pasajeros asirse de ellos mientras son transportados.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G29</b>	Circular en forma desordenada o haciendo maniobras peligrosas.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G30</b>	Circular transportando personas que sobresalga parte del cuerpo de la(s) persona(s) transportada(s) en el vehículo.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	

	En las vías públicas urbanas, circular en la noche o cuando la luz natural sea insuficiente o cuando las condiciones de visibilidad sean escasas, sin tener encendido el sistema de luces reglamentarias; o en la red vial nacional y departamental o regional, circular sin tener las luces bajas encendidas durante las veinticuatro (24) horas.				
<b>G31</b>		Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G32</b>	Circular por vías o pistas exclusivas para bicicletas.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G33</b>	Circular transportando cargas que sobrepasen las dimensiones de la carrocería o que se encuentren ubicadas fuera de la misma; o transportar materiales sueltos, fluidos u otros sin adoptar las medidas de seguridad que impidan su caída a la vía.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G34</b>	Remolcar vehículos sin las medidas de seguridad.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G35</b>	Usar luces altas en vías urbanas o hacer mal uso de las luces.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G36</b>	Compartir el asiento de conducir con otra persona, animal o cosa.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G37</b>	No reducir la velocidad al ingresar o cruzar un puente, intersecciones o calles congestionadas, cuando transite por cuestas, cuando se aproxime y tome una curva o cambie de dirección, cuando circule por una vía estrecha o sinuosa, cuando se encuentre con un vehículo que circula en sentido contrario o cuando existan peligros especiales con respecto a los peatones u otros vehículos o por razones del clima o condiciones especiales de la vía.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	



<b>G38</b>	Transitar lentamente por el carril de la izquierda, causando congestión o riesgo o rápidamente por el carril de la derecha.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G39</b>	Aumentar la velocidad cuando es alcanzado por otro vehículo que tiene la intención de sobrepasarlo o adelantarlo.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G40</b>	Estacionar el vehículo en zonas prohibidas o rígidas señalizadas o sin las señales de seguridad reglamentarias en caso de emergencia.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G41</b>	Estacionar o detener el vehículo sobre la línea demarcatoria de intersección, dentro de éstas o en el cruce peatonal (paso peatonal).	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G42</b>	Estacionar frente a la entrada o salida de garajes, estacionamientos públicos, vías privadas o en las salidas de salas, espectáculos, centros deportivos en funcionamiento.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G43</b>	Estacionar a una distancia menor de cinco (5) metros de una bocacalle, de las entradas de hospitales o centros de asistencia médica, cuerpos de bomberos o de hidrantes de servicio contra incendios, salvo los vehículos relacionados a la función del local.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G44</b>	Estacionar a menos de tres (3) metros de las puertas de establecimientos educacionales, teatros, iglesias y hoteles, salvo los vehículos relacionados a la función del local.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G45</b>	Estacionar a menos de veinte (20) metros de un cruce a nivel.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo

<b>G46</b>	Estacionar en zonas no permitidas por la autoridad competente, a menos de diez (10) metros de un cruce peatonal o de un paradero de buses, así como en el propio sitio determinado para la parada del vehículo autorizado.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G47</b>	Estacionar en lugar que afecte la operatividad del servicio de transporte público de pasajeros o carga o que afecte la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o impida observar la señalización.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G48</b>	Estacionar una Mototaxi o furgón, en vías públicas de zona urbana, excepto en los lugares que habilite para tal fin la autoridad competente, mediante la señalización pertinente.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G49</b>	Estacionar un vehículo de categoría L5 a una distancia menor a un metro de la parte delantera o posterior de otro ya estacionado, salvo cuando se estacione en diagonal o perpendicular a la vía.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G50</b>	Estacionar en los terminales o estaciones de ruta, fuera de los estacionamientos externos determinados por la Autoridad competente.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G51</b>	Estacionar un vehículo automotor por la noche en lugares donde, por la falta de alumbrado público, se impide su visibilidad, o en el día, cuando, por lluvia, llovizna o neblina u otro factor, la visibilidad es escasa, sin mantener encendidas las luces de estacionamiento.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G52</b>	Estacionar un vehículo en vías con pendientes	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo

	pronunciadas sin asegurar su inmovilización.				
<b>G53</b>	Desplazar o empujar un vehículo bien estacionado, con el propósito de ampliar un espacio o tratar de estacionar otro vehículo.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G54</b>	Abandonar el vehículo en la vía pública.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo
<b>G55</b>	Utilizar la vía pública para efectuar reparaciones, salvo casos de emergencia.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>G56</b>	Recoger o dejar pasajeros fuera de los paraderos de ruta autorizados, cuando existan.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G57</b>	No respetar las señales que rigen el tránsito, cuyo incumplimiento no se encuentre tipificado en otra infracción.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G58</b>	No presentar la Tarjeta de Identificación Vehicular, la Licencia de Conducir o el Documento Nacional de Identidad o documento de identidad, según corresponda.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G59</b>	Conducir un vehículo de categoría L, con excepción de la categoría L5, sin tener puesto el casco de seguridad o anteojos protectores, en caso de no tener parabrisas; o permitir que los demás ocupantes no tengan puesto el casco de seguridad.			<b>NO APLICA PARA L5</b>	<b>NO APLICA PARA L5</b>
<b>G60</b>	Circular con placas ilegibles o sin iluminación o que tengan adherido algún material, que impida su lectura a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo

	verificar la comisión de las infracciones de tránsito.				
<b>G61</b>	No llevar las placas de rodaje en el lugar que corresponde.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G62</b>	Incumplir con devolver las placas de exhibición, rotativa o transitoria dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G63</b>	Utilizar señales audibles o visibles iguales o similares a las que utilizan los vehículos de emergencia o vehículos oficiales o equipos de audio estridentes acoplados.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo/Decomiso de sirenas y/o equipos
<b>G64</b>	Conducir un vehículo cuyas características registrables o condiciones técnicas han sido modificadas, alteradas o agregadas, atentando contra la seguridad de los usuarios o por no corresponder los datos consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular con los del vehículo.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	Retención del vehículo
<b>G65</b>	No ceder el paso a otros vehículos que tienen preferencia.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G66</b>	Seguir a los vehículos de emergencia y vehículos oficiales para avanzar más rápidamente.	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b>G70</b>	Detener el vehículo sobre la demarcación en el pavimento de la señal "No bloquear cruce"	Grave	<b>3 % UIT</b>	Multa	
<b><i>INFRACCIONES LEVES</i></b>					
<b>L01</b>	Dejar mal estacionado el vehículo en lugares	Leve	<b>2.5 %</b>	Multa	

	permitidos.		<b>UIT</b>		
<b>L02</b>	Estacionar un vehículo en zonas de parqueo destinadas a vehículos que transportan a personas con discapacidad o conducidos por éstos.	Leve	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	Remoción del vehículo
<b>L03</b>	Utilizar el Permiso Especial de Parqueo para Personas con Discapacidad por parte de una persona a la cual no le corresponde.	Leve	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	
<b>L04</b>	Abrir o dejar abierta la puerta de un vehículo estacionado, dificultando la circulación vehicular.	Leve	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	
<b>L05</b>	Utilizar el carril de giro a la izquierda para continuar la marcha en cualquier dirección que no sea la específicamente señalada.	Leve	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	
<b>L06</b>	Arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública que dificulten la circulación.	Leve	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	
<b>L07</b>	Utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria.	Leve	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	
<b>L08</b>	Hacer uso de bocinas de descarga de aire comprimido en el ámbito urbano.	Leve	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	

**INFRACCIONES INCORPORADAS NO CONTEMPLADAS EN EL CODIGO DE TRANSITO.**  
**MUY GRAVES**

<b>A-01</b>	Circular sin haber obtenido la tarjeta de Operatividad vehicular.	Muy Grave	<b>5 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo
<b>A-02</b>	Transportar materiales inflamables(balones de gas) sin la autorización de Osinerming	Muy Grave	<b>5 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo

<b>A-03</b>	Por agredir física o verbalmente al Inspector de Transito y Transportes Municipal.	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Internamiento del vehículo/Cancelación de Licencia de conducir.
<b>A-04</b>	Por agredir física o verbalmente al pasajero,	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Internamiento del vehículo.
<b>A-05</b>	Hacer evasivas a la Fiscalización y darse a la fuga	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Captura/Internamiento del vehículo.
<b>A-06</b>	Negarse a entregar la documentación solicitada por la Policía de Tránsito y/o Inspectores Municipales	Muy Grave	3.5 % UIT	Multa	Internamiento del vehículo.
<b>A-07</b>	Hacer incurrir en error a la Policía de Tránsito o al Inspector Municipal entregando datos o documentación falsa.	Muy Grave	3.5 % UIT	Multa	Internamiento del vehículo.
<b>A-08</b>	Discriminar la atención o servicio a las personas con discapacidad, enfermas, ancianos, madres gestantes, teniendo capacidad o estando en servicio.	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Denuncia y posterior Internamiento del vehículo.
<b>A-09</b>	No tener impreso o pintado el N° correlativo de la Unidad Autorizada al servicio en el respaldo del asiento de los pasajeros del tamaño autorizado.	Grave	3 % UIT	Multa	Retención del vehículo
<b>A-10</b>	Abandonar el vehículo menor ante la intervención del inspector municipal.	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Remoción/Internamiento del vehículo.
<b>A-11</b>	Prestar el servicio de transporte sin portar la capacitación establecida (seguridad vial).	Muy Grave	3.5 % UIT	Multa	Internamiento del vehículo.
<b>A-12</b>	Estacionarse a recoger o bajar pasajeros en paradero no autorizado.	Muy Grave	3.5 % UIT	Multa	Internamiento del vehículo.

<b>A-13</b>	Prestar el servicio o conducir un vehículo robado o de dudosa procedencia.	Muy Grave	<b>5 % UIT</b>	Multa	Depósito por cinco (05) días hasta oficiar a la PNP y Juzgados para verificar procedencia.
<b>A-14</b>	Conducir un vehículo menor con Licencia de Conducir adulterada y/o falsificada.	Muy Grave	<b>5 % UIT</b>	Multa	Depósito por cinco (05) días hasta oficiar a la PNP y Juzgados para verificar procedencia.

### INFRACCIONES GRAVES

<b>B-01</b>	Conducir un vehículo menor con parlantes en la parte interior del vehículo, detrás o encima de los pasajeros, luces y/o accesorios no reglamentado y que perturben a los usuarios.	Grave	<b>2..5 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo. / Decomiso de los parlantes.
<b>B-02</b>	Conducir un vehículo menor usando equipos de sonido, bocinas o parlantes perturbando la tranquilidad de los vecinos (en circulación o paraderos).	Grave	<b>2.5 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo. /Decomiso de bocinas y parlantes.
<b>B-03</b>	Por dejar o recoger pasajeros en el centro de la calzada o en lugares que atenten contra la integridad física de los usuarios.	Grave	<b>2 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo.
<b>B-04</b>	Conducir un vehículo menor con parabrisas y/o micas, laterales o cobertores polarizados.	Grave	<b>2 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo. Retiro de parabrisas y/o micas polarizadas.

<b>B-05</b>	Conducir un vehículo menor con impresos, mensajes calcomanías no oficiales, carteles u otros elementos que impidan la visibilidad del conductor. (Excepto las oficiales: Soat stickets MPL.)	Grave	<b>2% UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo.
<b>B-06</b>	Utilizar el vehículo menor para arrojar basura, desmonte, maleza y/o desperdicios en la vía pública y en lugares no autorizados.	Grave	<b>2 % UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo.
<b>B-07</b>	Prestar el servicio de transporte sin el distintivo correspondiente otorgado por la MPL.	Grave	<b>2% UIT</b>	Multa	Internamiento del vehículo.

### INFRACCIONES LEVES.

<b>C-01</b>	No portar el ticket libre de infracción.	Leve	<b>1% UIT</b>	Multa	Depósito.
-------------	--	------	---------------	-------	-----------

### TRANSPORTADOR Y/O ASOCIACION, CONDUCTOR Y PROPIETARIO NO AUTORIZADO (INFORMAL).

<b>D-01</b>	<b>Transportador:</b> por no contar con el Permiso de Operación otorgado por la Municipalidad de Lambayeque.	Muy Grave	<b>5 % UIT</b>	Multa	Medida Preventiva: Internamiento del Vehículo Menor por un lapso de no menor de cinco (5) días para oficiar a la PNP y Juzgados, para verificar procedencia del vehículo.
-------------	--	-----------	----------------	-------	--



<b>D-02</b>	<b>El Conductor y/o Propietario:</b> por prestar el servicio en vehículo menor sin estar afiliado a un Transportador Autorizado con Permiso de Operación.	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Medida Preventiva: Internamiento del Vehículo Menor por un lapso de no menor de cinco (5) días para oficiar a la PNP y Juzgados, para verificar procedencia del vehículo.
<b>D-03</b>	<b>El Conductor y/o Propietario</b> por prestar el servicio especial en vehículo menor con Tarjeta de Operatividad y/o el Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) o el Certificado de Características Vehicular(CERTICAV)falsos.	Muy Grave	5 % UIT	Multa	Medida Preventiva: Internamiento del Vehículo Menor por un lapso de no menos de cinco (5) días para oficiar a la PNP y Juzgados, para verificar procedencia del vehículo.
<b>D-04</b>	<b>El Conductor y/o Propietario</b> por prestar el servicio especial en vehículo menor con la Farola o distintivo falso con razón social de un Transportador Autorizado y/o hacer el servicio habiendo sido sustituido o dado de baja.	Muy Grave	5% UIT	Multa	Medida Preventiva: Internamiento del Vehículo Menor por un lapso de no menos de cinco (5) días para oficiar a la PNP y Juzgados, para verificar procedencia del vehículo.  Antes de salir la farola será decomisada.

**Se considera 5 días hábiles contados a partir del día siguiente de su imposición o notificación de la infracción. Durante éste periodo y el comprendido entre el sexto día hábil hasta el último día hábil previo a la notificación de la Resolución de Sanción, el descuento será del 50 % sobre el importe de la multa prevista para la infracción cometida. Luego de la citada notificación, el importe será el 100% de la multa.**

