



“ANÁLISIS CRÍTICO DE LA LEY GENERAL  
DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE  
LEY N° 27181 Y EL TEXTO ÚNICO  
ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL  
DE TRÁNSITO - CODIGO DE TRÁNSITO D.S.  
N° 016-2009-MTC”

---

**TESINA PRESENTADO POR:**

Benavides Mejía, Julio Cesar  
Esqueche Bocanegra, Wilmer Alberto  
Ganto Tadeo, Rolando  
Laines Toledo, Lourdes Mercedes  
Medina Aguilar, Danny Daniel  
Navarro Huamán, Hildebrando  
Zapata Obando, Emilardo

**AGOSTO 2016**

---

## **DEDICATORIA**

*A todas las víctimas y familiares que han vivido momentos de tragedia, por un accidente de tránsito y que les han cambiado su proyecto de vida.*

## INDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPITULO I GENERALIDADES.....</b>	<b>3</b>
OBJETIVOS.....	3
IMPORTANCIA.....	3
JUSTIFICACIÓN.....	3
<b>CAPITULO II MARCO TEORICO.....</b>	<b>4</b>
<b>CAPITULO III: DESARROLLO DEL TEMA.....</b>	<b>5</b>
<b>LEY GENERAL DE TRASPORTE Y TRANSITO TERRESTRE.....</b>	<b>5</b>
<b>TITULO I: DEFINICIONES Y AMBITO DE APLICACIÓN.....</b>	<b>5</b>
ARTÍCULO 1 y 2: DEL AMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES.....	5
ARTICULO 3: DEL OBJETIVO DE LA ACCIÓN ESTATAL.....	5
ARTICULO 4: DE LA LIBRE COMPETENCIA Y ROL DEL ESTADO.....	6
ARTICULO 5: PRINCIPIOS QUE RIGEN LA INVERSIÓN PRIVADA EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE.....	6
ARTICULO 6: INTERNALIZACIÓN Y CORRECCIÓN DE COSTOS.....	6
ARTICULO 7: DE LA RACIONALIZACIÓN Y EL USO DE LA INFRAESTRUCTURA.....	6
ARTÍCULO 9: DE LA SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN.....	7
<b>TITULO II: COMPETENCIAS Y AUTORIDADES COMPETENTES.....</b>	<b>7</b>
ARTICULO 10: DE LA CLASIFICACIÓN DE LAS COMPETENCIAS.....	7
ARTÍCULO 15: DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES.....	7
ARTICULO 16: DE LAS COMPETENCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN. ....	7
ARTICULO 17: DE LA COMPETENCIAS DE LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES....	8
ARTICULO 18: DE LAS COMPETENCIAS DE LAS MUNICIPALIDADES DISTRITALES....	8
ARTICULO 19: DE LA COMPETENCIA DE LA PPLICÍA NACIONAL DEL PERÚ.....	8

ARTICULO 20: DE LAS COMPETENCIAS DEL INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL– INDECOPI.....	8
<b>TITULO III – REGLAMENTOS NACIONALES.....</b>	<b>9</b>
ARTICULO 23: DEL CONTENIDO DE LOS REGLAMENTOS.....	9
<b>TITULO IV - INFRACCIONES Y SANCIONES. ....</b>	<b>9</b>
ARTÍCULO 24: DE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR LAS INFRACCIONES .....	9
ARTÍCULO 25 y 26: DE LAS SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS.....	10
ARTÍCULO 28: DEL SISTEMA DE CONTROL DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS Y LAS SANCIONES NO PECUNIARIAS. ....	11
<b>TITULO V - RESPONSABILIDAD CIVIL Y SOAT.....</b>	<b>11</b>
ARTÍCULO 29, 30 Y 31: DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL, SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LAS SANCIONES AL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE CONTAR CON SEGURO. ....	11
<b>TITULO VI - REGISTRO VEHICULAR Y OTROS REGISTROS.....</b>	<b>29</b>
ARTICULO 32: PLACA UNICA NACIONAL DE RODAJE DS-017-2008-MTC Y MODIFICATORIAS. ....	29
ARTÍCULO 33: DEL REGISTRO DE PROPIEDAD Y TARJETA DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR. ....	33
<b>REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO.....</b>	<b>37</b>
TITULO I. OBJETO Y AMBITO.....	37
TITULO II. AUTORIDADES COMPETENTES.....	39
TITULO III. DE LAS VIAS.....	41
TITULO IV. DE LA CIRCULACION.....	46
TITULO V. REGISTRO VEHICULAR.....	57
TITULO VI. DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO Y EL SEGURO OBLIGATORIO. ....	57

TÍTULO VII INFRACCIONES Y SANCIONES.....	68
CAPÍTULO I: INFRACCIONES SECCIÓN I ASPECTOS GENERALES.....	68
CAPÍTULO II: MEDIDAS PREVENTIVAS.....	71
CAPÍTULO III: SANCIONES SECCIÓN Y ASPECTOS GENERALES.....	77
CAPÍTULO IV: PROCEDIMIENTOS.....	95
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS. ....	120
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>124</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>124</b>
<b>BIBLIOGRAFIA: .....</b>	<b>127</b>

## INTRODUCCIÓN

Cuando se empezó el V Curso de Capacitación a Especialistas de Seguridad Vial, recibimos las naturales recomendaciones de la coordinación, pero hubo una que despertó mayor interés y fue “habrá un antes y un después finalizado el curso”, casi a portas de la finalización podemos corroborar que dicha expresión es completamente cierta porque algunos de nuestro grupo están vinculados al quehacer del tránsito y el transporte y algunos otros ha sido nuestro primer ingreso a este fascinante mundo de una problemática del país, ésta idea se ha confirmado y reforzado por una currícula bien estructura pero sobre todo por una voluntad de las autoridades de la Región Callao y un alto nivel de especialización, conocimiento y experiencia del grupo de expositores que han hecho de nosotros sembrar el especial interés para ser seguidores y protagonistas del cambio que debe tener nuestra sociedad en un tema que implica muchas vidas y que si no hacemos de esto un tema nacional, estaremos destinados a sufrir las consecuencias del drama de lo que significa ser parte de las estadísticas que hoy afectan a casi todas las familias peruanas directa o indirectamente, porque si miramos a nuestro alrededor en nuestra casa, en nuestro zona que vivimos, trabajamos o estudiamos, podemos confirmar, quién no ha sido tocado lamentablemente por la tragedia que representa un accidente de tránsito. El cambio, ya lo estamos viviendo, tan es así que ahora en nuestro medio que nos relacionamos, la seguridad vial, forma parte de nuestra actitud, conducta y de nuestra conversación e interrelación, entonces podemos dar fe que realmente constituyó “un antes y un después”.

En cuanto al esfuerzo para ir mejorando, poco o nada puede representar nuestro aporte sin que nuestras autoridades propicien el cambio ya sea normativamente, tecnológicamente y sobretodo con las actitudes desde donde nos corresponda.

Esperamos haber contribuido con un grano arena, pero confiados que si sigan reproduciendo estos cursos y no sólo por la Región Callao sino que esto sea copiado por todas las Regiones del Perú, con ello, vamos a generar un efecto multiplicador, de tal manera que cientos o miles de Especialistas en Seguridad Vial y con la influencia que cada uno ejerza desde donde se desarrolla podremos decir un corto o mediano plazo “valió la pena” o “misión cumplida”.

El Perú con el desarrollo económico que está viviendo, porque nunca antes había sido de preocupación el crecimiento de la producción bruta, ni el nivel de exportación no tradicionales ni otros indicadores que ahora lo tienen como meta de desempeño nuestras

Autoridades se ha descubierto que si es posible tener un mejor estándar de vida, pero así como le prestamos la debida atención a los indicadores económicos, debemos también debemos tener la misma preocupación por otros indicadores sociales como la salud, educación, entre otros, para que sea un desarrollo armónico y consistente y en forma especial la atención a los problemas del tránsito que engloba sus principales elementos a la persona, a la infraestructura y al vehículo.

Nuestro agradecimiento a la Región Callao, representada por sus autoridades y su voluntad de hacer el cambio, a las personas que organizaron el presente curso, a los excelentes expositores y también en forma muy especial a los participantes que con su entusiasmo e interés mantuvieron hasta el final el deseo de aprovechar al máximo las enseñanzas y reflexiones impartidas.

## RECOMENDACIONES

- Nuestra recomendación es el uso de tecnología en coordinación con la policía, para detectar licencia de conducir vencido, el uso de SOAT, Revisiones técnicas. - Uso de tecnología para detectar a los infractores.
- Tratamiento normativo diferenciado, estableciendo La Ley General de Transporte e independientemente Código de Tránsito.
- Propiciar la movilidad sostenible en función prioritaria de las personas y el medio ambiente.
- Centrar objetivamente con estándares medibles por la gestión en temas de seguridad vial.
- Voluntad política del ordenamiento general del tránsito y transporte y que el MTC asuma su rol de liderazgo con apoyo directo de la Presidencia de la República (regulada normativamente).
- Estrategia planificada con plazos establecidos para el tratamiento y mejoras en el ámbito de los elementos de tránsito: personas, vehículo e infraestructura.
- Modernización de los sistemas de fiscalización inteligente y electrónica.
- Reingeniería de la PNP para que ejerza sus funciones con la autoridad que le otorga la Constitución del Perú.
- Sistema eficaz de ejecución de sanciones.

## CONCLUSIONES

1.- Existen muchas razones por las que las personas cometen faltas y delitos, pero no podemos culparlas del todo porque muchas de ellas son personas que no han sido educadas de tal manera que eviten ir por el lado “fácil” para conseguir cosas materiales y está en nosotros poder cambiar eso. Como mencionamos, entre las miles de formas de ayudar nos hemos enfocado en 2 que nos parecen las más eficientes y consistentes:

- Contrarrestar la corrupción.
- Educar peatones y conductores.

2.- Las personas andan estresadas, con el tiempo a las justas y por diferentes motivos necesitan llegar de un punto a otro en el menor tiempo posible.

3.- La cantidad de autos que circulan en Lima y la viveza de algunos conductores o peatones no es un ambiente favorable para nadie y por esto ocurren muchos accidentes.

4.- Sin duda la educación es fundamental, hay que inculcar valores en las personas. En los conductores responsabilidad sobre la familia que los espera en casa, los pasajeros que llevan, etc. Y en el caso de los peatones el conocimiento y cumplimiento de las reglas de tránsito sería lo ideal.

5.- Tanto conductores como peatones causan problemas, es por eso que se han creado las multas para corregir las imprudencias de los peatones las mismas que son letra muerta se debe de utilizar tecnologías para hace efectiva dichas multas.

6.- Educar en forma adecuada a los futuros conductores desde niños hay que enseñarles cómo es que se debe actuar en la calle, cuáles son las normas y qué es lo que puede pasar si es que no se cumplen. Esta enseñanza debe ser complementada con la educación en casa, por lo que también será importante educar a los adultos-conductores.

7.- La educación vial debería ser un tema tratado de manera obligatoria en las instituciones educativas para crear una cultura vial en la población; asimismo si bien existe las sanciones para peatones, estas deberían respetarse y aplicarse con firmeza.

8.- Se debe controlar y fiscalizar a los centros encargados para tramitar la licencia que de verdad sea riguroso.

9.- Las autoridades encargadas debe exigir un reordenamiento de las vías públicas, ya que uno de los peores problemas es la manera en que los peatones están expuestos a morir, debido a la mala distribución y sincronización de los semáforos. Es en las vías más concurridas, donde hay semáforos mal sincronizados o con una pequeña luz roja intermitente, la cual significa que los conductores deben sobre parar y ceder el paso al peatón. Lamentablemente, esto no se respeta, es por eso que se necesita la acción inmediata para proteger a los peatones y garantizar un mejor orden en las calles.

10.- La educación vial en nuestro país en una tarea permanente cuya responsabilidad recae en las instituciones vinculadas al tema: estas son Ministerio de Transportes, Ministerio de Educación, Municipalidades. Una manera eficiente de poder lograr su difusión es a través de los medios de comunicación: canales de televisión, estaciones de radio, periódicos, revistas e internet, etc.

11.- Se ha establecido que la Policía Nacional del Perú, en sus informes y atestados policiales señalan que el conductor de la Unidad, ha desarrollado a una velocidad no razonable para las circunstancias del lugar, siendo vulnerable al usuario por cuanto se debe señalar y aplicar los métodos científicos de la física siendo lo siguiente:

12.- Que a fin de establecer responsabilidad en el usuario del conductor y conocer científicamente la velocidad en que transitaba con su vehículo se debe aplicar las formulas existentes en la física como es:

a) **COEFICIENTE DE FRICCION**; Es la fuerza que se adhiere la llanta del vehículo a la calzada, donde se aplica la siguiente fórmula:

$$CF = \frac{(VP)^2}{254 \times D} = 0.65$$

254 X D.

b) **FORMULA DE MOVIMIENTO RECTILINEO**

Supongamos que la Huella de frenada sea 20 metros.

FORMULA:  $V = 15.9 \text{ RAÍZ CUADRADA de } CF \times D$

$V = 15.9 \text{ RAIZ CUADRADA DE } 0.65 \times 20$

$V = 15.9 \text{ RAIZ CUADRADA DE } 13.$

$V: 15.9 \times 3.60 : 57.24 \text{ KLM / HORA.}$

13.- Se ha establecido que el reglamento nacional de tránsito vigente, no contiene los principios reguladores del tránsito que señala la doctrina, como son el principio de seguridad, confianza, conocimiento, legalidad, aptitud, prudencia, responsabilidad.

14.- Con la finalidad de evitar la corrupción por parte de las autoridades policiales y los bomberos, se debe de realizar una nota informativa de todos los accidentes de tránsito a la superioridad (Control Interno o Inspectoría) a fin de que estos tomen conocimiento de los hechos donde se atienden las víctimas de los accidentes de tránsito y donde se realizaron los hechos.

15.- El Perú se enfrenta a retos comerciales a nivel mundial, como es, entre otros al ingreso a la OCDE – Organismo para la Cooperación y Desarrollo Económico y afrontar el reto de la lucha contra la pobreza lo que nos obliga a tener estándares de transporte idóneo.

16.- La alta informalidad conlleva a un desorden total y hace que las actividades de tránsito y transporte sean manejadas sólo por un objetivo de lucro, renunciando el Estado a su control y ordenamiento.

17.- La alta tasa de accidentes de tránsito hace necesario una urgente acción del Estado.

18.- La criminalidad organizada (narcotráfico, minería ilegal de oro, etc.) se beneficia con el lavado de activos en un sector no controlado o con escaso control de parte del Estado.

## BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Libro *“El tratamiento técnico y Jurídico de los accidentes de tránsito”* de los autores: Daniel GARCIA CHAVEZ, CESAR CAMPOS, ANGELES, Y Diógenes DIAZ PASAPERA. Primera Edición 1998.
- 2.- Libro *“Accidentes de Tráfico “ Problemática e investigación 4ta edición del autor: Miguel LOPEZ – MUÑIZ GOÑI* Doctor de Derecho Magistrado (jb) Abogado de IC de Madrid 2004.
- 3.- Constitución Política del Perú.
- 4.- Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre 07-10-1999
- 5.- D.S. N° 016-2009-MTC Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de tránsito.
- 6.- Código Penal D.L. N° 635-8-4-1991
- 7.- Código Civil D.L. N° 295 – 14-11-1984
- 8.- Reglamento Nacional de Vehículos D.S. 058-2003-MTC
- 9.- Reglamento Nacional de Administración de tránsito D.S. N° 009-2004-MTC
- 10.- Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, Vehículos Automotores y No Motorizados de transporte terrestre D.S. N° 040-2008-MTC
- 11.- Reglamento de la Placa Única Nacional de Rodaje.
- 12.- Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura D.S. N° 034-2008-MTC.
- 13.- Reglamento de Jerarquización Vial D.S. 017-2007-MTC
- 14.- Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.