



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

INFORME N° 540 -2016-MTC/15.01

A : DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

Asunto : Pronunciamiento de la Dirección de Regulación y Normatividad sobre la Ordenanza N° 467-MPL emitida por la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre (Lima, Lima)

Fecha : Lima, 08 JUL 2016

Tengo a bien dirigirme a usted, a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El 25 de mayo del 2016, la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre publica en el Diario Oficial "El Peruano" la Ordenanza N° 467-MPL (en adelante, "La Ordenanza").
- 1.2 Mediante Decreto de Alcaldía N° 07-2016-MPL-A, publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 3 de julio del 2016, se Reglamenta la circulación de motocicletas lineales o similares que circulan en el distrito de Pueblo Libre, que en su artículo primero ratifica al artículo sexto de La Ordenanza que prohíbe el uso del casco integral para el conductor o acompañante que transiten por el distrito.

Asimismo, el Decreto en mención ratifica y amplía los alcances de La ordenanza en todos sus extremos, precisando que la vigencia de la Ordenanza es a partir del 4 de julio del año en curso.

II. OBJETIVO

Evaluar los alcances y la legalidad de la Ordenanza N° 467-MPL y del Decreto de Alcaldía N° 07-2016-MPL-A emitida por la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre (Lima, Lima).

III. ANÁLISIS

- 3.1. Sobre las autoridades competentes para emitir o modificar normas de tránsito de alcance nacional

El artículo 43 de la Constitución Política del Perú establece que la República del Perú es democrática, social independiente y soberana, así como el Estado es uno e





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

indivisible, y su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de la separación de poderes.

Al respecto, el Tribunal Constitucional ha señalado que el carácter descentralizado del Estado Peruano no es incompatible con la configuración del estado unitario, desde el momento que si bien ella supone el establecimiento de órganos de poder territorialmente delimitados, a los cuales les dota de autonomía política, económica y administrativa, sin embargo, su ejercicio debe realizarse dentro de lo previsto por la Constitución y las leyes marco que regulan el reparto de competencia de los gobiernos regionales y municipales¹.

En suma, el Tribunal Constitucional señala que si bien el gobierno del Perú es descentralizado, su Estado es uno e indivisible, motivo por el cual ninguna política descentralizadora puede soportar decisiones gubernativas incompatibles o asistemáticas. Por el contrario, el proceso de descentralización debe ser concebido como el sistema más eficiente para asegurar el desarrollo integral del país.

En tal sentido, para la jurisprudencia constitucional peruana, el gobierno es a la vez unitario y descentralizado. Lo cual lleva a la necesidad de que los diferentes niveles de gobierno (nacional, regional y local) concierten democráticamente entre ellos para lograr eficacia y complementariedad en la labor de conducción del país. Esta concertación deberá hacerse partiendo de las atribuciones expresas o tácitas de cada nivel de gobierno.



Específicamente en materia de tránsito, debe observarse, para la determinación del alcance de la autoridad de los gobiernos locales (provinciales y distritales), el numeral 8 del artículo 195 de la Constitución que señala que los gobiernos locales son competentes para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de -entre otros- transporte colectivo, circulación y tránsito, conforme a ley.



Es decir, los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo.

Lo anterior es corroborado por la propia Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972 que en el artículo VIII de su Título Preliminar señala que los gobiernos locales están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política del Perú, regulan las actividades y funcionamiento del Sector Público; así como a las normas técnicas referidas a los servicios y bienes públicos, y a los sistemas administrativos del Estado que por su naturaleza son de observancia y cumplimiento obligatorio.

¹ Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 27 de setiembre de 2005, Expediente N° 0020-2005-PI/TC.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

Asimismo, en el artículo 81 de la Ley N° 27972 se aprecian en materia de tránsito, vialidad y transporte público, las funciones compartidas que tiene la municipalidad distrital, siendo las siguientes:

- Establecer la nomenclatura y señalización de calles y vías de acuerdo con la regulación provincial y en coordinación con la municipalidad provincial; y;
- Otorgar licencias para la circulación de vehículos menores y demás, de acuerdo con lo establecido en la regulación provincial.

Cabe indicar, que el artículo 23 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, "LGTT"), contempló como una de sus normas reglamentarias, al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (RTRAN) indicando, además, que los reglamentos nacionales necesarios para su implementación serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y rigen en todo el territorio nacional de la República.

A tal efecto, resulta de utilidad lo dispuesto en el artículo 11 de la LGTT que define la competencia normativa como aquella "potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional", precisando además que los de carácter general que "rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los Gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Asimismo, el artículo 16 de la LGTT, señala que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, en virtud de lo cual tiene -entre otras- la competencia para dictar los reglamentos nacionales previstos en la propia LGTT. Queda claro, entonces, que toda modificación que se pretenda realizar a dicha norma es de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), no pudiendo modificarse siquiera en ámbito local.

En efecto, conforme con el artículo 6 del RTRAN, las competencias de las municipalidades distritales en materia de tránsito terrestre son: i) ejercer funciones de gestión y fiscalización, en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva y las previstas en el RTRAN y ii) en materia de vialidad; la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al Reglamento correspondiente.

Como se podrá apreciar, las competencias de las municipalidades distritales están finamente definidas, y en materia de tránsito y transporte terrestre solo tienen la





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

competencia de gestión y fiscalización mas no la emitir normas y menos extender o incluir supuestos tipificados como infracciones, en contravención a lo señalado por la autoridad competente para emitir y modificar el Reglamento Nacional de Tránsito.

En resumen, no parece haber duda de que la competencia para regular el tránsito público de transporte de personas es de naturaleza inherente al MTC y no a los municipios distritales. Es decir, la ley ha encargado al MTC la regulación de una materia (transito), pero asignando a los gobiernos locales (cada uno de ellos una función constitucional específica) el ejercicio de esta materia de manera coordinada y no excediendo las competencias asignadas, ni contraviniendo las mismas.

3.2. Sobre las disposiciones contenidas en La Ordenanza

Sobre la base de lo expuesto en el capítulo 3.1 del presente informe, se advierte que La Ordenanza contiene un conjunto de disposiciones que contravienen normas con rango de ley y el Reglamento Nacional de Tránsito, las cuales se detallan a continuación:

- a) Sobre la prohibición para conductores y pasajeros de motos lineales de usar cascos que no cumplan con las especificaciones técnicas fijadas por la misma (Artículos Sexto y Octavo)

El Decreto Legislativo N° 1216 del 23 de septiembre del 2015, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el encargado de establecer las especificaciones técnicas para el uso de cascos de seguridad, el chaleco, así como las restricciones o limitaciones. (Artículo 5.2)

Es decir, las funciones asignadas al MTC, para establecer las especificaciones técnicas para el uso de cascos de seguridad, están debidamente señaladas por una disposición legal que tiene jerarquía y carácter de ley.

Los artículos en mención de La Ordenanza, en síntesis, invaden competencias propias y asignadas al MTC, son inconstitucionales -estableciendo restricciones y requisitos no aplicables por razón de sus competencias-, imponen multas y derechos municipales ilegales y que, en definitiva, a través de las mismas, la citada municipalidad distrital se está arrogando potestades que exceden su ámbito de atribuciones.

En resumen, La Ordenanza contraviene explícitamente el Decreto Legislativo N° 1216 al establecer prohibiciones para conductores y pasajeros de motos lineales de usar cascos que no cumplan con las especificaciones técnicas fijadas en la misma Ordenanza no obstante que esta función y competencia está asignada al MTC.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

Adicionalmente, se establece la prohibición lo que de por sí resulta irrazonable si consideramos que las jurisdicciones distritales no están desligadas de la urbe provincial, sino más bien constituyen un área urbana conformante de ésta, de manera tal que, si se admitiera que una Municipalidad Distrital pudiera regular sobre estos aspectos, un motociclista tendría que llevar tantos cascos como distritos deba recorrer durante su viaje.

Por otro lado, los artículos en mención, si bien prohíben los cascos que cubran totalmente el rostro, así como también el uso de micas polarizadas, oscuras o con protectores mandibulares, lo hace únicamente en función a criterios de seguridad ciudadana, descuidando los criterios de seguridad vial, habida cuenta que las especificaciones fijadas desprotegen la integridad física del conductor y del pasajero.

En ese sentido, La Ordenanza incurre -a nuestro entender- en dos graves contravenciones: la primera exigir un tipo de casco específico estableciendo una exigencia no contemplada en la normativa nacional; y, la segunda, aplicar la sanción correspondiente al 8% de la UIT (por conducir una motocicleta sin llevar el casco conforme a la presente Ordenanza), del 30% (por no solicitar la licencia de conducir y tarjeta de propiedad a los conductores que soliciten abastecerse de combustible) y 20% de la UIT por no llevar un registro de los conductores y motocicletas lineales o similares.



b) Con relación a la prohibición de utilización de cascos tipo Cross o de competencia

Adicionalmente a las contravenciones en que incurre La Ordenanza, está obligando a usar además, contrariamente a lo que exige el RTRAN², el casco que corresponde al modelo conocido como "Jet" el cual es un casco abierto, sin protectores mandibulares³ que ofrece mínima protección, pues, aunque cubren la cabeza en su totalidad, dejan la cara totalmente al descubierto. Es el casco menos seguro respecto de otros que son más seguros (Ej.: Integral, Abatible o Cross) que la citada ordenanza expresamente lo prohíbe.



Si bien no existe norma técnica peruana aprobada para el uso de cascos de motocicleta, los estándares de seguridad internacionales requieren que los cascos provean 210° de visión periférica. Alrededor del 75% de los accidentes suceden dentro de un rango de 90° (la mayoría de los accidentes restantes son choques por detrás).

² "artículo 105.- Es obligación del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas, que deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas."

³ "Artículo Sexto.- se prohíbe en Pueblo Libre cualquier tipo de casco que cubra totalmente el rostro. El casco valido es aquel que cuenta con mica transparente o sin mica...quedando prohibido los cascos con micas polarizadas, totalmente oscuras y con protectores mandibulares..."



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de Consolidación del Mar de Grau”

Así, queda claro que los cascos no afectan la visión periférica ni contribuyen a los choques. Asimismo los estudios realizados indican que las zonas de la barbilla, mandíbula y rostro (que son las desprotegidas en el modelo “Jet”), son los que tienen mayor incidencia de golpes en los accidentes. (Referencia: Norma Técnica Colombiana NTC 4533.2003, Norma Técnica Argentina IRAM AITA 3621 2002, Norma Europea ECE R22).

Se concluye entonces que el modelo de casco que, a partir de lo establecido por La Ordenanza, podría ser utilizado en el distrito de Pueblo Libre no cumple con los estándares internacionales de seguridad actualmente vigentes que se aplican a nivel mundial.

Adicionalmente, cabe indicar que la sanción por utilizar cascos más seguros genera una carga onerosa e injustificada para los motociclistas y usuarios que, de forma diligente, han adquirido un implemento de seguridad que proteja su integridad física.

La ordenanza está obligando a que los motociclistas -al circular por la jurisdicción de Pueblo Libre- se vean obligados a adquirir un casco adicional y menos seguro, sin mayor sustento técnico.

c) Con relación a la inclusión de un supuesto que no constituye infracción

Por otra parte, la ordenanza excede lo establecido en el RTRAN al tipificar una infracción que no existe ni ha sido aprobada por el MTC. En efecto, el artículo sexto de La Ordenanza equipara la utilización de modelos de casco cerrado (que, como se ha indicado anteriormente, son los más seguros para la utilización de motocicletas) con la no utilización de casco de seguridad que es lo que sanciona el RTRAN como infracción G 59.⁴

En ese sentido, debe quedar claro que ninguna municipalidad puede extender ni incluir supuestos tipificados como infracciones, en contravención a lo señalado por la autoridad competente para emitir y modificar el Reglamento Nacional de Tránsito (ver numerales 2.2 y siguientes del presente informe).

En efecto, en los artículos décimo séptimo al vigésimo de La Ordenanza se tipifican infracciones y se prevén sanciones del tránsito terrestre y de comercialización de combustibles líquidos para las cuales la Municipalidad de Pueblo Libre carece de competencia.

En materia de tránsito, el Tribunal Constitucional, en el fundamento 22 de la STC de 23 de mayo del 2011 expedida dentro del proceso de inconstitucionalidad

⁴ “Conducir un vehículo de la 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.”



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

iniciado por la MTC en contra de la Municipalidad Provincial de Jaén (Exp. N° 00027-2010-PI/TC) ha dejado establecido que *"La determinación de las infracciones de tránsito y sus respectivas sanciones es una competencia que corresponde al gobierno nacional, conforme a una interpretación sistemática de los artículos 189 y 195 de la Constitución, el artículo 26, literal a), de la Ley N.° 27783 —Ley de Bases de la Descentralización—, y los artículos 1.1, 111, 160, literal a), y 171, literal a), de la Ley N.° 27181, en tanto política nacional en materia de transporte y tránsito vehicular, asignada al Ministerio de Transportes y Comunicaciones".*⁵

Finalmente, cabe indicar que, si bien la ordenanza emitida por la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre señala en sus considerandos que se basa en cuestiones de seguridad ciudadana, no es conveniente que problemas de dicha índole pretendan ser atacados o resueltos incrementando la inseguridad vial, que es lo que ocurre al exigirse el uso de cascos que adolecen de los niveles de protección necesaria para salvaguardar la integridad de los conductores y pasajeros de motocicletas lineales o similares.

- d) Con relación a la exigencia de la presentación de Licencia de Conducir del conductor y la Tarjeta de Propiedad del vehículo para la compra de combustible (Artículos Décimo y Undécimo)

La Ordenanza impone a los Establecimientos de Abastecimiento de Combustibles (grifos) la obligación de exigir, como condición previa a la venta de combustible para motos lineales, la presentación de la Licencia de Conducir del conductor y la Tarjeta de Propiedad del vehículo, así como la verificación de las especificaciones técnicas de los cascos protectores, prohibiendo el suministro de combustible cuando no se cumpla con tales especificaciones.

De igual modo, les exige llevar un registro de motos lineales abastecidas que estará a disposición de la Comuna y de la Policía Nacional del Perú.

Dichas medidas constituyen evidentes barreras ilegales e irracionales de acceso y permanencia de los agentes económicos en el mercado de comercialización de combustibles, pues se prevé que ésta, aislada de una estrategia nacional de seguridad ciudadana, además de generar sobrecostos a los grifos, traerá como consecuencia que los consumidores prefieran abastecerse en los grifos de distritos vecinos, afectando la libre y leal competencia en el mercado.

- e) Sobre la implementación de inspectores municipales para verificar las placas de rodaje de motos lineales y vehículos de 4 ruedas (Artículo Décimo Cuarto)

La Ordenanza establece que la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre implementará un equipo de inspectores municipales para verificar las placas de

⁵ Expediente N° 00027-2010-PI/TC, Demanda de inconstitucionalidad iniciado por la MTC en contra de la Municipalidad Provincial de Jaén como un consecuencia de la publicación de su Reglamento Municipal de Tránsito



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

rodaje no solamente de motos lineales, sino también de vehículos de 4 ruedas, a efectos de identificar las placas clonadas.

Dicha disposición es insubstancial en la medida que, de acuerdo al Art. 7° del RTRAN, así como del artículo 3 del Decreto Supremo N° 028-2009-MTC, mediante el cual se establece el Procedimiento de Detección de Infracciones al Tránsito Terrestre en el ámbito urbano, sólo el efectivo policial está legitimado para intervenir un vehículo por infracciones de tránsito, de manera tal que los inspectores municipales no podrán realizar tal detección por ser esta ilegal.

- f) Sobre el Decreto de Alcaldía N° 07-2016-MPL-A que reglamenta la circulación de motocicletas lineales o similares que circulan en el distrito de Pueblo Libre (artículo noveno)

El Decreto de Alcaldía dispone concordar la Ordenanza con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 026-2010-MTC, que modifica el artículo 105 del RTRAN, e incorpora las infracciones tipificadas como G.67, G.68 y G.69, relacionadas con el uso del conductor o el acompañante de una motocicleta un casco protector que no cuente con el número de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo o usar un casco que tenga dispositivos reflectivos que afecten su visibilidad o no llevar el conductor o el acompañante de una motocicleta, el chaleco o chaqueta con el número de la Placa Única Nacional de Rodaje en la espalda.

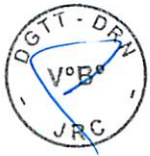
Sin embargo, cabe mencionar que mediante el artículo 2 del Decreto Supremo N° 026-2010-MTC, se suspende la aplicación de estas medidas, así como las infracciones antes mencionadas.

En consecuencia, el Decreto de Alcaldía N° 07-2016-MPL-A infracciona y contraviene la propia Ley Orgánica de Municipalidades y el Reglamento Nacional de Tránsito al ratificar una Ordenanza que a su vez contraviene el RTRAN y se excede en sus propias funciones y competencias asignadas por ley.

- g) Proceso de inconstitucionalidad contra la ordenanza municipal expedida por la Municipalidad de Pueblo Libre

Conforme al análisis realizado, se advierte que la Ordenanza emitida por la Municipalidad de Pueblo Libre excede su ámbito de competencia y contraviene disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias, además de las políticas de tránsito diseñadas por el gobierno central.

El artículo 51 de la Constitución Política del Perú establece que la Constitución prevalece sobre toda norma legal; la ley, sobre las normas de inferior jerarquía, y así sucesivamente. La publicidad es esencial para la vigencia de toda norma del Estado.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

El segundo párrafo del artículo 138 de la Constitución Política del Perú establece que en todo proceso, de existir incompatibilidad entre una norma constitucional y una norma legal, los jueces prefieren la primera. Igualmente, prefieren la norma legal sobre toda otra norma de rango inferior.

Al respecto, el numeral 4 del artículo 200 de la Constitución Política del Perú señala que procede la acción de inconstitucionalidad, contra las normas que tienen rango de ley: leyes, decretos legislativos, decretos de urgencia, tratados, reglamentos del Congreso, normas regionales de carácter general y ordenanzas municipales que contravengan la Constitución en la forma o en el fondo.

Por su parte, el artículo 16 de la Ley de Bases de Descentralización, Ley N° 27783, dispone que los conflictos de competencia que se generen entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos Locales se resuelven ante el Tribunal Constitucional de acuerdo a su ley Orgánica.

El artículo 2 de la Ley N° 28301 – Ley Orgánica del Tribunal Constitucional señala que el referido tribunal es competente para conocer los procesos que contempla el artículo 202 de la Constitución.

El artículo 77 del Código Procesal Constitucional señala que la demanda de inconstitucionalidad procede contra las normas que tienen rango de ley: leyes, decretos legislativos, decretos de urgencias, tratados que hayan requerido o no la aprobación del Congreso conforme a los artículos 56 y 57 de la Constitución, Reglamentos del Congreso, normas regionales de carácter general y ordenanzas municipales.

Por su parte, el artículo 98 del Código Procesal Constitucional señala que la demanda de inconstitucionalidad se interpone ante el Tribunal Constitucional y sólo puede ser presentada por los órganos y sujetos indicados en el artículo 203 de la Constitución.

Asimismo, el artículo 99 del citado Código establece que para interponer una demanda de inconstitucionalidad el Presidente de la República requiere del voto aprobatorio del Consejo de Ministros. Concedida la aprobación, designa a uno de sus Ministros para que presente la demanda de inconstitucionalidad y lo represente en el proceso. El Ministro designado puede delegar su representación en un Procurador Público.

Además, debe tenerse en cuenta lo dispuesto por el artículo 100° del Código Procesal Constitucional que dispone que la demanda de inconstitucionalidad de una norma debe interponerse dentro del plazo de seis años contados a partir de su publicación, salvo el caso de los tratados en que el plazo es de seis meses.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

En consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en el Código Procesal Constitucional y según el procedimiento indicado en el Decreto Supremo N° 043-2005-PCM, modificado por el Decreto Supremo N° 060-2006-PCM, el Presidente de la República con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, determinará la interposición de la demanda correspondiente y designará a uno de sus ministros o al Ministro del Sector afectado para que presente la demanda y lo represente en el proceso.

Igualmente, el Decreto Supremo N° 043-2005-PCM señala que para la interposición de procesos de constitucionales de inconstitucionalidad por parte de los sectores del Gobierno Nacional, contra normas y actos emitidos por Gobiernos Locales, entre otros, deberán emitir los informes técnico y legal acerca de la vulneración que contenga la norma o acto, según sea el caso.

Los informes técnico y legal deberán ser elevados al Ministro del Sector para su evaluación correspondiente.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- 4.1. La Ordenanza N° 467-MPL emitida por el Alcalde de la Municipalidad Distrital de Pueblo Libre contraviene el Decreto Legislativo N° 1216, el Reglamento Nacional de Tránsito y se excede en la aplicación de las funciones y competencias asignadas a dicho municipio.
- 4.2. La ordenanza acotada, establece como infracción grave, una conducta no prevista como tal en el Reglamento Nacional de Tránsito, imponiendo además una sanción económica, contraviniendo el citado reglamento.
- 4.3. La Municipalidad de Pueblo Libre contraviene el Reglamento Nacional de Tránsito sobre competencias de las municipalidades distritales, puesto que las Municipalidades Distritales en materia de tránsito terrestre, solo ejercen funciones de gestión y fiscalización, en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva y las previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito; y en materia de vialidad, la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al Reglamento correspondiente.
- 4.4. Adicional a las contravenciones en que incurre La Ordenanza, está obligando a usar el casco que corresponde al modelo conocido como "Jet" el cual es un casco abierto, sin protectores mandibulares que ofrece mínima protección, pues, aunque cubren la cabeza en su totalidad, dejan la cara totalmente al descubierto.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Terrestre

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de Consolidación del Mar de Grau"

- 4.5. Asimismo, el Decreto de Alcaldía N° 07-2016-MPL-A infracciona y contraviene la propia Ley Orgánica de Municipalidades y el Reglamento Nacional de Tránsito al ratificar una Ordenanza que a su vez contraviene el RTRAN y se excede en sus propias funciones y competencias asignadas por ley.
- 4.6. El Código Procesal Constitucional, (artículo 98) señala que la demanda de inconstitucionalidad se interpone ante el Tribunal Constitucional y sólo puede ser presentada por los órganos y sujetos indicados en el artículo 203 de la Constitución.
- 4.7. Asimismo, el artículo 99 del citado Código establece que para interponer una demanda de inconstitucionalidad el Presidente de la República requiere del voto aprobatorio del Consejo de Ministros. Concedida la aprobación, designa a uno de sus Ministros para que presente la demanda de inconstitucionalidad y lo represente en el proceso. El Ministro designado puede delegar su representación en un Procurador Público.
- 4.8. En tal sentido, se recomienda que este informe sea puesto en conocimiento del señor Viceministro de Transportes para la evaluación correspondiente.

Atentamente,

Informe elaborado por:

JORGE LUIS ROQUE CASTRO
Abogado

Dirección de Regulación y Normatividad - DGTT

Doy conformidad al presente Informe:

Rosario Rojas Rios
Directora (e)

Dirección de Regulación y Normatividad