



Resolución Ministerial

1157-2019 MTC/01.02

Lima, 06 de Diciembre de 2019

VISTOS: El Memorándum N° 1385-2019-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y el Informe N° 812-2019-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva, entre otras, en las materias de infraestructura y servicios de transportes de alcance nacional e internacional;

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

Que, el literal a) del artículo 16 de la citada Ley, dispone que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en adelante, el RNAT, tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley N° 27181; estableciendo las disposiciones generales que clasifican distintas modalidades del servicio, los requisitos técnicos de idoneidad, características de la flota, infraestructura de la empresa y su organización, así como las condiciones de calidad y seguridad, que deben cumplir los operadores prestadores de dichos servicios.

Que, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, mediante Memorándum N° 1385-2019-MTC/18, sustentado en el Informe N° 812-2019-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, propone la modificación e incorporación de diversos aspectos normativos al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, con la finalidad de regular e introducir cambios que





Resolución Ministerial

permitan optimizar la prestación del servicio de transporte terrestre y lograr una mejor aplicación de sus disposiciones en beneficio del usuario, así como corregir aspectos que incidirán en la mejora de la fiscalización a los prestadores del servicio, conductores y propietarios de vehículos del transporte terrestre, con el fin de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios;

Que, el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, señala en su artículo 14 que las entidades públicas deben disponer la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia, en el Diario Oficial "El Peruano", en sus portales electrónicos o mediante cualquier otro medio, debiendo permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas;

Que, el numeral 5.1 de la Directiva N° 010-2018-MTC/01, Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos, aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01, establece que mediante resolución ministerial publicada en el Diario Oficial El Peruano se dispone la difusión de todo proyecto normativo de carácter general, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o mediante cualquier otro medio, por un plazo no menor de diez (10) días hábiles, salvo que por mandato legal expreso se establezca un plazo diferente;

Que, en consecuencia, es necesario disponer la publicación del referido proyecto normativo en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a efectos de permitir que los interesados formulen sugerencias y comentarios;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Reglamento que Establece Disposiciones Relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS y, la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01;





Resolución Ministerial

1157-2019 MTC/01.02

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Publicación del Proyecto

Disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica e incorpora diversos aspectos normativos del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y establece otras disposiciones, en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial "El Peruano", con el objeto de recibir las observaciones, comentarios y/o aportes de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de diez (10) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación de la presente resolución.

Artículo 2.- Recepción y sistematización de comentarios

Las opiniones, comentarios y/o sugerencias sobre el proyecto de Decreto Supremo a que se refiere el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial, deben ser remitidas a la sede principal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con atención a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, ubicada en Jr. Zorritos N° 1203 - Cercado de Lima, o a la dirección electrónica normasdpntra@mtc.gob.pe.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones





Decreto Supremo

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC Y ESTABLECE OTRAS DISPOSICIONES

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

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, el literal a) del artículo 16 de la Ley, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la propia Ley, así como emitir las normas y disposiciones necesarias para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito a nivel nacional;

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en adelante, el RNAT, tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley N° 27181;

Que, el subnumeral 41.1.2.2 del numeral 41.1 del artículo 41 del RNAT establece que el transportista deberá prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado, siendo una de ellas el realizar solo el servicio para el que fue autorizado.

Que, en esa misma línea el numeral 49.1 del artículo 49 establece que solo mediante autorización vigente otorgada por la autoridad competente se puede prestar el servicio de transporte de personas o mercancías, el cual debe ser realizado únicamente de acuerdo a los términos señalados en la autorización.

Que, en virtud a lo expuesto se puede advertir que el RNAT establece que únicamente se podrán prestar los servicios de transporte de personas o mercancías, cuando la persona jurídica se encuentre debidamente autorizada, es por ello, que a efectos de asegurar la correcta prestación de los servicios se debe establecer las acciones necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto en el RNAT;

Que, como parte de las medidas señaladas, se ha considerado necesario fortalecer las acciones de fiscalización, las cuales están orientadas a verificar el





Decreto Supremo

cumplimiento de las obligaciones contenidas en el RNAT por parte de los transportistas, conductores y propietarios del vehículo, con la finalidad de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios; razón por la cual resulta necesario realizar modificaciones e incorporaciones al RNAT a efectos de disuadir aquellas conductas orientadas a prestar un servicio sin contar con la autorización correspondiente y optimizar las labores de fiscalización de la autoridad competente;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por el Decreto Supremo N° 021-2018-MTC, la Resolución Ministerial N° 015-2019 MTC/01 y modificatorias;

DECRETA:

Artículo 1.- Modificación del artículo 5; del numeral 26.2 del artículo 26; el subnumeral 41.2.5.5 del numeral 41.2 del artículo 41; el subnumeral 42.1.12 del numeral 42.1 y el subnumeral 42.2.5 del numeral 42.2 del artículo 42; los subnumerales 64.1 y 64.7 del artículo 64; el numeral 65.3 del artículo 65; el numeral 71.3 del artículo 71; el subnumeral 76.2.5 del numeral 76.2 del artículo 76; el numeral 81.2 del artículo 81; el numeral 100.6 del artículo 100; el artículo 104; los subnumerales 112.1.7 y 112.1.10 del numeral 112.1 y los subnumerales 112.2.1 y 112.2.4 del numeral 112.2 del artículo 112; el numeral 113.4 del artículo 113; el subnumeral 114.1.6 del numeral 114.1 del artículo 114; el numeral 117.1 del artículo 117; el artículo 125; la Segunda Disposición Complementaria Final, la Novena Disposición Complementaria Final; los códigos C.4b y C.4c del Anexo 1 de la Tabla de Incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia y sus consecuencias; así como los códigos F.1, F.6, F.7, S.1, S.2, S.6, S.8 y S.11 del Anexo 2 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Modifícanse el artículo 5; el numeral 26.2 del artículo 26; el subnumeral 41.2.5.5 del numeral 41.2 del artículo 41; el subnumeral 42.1.12 del numeral 42.1 y el subnumeral 42.2.5 del numeral 42.2 del artículo 42; los subnumerales 64.1 y 64.7 del artículo 64; el numeral 65.3 del artículo 65; el numeral 71.3 del artículo 71; el subnumeral 76.2.5 del numeral 76.2 del artículo 76; el numeral 81.2 del artículo 81; el numeral 100.6 del artículo 100; el artículo 104; los subnumerales 112.1.7 y 112.1.10 del numeral 112.1 y los subnumerales 112.2.1 y 112.2.4 del numeral 112.2 del artículo 112; el numeral 113.4 del artículo 113; el subnumeral 114.1.6 del numeral 114.1 del artículo 114; el numeral 117.1 del artículo 117; el artículo 125; Segunda Disposición Complementaria Final; la Novena Disposición Complementaria Final; los códigos C.4b y C.4c del Anexo 1 de la Tabla de Incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia y sus consecuencias; así como los códigos F.1, F.6, F.7, S.1, S.2, S.6, S.8 y S.11 del Anexo 2 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración





Decreto Supremo

41.2 En cuanto a los conductores:

(...)

41.2.5.5 En el servicio de transporte público, que el conductor no haya llegado o excedido el tope máximo de cien (100) puntos firmes acumulados e inscritos en el Registro Nacional de Sanciones o que haya sido sancionado mediante resolución de sanción firme o agote la vía administrativa, por dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves; o una infracción muy grave y tres o más infracciones cuya calificación sea grave.

En el servicio de transporte de personas de ámbito nacional y regional, así como en el servicio de transporte de mercancías, cuando el conductor se encuentre en los supuestos indicados en el párrafo anterior, el sistema de control electrónico impide la generación de la hoja de ruta electrónica o el documento que corresponde para el servicio de transporte terrestre de mercancías."

"Artículo 42.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte regular

42.1 Las condiciones específicas de operación en el servicio de transporte público de personas que se presta bajo la modalidad de transporte regular de ámbito nacional y regional son las siguientes:
(...)

42.1.12 Antes del inicio del servicio, se debe generar la hoja de ruta respectiva, la cual contiene la información exigida en el numeral 81.2 del artículo 81 del presente Reglamento.

(...)

42.2 Son condiciones específicas de operación en el transporte regular de personas de ámbito provincial las siguientes:

(...)

42.2.5 En el caso de vehículos M3 y M2, reservar y señalizar como mínimo los cuatro (4) asientos más cercanos a la puerta de acceso del vehículo, para uso preferente de las personas con discapacidad, personas con trastorno del espectro autista, adultos mayores, mujeres gestantes, personas con bebés, niñas o niños en brazos, a fin de que estos ocupen los





Decreto Supremo

de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en los siguientes términos:

“Artículo 5.- Clasificación por el ámbito territorial

Por el ámbito territorial, el servicio de transporte terrestre se clasifica en:

- 5.1 Servicio de transporte terrestre de ámbito provincial.
- 5.2 Servicio de transporte terrestre de ámbito regional.
- 5.3 Servicio de transporte terrestre de ámbito nacional.

Para el caso de circunscripciones provinciales conurbadas que cuenten con un organismo responsable de la prestación integrada del servicio público de transporte de personas, constituido conforme al artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, se aplica el marco normativo correspondiente al servicio de transporte terrestre de ámbito provincial, así como las normas que emita el referido organismo responsable.”

“Artículo 26.- Titularidad de los vehículos

(...)

26.2 En todos los casos en que los vehículos no sean de propiedad del transportista, la habilitación del vehículo en el registro administrativo de transporte, se efectuará por el tiempo de duración previsto en el contrato que presente el transportista ante la autoridad competente. Esta habilitación podrá ser renovada, sucesivamente, hasta por el máximo de tiempo permitido por este Reglamento con la presentación de la documentación que acredite que el transportista mantiene el derecho a usar y usufructuar el vehículo.

En el caso de arrendamiento financiero, una vez finalizado el plazo del contrato, el vehículo puede permanecer habilitado hasta por un plazo de noventa (90) días calendario siempre que el transportista haya presentado, antes del vencimiento del referido contrato, los documentos pertinentes conforme a lo establecido en el respectivo contrato y la ley de la materia, que acredite que ha ejercido la opción de compra ante la entidad financiera.”

“Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista

El transportista deberá prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado. En consecuencia, asume las siguientes obligaciones:

(...)





Decreto Supremo

asientos reservados de los vehículos destinados al servicio de transporte de personas."

"Artículo 64.- Habilitación Vehicular

64.1 La habilitación vehicular inicial se emite conjuntamente con la autorización otorgada al transportista para el servicio de transporte correspondiente.

En el servicio de transporte de personas, el vehículo únicamente puede ser empleado en la ruta para el cual fue habilitado. Asimismo, el vehículo habilitado para la prestación del servicio de transporte en un ámbito y modalidad determinados, no podrá ser habilitado en otro ámbito ni modalidad distintos, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 64.5 del artículo 64 del presente Reglamento."

(...)

64.7 Los vehículos que pertenecen a un transportista cuya autorización y/o habilitación ha sido cancelada para la prestación del servicio de transporte terrestre, no pueden ser habilitados durante un plazo de noventa (90) días calendario, contados a partir que la resolución de cancelación haya quedado firme, de acuerdo a la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General."

"Artículo 65.- Requisitos para solicitar nuevas habilitaciones vehiculares

(...)

65.3 Por un plazo de treinta (30) días hábiles, el transportista no puede habilitar vehículos que han pertenecido a otro transportista que ha sido sancionado con la cancelación de la autorización y/o de la habilitación.

El plazo señalado en el párrafo precedente, se computará a partir de la fecha en que la resolución de sanción haya quedado firme o agotada la vía administrativa de acuerdo a la Ley N° 27444."

"Artículo 71.- Habilitación de Conductores

(...)

71.3 Luego de obtenida la autorización, el transportista podrá solicitar nuevas habilitaciones de conductores, las cuales también serán inscritas en el Registro correspondiente.





Decreto Supremo

“Artículo 76.- Derecho de los usuarios

(...)

76.2 El usuario del servicio de transporte terrestre de personas tiene los siguientes derechos:

(...)

76.2.5 A que las personas con discapacidad, personas con trastorno del espectro autista, adultos mayores, mujeres gestantes, personas con bebés, niñas o niños en brazos, ocupen los asientos reservados de los vehículos destinados al servicio de transporte de personas.

En el caso del transporte de ámbito nacional y regional dichos asientos permanecerán reservados hasta una (1) hora antes del inicio del viaje, vencido dicho plazo el transportista podrá disponer de los mismos ofreciendo otros asientos a las personas descritas en este numeral.”



“Artículo 81.- La Hoja de Ruta

(...)

81.2 El transportista deberá consignar en la hoja de ruta electrónica, antes del inicio del servicio de transporte, la siguiente información, según corresponda de acuerdo al servicio que presta: número de placa del vehículo, ruta empleada, nombre de los conductores, cambios de turno en la conducción y su programación de conducción durante el servicio, tripulantes, hora de inicio, el origen y destino, terminales terrestres de origen y destino, escalas comerciales y el número del sistema de comunicación asignado al vehículo. Una vez ingresada la información, el transportista imprimirá la hoja de ruta electrónica y la entregará al conductor, quien la portará durante la prestación del servicio.



Asimismo, en la hoja de ruta electrónica impresa se consignará cualquier ocurrencia y/o incidencia durante la prestación del servicio, así como la hora de llegada. Al término del servicio de transporte, el transportista deberá registrar dicha información en el sistema proporcionado por el MTC.

La hoja de ruta, para su utilización, no requiere de habilitación o aprobación previa.

(...)





Decreto Supremo

“Artículo 100.- Sanciones Administrativas

(...)

100.6 El pago voluntario de la sanción pecuniaria implica aceptación de la comisión de la infracción, generando reincidencia o habitualidad.

(...)”

“Artículo 104.- Reincidencia y habitualidad

104.1 Se considera reincidencia a la comisión de una misma infracción o incumplimiento grave o muy grave, siempre que exista una resolución anterior que hubiere quedado firme o haya agotado la vía administrativa; y, que la infracción o incumplimiento reiterado se haya cometido en el plazo de doce (12) meses, contados desde la fecha en que la resolución que sancionó la primera infracción o incumplimiento quedó firme o haya agotado la vía administrativa.

104.2 Se considera habitualidad la comisión de dos (2) infracciones o incumplimientos graves o muy graves, siempre que exista una resolución anterior de una infracción o incumplimiento grave o muy grave, que hubiere quedado firme o haya agotado la vía administrativa; y, que las infracciones o incumplimiento se hayan cometido en el plazo de doce (12) meses desde la fecha en que quedó firme o haya agotado la vía administrativa la resolución que sancionó la primera infracción o incumplimiento.

104.3 En los casos de reincidencia y habitualidad, cuando la sanción sea pecuniaria, se aplicará al infractor una sanción conforme a las siguientes reglas:

104.3.1 En caso de reincidencia la sanción será el equivalente al doble de la prevista en este Reglamento.

104.3.2 En caso de habitualidad la sanción será el equivalente al doble de la sanción prevista en este Reglamento para la infracción que motiva la declaración de habitualidad.

104.4 En caso de sanciones no pecuniarias, la reincidencia y la habitualidad se aplicará conforme a las siguientes reglas:

104.4.1 Si la consecuencia jurídica de la infracción o incumplimiento es la suspensión de diez (10) días de la autorización y/o habilitación, se aplicará





Decreto Supremo

la sanción de suspensión de sesenta (60) días de la autorización y/o habilitación.

104.4.2 Si la consecuencia jurídica de la infracción o incumplimiento es la suspensión de sesenta (60) días de la autorización y/o habilitación, se aplicará una sanción de suspensión de noventa (90) días de la autorización y/o habilitación, según corresponda.

104.4.3 Si la consecuencia jurídica es la suspensión de noventa (90) días de la autorización y/o habilitación, se aplicará la sanción de cancelación de la autorización y/o habilitación, según corresponda.

104.4.4 Si la consecuencia jurídica es la suspensión de noventa (90) días de la licencia de conducir, se aplicará la sanción de cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una nueva licencia.

104.4.5 Si la consecuencia jurídica es la cancelación de la autorización, la sanción será la cancelación de todas sus autorizaciones para prestar servicio de transporte en todas sus rutas.

104.4.6 En los casos de habitualidad las reglas mencionadas en los numerales anteriores se aplican sobre la sanción prevista para la infracción y/o incumplimiento que motiva la declaración de habitualidad."

"Artículo 112.- Retención de Licencia de Conducir

112.1 La retención de la licencia de conducir puede ser efectuada por la autoridad competente, incluida la PNP, y procede en los siguientes casos:

(...)

112.1.7 Por transportar personas o mercancías en la parte exterior de la carrocería del vehículo del servicio de transporte de personas o en la tolva en el servicio de transporte de mercancías.

(...)

112.1.10 Por conducir un vehículo del servicio sin contar con la habilitación correspondiente, o cuando dicho vehículo no se encuentre habilitado por la autoridad competente, o cuando el vehículo se encuentre con suspensión precautoria de su habilitación.

(...)





Decreto Supremo

112.2 La retención de la licencia de conducir generará la suspensión de la habilitación del conductor por el tiempo que ésta dure. La licencia de conducir será devuelta a su titular y a partir de ello levanta la suspensión de su habilitación, en los siguientes supuestos:

112.2.1 En el caso de los supuestos previstos en los numerales 112.1.1, 112.1.2, 112.1.3, 112.1.7, 112.1.8, 112.1.11 y/o 112.1.13, se levantará la medida preventiva cuando el conductor presente una declaración jurada de compromiso de no volver a cometer la infracción o no incurrir en el incumplimiento detectado ante la autoridad competente.

La licencia de conducir retenida será devuelta transcurridos los tres (03) días hábiles contados a partir del día siguiente de presentada la declaración jurada.

Para los conductores que conduzcan vehículos no habilitados, se devolverá la licencia de conducir transcurridos los sesenta (60) días calendario.

Para los conductores que por segunda vez incurren en cualquiera de los supuestos previstos en el primer párrafo del presente numeral, se devolverá la licencia de conducir transcurridos los treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente de presentada la declaración jurada, a excepción de los conductores descritos en el párrafo anterior, a quienes se les devolverá la licencia de conducir transcurridos los ciento veinte (120) días calendario contados a partir del día siguiente de presentada la declaración jurada.

(...)"

112.2.4 En el caso del supuesto previsto en los numerales 112.1.12, 112.1.14 y 112.1.15, la medida preventiva de retención de la licencia de conducir caduca de pleno derecho con la emisión de la resolución que pone fin al procedimiento.

"Artículo 113.- Suspensión precautoria del servicio

(...)

113.4 Tratándose del servicio de transporte regular de personas, la imposición de esta medida preventiva recaerá sobre la ruta en que se ha incurrido en cualquiera de las causales previstas en este numeral; o de ser el caso que se trate de más de una ruta, en cada una de ellas. Tratándose del servicio de transporte especial de personas o el servicio de transporte de





Decreto Supremo

mercancías, la imposición de esta medida recaerá sobre todo el servicio.

La aplicación de esta medida implica la suspensión de la habilitación de los vehículos asignados a la(s) ruta(s) o servicio(s) afectado(s)."

"Artículo 114.- Suspensión precautoria de la habilitación del vehículo o del conductor

114.1 Procede la suspensión precautoria de la habilitación del vehículo y/o del conductor cuando:

(...)

114.1.6 El vehículo y/o el conductor haya intervenido en un accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o en un siniestro."

"Artículo 117.- Facultad para iniciar el procedimiento sancionador

117.1 Corresponde a la autoridad competente el inicio y conocimiento del procedimiento sancionador por infracciones e incumplimientos en que incurran el transportista, el propietario del vehículo y/o conductor del servicio de transporte, los generadores de carga y los titulares de infraestructura complementaria de transporte. Dicha autoridad puede aplicar medidas provisionales, al inicio, durante y después del procedimiento administrativo sancionador, con la finalidad de asegurar la eficacia de la resolución final que pudiera recaer, las cuales deben ser cumplidas en la forma y plazos establecidos, según corresponda.

(...)"

"Artículo 125.- Expedición de la resolución en el procedimiento sancionador:

125.1 El plazo para resolver el procedimiento administrativo sancionador se rige por lo dispuesto en el artículo 237-A de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. La resolución deberá contener las disposiciones necesarias para su efectiva ejecución, debiendo notificarse al administrado, así como a la entidad que formuló la solicitud o a quien denunció la infracción de ser el caso.

125.2 En el supuesto de determinarse la responsabilidad administrativa, la autoridad competente se encuentra facultada para imponer medidas correctivas orientadas a revertir los efectos de la conducta infractora o evitar





Decreto Supremo

que esta se produzca nuevamente en el futuro; sin perjuicio de las sanciones que pueda corresponder. Este tipo de medida debe ser cumplida en la forma y plazos establecidos, según corresponda. Es obligación del sujeto afectado con la medida, cumplir con ésta, estando prohibido de realizar acciones que afecten o busquen afectar la eficacia de la misma."

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Segunda. - Creación del Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre

Créase el Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre, sistema informático a cargo de la unidad orgánica competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como un instrumento para el diseño de políticas públicas y regulatorias en materia de transporte y tránsito terrestre.

El Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre contiene información del tránsito de vehículos que circulan en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), de la oferta y demanda de vehículos y de los servicios de transporte de personas y de mercancías, de la infraestructura y servicios complementarios a estos, así como otra información relevante en materia de tránsito y transporte terrestre.

La unidad orgánica a cargo del Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre emite, entre otros, informes trimestrales sobre temas relacionados con la realidad del tránsito y transporte en el país.

Hasta el 01 de noviembre de 2021, la unidad orgánica competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), implementa el Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre".

(...)

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Novena.- Régimen Especial para Lima Metropolitana y para provincias que desarrollen sistemas de transporte urbano masivo de personas.

En el territorio conformado por la integridad de la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) puede expedir las normas complementarias para la implementación del Sistema Integrado de Transporte a que hace referencia





Decreto Supremo

el literal j del artículo 4 de la Ley N° 30900, sin transgredir lo dispuesto en el presente reglamento, con las siguientes características mínimas:

- a) Sistemas de gestión especiales en la operación del servicio público de transporte urbano de personas.
- b) Operación con vehículos de características técnicas distintas a las establecidas en el presente reglamento, en función de la infraestructura especial que utilizan.
- c) Utilización de vías exclusivas o preferenciales para su prestación.
- d) Sistemas especiales de fiscalización.
- e) Restricción a la prestación del servicio de transporte público en vehículos que no sean de la categoría M3 y/o M2 de la clasificación vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos.

Lo dispuesto en el párrafo anterior también será aplicable a cualquier provincia del país en la que la autoridad competente, desarrolle o se encuentre desarrollando sistemas integrados de transporte."

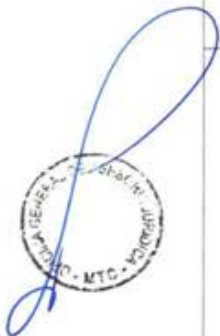


"ANEXO 1

TABLA DE INCUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA Y SUS CONSECUENCIAS



Código	Incumplimiento	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
C.4 b	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 41, numerales 41.1.2.1, 41.1.3.1, 41.1.4, 41.1.6, 41.1.9, 41.2.1, Artículo 42, numerales 42.1.4, 42.1.5, 42.1.18, 42.1.19, 42.1.23 y 42.2.3 Artículo 45 numerales 45.1.1 y 45.1.10 Artículo 64, numeral 64.4 Artículo 79 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Grave	Suspensión de la autorización por el plazo de noventa (90) días calendario para prestar el servicio de transporte terrestre.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta o del servicio especial de personas, o del servicio de transporte privado de personas o del servicio si se trata el transporte de mercancías.
C.4 c	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 38 Artículo 39 Artículo 40 Artículo 41 numerales 41.1.8, 41.2.2, 41.2.4, 41.2.5, 41.2.6, 41.3.2, 41.4 y 41.5, Artículo 42 numerales 42.1.3, 42.1.9, 42.1.11, 42.1.13, 42.1.20, 42.1.22, 42.1.24 y 42.2.4 Artículo 44 Artículo 45 numerales 45.1.2 y 45.1.4 Artículos 55 Artículo 76 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Leve	Suspensión de la autorización por sesenta (60) días para prestar el servicio de transporte terrestre.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicios de transporte en la ruta o del servicio especial de personal, o del servicio de transporte privado de personas o del servicio si se trata de transporte de mercancías o mixto.





Decreto Supremo

(...)

ANEXO 2 TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

a) Infracciones contra la Formalización de Transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
F.1	INFRACCION DE QUIÉN REALIZA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE SIN AUTORIZACIÓN CON RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO: Prestar el servicio de transporte de personas o mercancías sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente.	Muy grave	Multa de 4 UIT más Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia en caso corresponda. <u>En caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o siniestro:</u> Multa de 8 UIT más Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia, en caso corresponda.	<u>Al vehículo:</u> Internamiento preventivo del vehículo. <u>Al conductor:</u> Retención de la licencia de conducir.
F.6	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Obstruir la labor de fiscalización en cualesquiera de los siguientes casos: a) Negarse a entregar la información o documentación correspondiente al vehículo, a su habilitación como conductor, al servicio que presta o actividad de transporte que realiza, al ser requerido para ello. b) Brindar información no conforme, a la autoridad competente, durante la fiscalización con el propósito de hacerla incurrir en error respecto de la autorización para prestar el servicio, de la habilitación del vehículo o la del conductor. c) Incurrir en actos de simulación, suplantación u otras conductas destinadas a hacer incurrir en error a la autoridad competente respecto de la autorización para prestar el servicio, o respecto de la habilitación del vehículo o la del conductor.	Muy Grave	Suspensión de la licencia de conducir por noventa (90) días calendario. Multa de 0.5 UIT.	Retención de la Licencia de Conducir.
F.7	INFRACCION DEL CONDUCTOR: a) Realizar maniobras evasivas con el vehículo para evitar la fiscalización. b) Atentar contra la integridad física del inspector durante la realización de sus funciones.	Muy Grave	Multa de 4 UIT más Cancelación de la Licencia de Conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia.	Retención de la licencia de conducir. Internamiento del vehículo

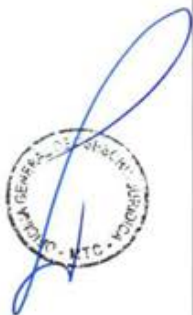




Decreto Supremo

b) Infracciones contra la seguridad en el servicio de transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
S.1	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar conductores que: a) No tenga(n) licencia de conducir. b) Cuya licencia no se encuentra vigente. c) Cuya licencia de conducir no corresponde a la clase y categoría requerida por las características del vehículo y del servicio a prestar. d) Cuya edad sobrepase el límite de edad máximo establecido en el presente Reglamento. e) Presenten síntomas visibles de haber ingerido alcohol o sustancias que produzcan alteración de los sentidos o del sistema nervioso. f) No cuenten con habilitación o que esta se encuentra suspendida.	Muy grave	Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	- Retención de la licencia de conducir. - Interrupción de viaje. - Internamiento del vehículo. - Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta
S.2	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que no cuenten con alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia, siguientes: a) Extintores de fuego de conformidad con lo establecido en el Reglamento. b) Conos o triángulos de seguridad. c) Botiquín equipado para brindar primeros auxilios. d) Dispositivo para apertura de puertas y ventanas de emergencia.	Leve	Multa de 0.05 UIT	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.
(...)				
S.6	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Se permita el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que un adulto.	Grave	Multa 0.1 UIT	
(...)				
S.8	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Realizar la conducción de un vehículo de transporte: a) Con Licencia de Conducir que se encuentre vencida. b) Con Licencia de Conducir que se encuentre retenida, suspendida o cancelada. c) Con Licencia de Conducir que no corresponda a la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio. d) Sin contar con la habilitación o cuando esta se encuentre suspendida.	Muy grave	Multa de 1 UIT más Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una nueva licencia.	Internamiento del vehículo. Retención de la licencia de conducir.





Decreto Supremo

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
(...)				
S.11	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que: a) No cuenten con el sistema de control y monitoreo inalámbrico conforme lo dispuesto por el Reglamento y las normas complementarias.	Muy grave	Multa de 1 UIT <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, asalto o siniestro.</u> Multa de 1 UIT más Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular <u>En caso de accidente de tránsito, asalto o siniestro</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte.
	b) No transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico, la información del vehículo, conforme a lo establecido en el presente reglamento y sus normas complementarias.	Muy grave	Multa de 1 UIT <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, asalto o siniestro.</u> Multa de 1 UIT más Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular <u>En caso de accidente de tránsito, asalto o siniestro</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte.
	c) Transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico del vehículo, información manipulada, adulterada y/o modificada y/o inconsistente.	Muy grave	Multa de 1.8 UIT <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, asalto o siniestro.</u> Multa de 1.8 UIT más Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular <u>En caso de accidente de tránsito, asalto o siniestro</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte.

Artículo 2.- Incorporación del numeral 8.6 al artículo 8; el numeral 30.10 al artículo 30; el subnumeral 41.2.9 al numeral 41.2 y el subnumeral 41.3.4.5 al numeral 41.3 del artículo 41; el subnumeral 45.1.12 al numeral 45.1 del artículo 45; el artículo 102-A y los códigos de infracción F1-A, S.12, S.13, S.14, S.15, S.16, S.17 e I.10 al Anexo 2: Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Incorpórase el numeral 8.6 al artículo 8; el numeral 30.10 al artículo 30; el subnumeral 41.2.9 al numeral 41.2 y el subnumeral 41.3.4.5 al numeral 41.3 del artículo 41; el subnumeral 45.1.12 al numeral 45.1 del artículo 45; el artículo 102-A y los códigos de infracción F1-A, S.12, S.13, S.14, S.15, S.16, S.17 e I.10 al Anexo 2: Tabla de



Decreto Supremo

Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en los siguientes términos:

“Artículo 8.- Autoridades competentes

Son autoridades competentes en materia de transporte:

(...)

8.6 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, dentro de su jurisdicción.”

“Artículo 30.- Jornadas máximas de conducción

(...)

30.10 Cuando el viaje comprenda horas del servicio diurno y nocturno, el computo de las jornadas máximas de conducción de cada conductor se determina en función del servicio en donde se haya empleado la mayor cantidad de horas.”

“Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista

El transportista deberá prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado. En consecuencia, asume las siguientes obligaciones:

(...)

41.2 En cuanto a los conductores:

(...)

41.2.9 Controlar que sus conductores no excedan los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente. Para el cumplimiento de esta obligación, los transportistas deberán implementar mecanismos que permitan el control y monitoreo permanente del vehículo en ruta y su comunicación permanente y efectiva con la base del transportista.”

(...)

41.3 En cuanto al vehículo:

(...)

41.3.4.5 Dispositivos para apertura de puertas y ventanas de emergencia, conforme a la normativa vigente.”

“Artículo 45.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de mercancías.





Decreto Supremo

(...)

45.1.12 No transportar personas en la tolva y/o carrocería, durante la prestación del servicio de transporte de mercancía."

"102-A Evaluación extraordinaria en caso de Accidente de Tránsito

102-A.1. En caso de siniestro o accidentes de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos en los cuales se advierta la inobservancia de alguna de las condiciones de acceso y permanencia, la autoridad competente en materia de fiscalización y sanción del servicio de transporte terrestre, puede realizar una evaluación general de las condiciones de acceso y permanencia de todos los servicios autorizados al transportista, en un plazo máximo de diez (10) días calendario desde ocurrido el accidente o siniestro, para ello, aplicará la medida preventiva de suspensión de la habilitación vehicular en todas sus rutas autorizadas.

102-A 2. Una vez finalizada la evaluación en el plazo indicado se levantará la medida preventiva y en caso de detectar la comisión de incumplimientos e infracciones, la autoridad competente iniciará los procedimientos administrativos sancionadores correspondientes."

"ANEXO 2

TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

a) Infracciones contra la formalización del transporte (...)

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
F.1-A	Prestar el servicio de transporte de personas o mercancías en una modalidad o ámbito distinto al autorizado.	Muy grave	Multa de 4 UIT más Suspensión de la autorización para prestar el servicio de transporte por noventa (90) días calendario. <u>En caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o siniestro:</u> Multa de 8 UIT más cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte	Suspensión precautoria de la autorización para prestar el servicio. Internamiento preventivo del vehículo.

(...)



Decreto Supremo

b) Infracciones contra la seguridad en el servicio de transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
S.12	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: No controlar y/o verificar que sus conductores no excedan las jornadas máximas de conducción establecidas por este reglamento.	Muy grave	Suspensión de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre Por el plazo de sesenta (60) días calendario. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos:</u> Cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta
S.13	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que: a) No cuenten con Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) vigente, cuando corresponda. b) No cuenten con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.	Muy grave	Suspensión de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre Por el plazo de noventa (90) días calendario. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos:</u> Cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre.	• Internamiento del vehículo. • Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta
S.14	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: a) Embarcar o desembarcar a los usuarios fuera del área establecida del terminal terrestre, estación de ruta, y/o en los paraderos de ruta cuando corresponda. b) Prestar el servicio de transporte utilizando infraestructura complementaria de transporte que no se encuentra habilitada ni autorizada para su funcionamiento por la autoridad competente, cuando corresponda.	Muy grave	Suspensión de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre Por el plazo de noventa (90) días calendario. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, asalto o siniestro:</u> Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta.





Decreto Supremo

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
S.15	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: No verificar y/o controlar que el conductor excede los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente.	Muy grave	Multa de 1 UIT. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos</u> Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	<u>En caso de accidente de tránsito</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta.
S.16	INFRACCION DE QUIÉN INCUMPLE UNA MEDIDA ADMINISTRATIVA: Incumplir con las medidas preventivas, provisionales o correctivas aplicadas por la autoridad competente o realizar acciones que afecten o busquen afectar la eficacia de alguna de ellas.	Muy grave	Propietario o prestador del servicio: Multa de 2 UIT Al Conductor: Suspensión de la licencia de conducir por noventa (90) días calendario. Al Transportista: Suspensión de la autorización para prestar el servicio de transporte por noventa (90) días calendario <u>En caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o siniestro</u> Propietario o prestador del servicio: Multa de 4 UIT Para el conductor Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia. Para el transportista Cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta.
S.17	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA:		Multa de 1 UIT más Suspensión de la	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje.





Decreto Supremo

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
	Transportar personas en la tolva y/o carrocería, durante la prestación del servicio de transporte de mercancía.		autorización por 90 días. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos:</u> Cancelación de la autorización.	Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Retención de la licencia de conducir.

c) Infracciones a la Información o Documentación

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
1.10	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: No cumplir con generar y/o emitir la hoja de ruta, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y normas complementarias.		Suspensión de la autorización por noventa (90) días. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos:</u> Cancelación de la autorización	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.

Artículo 3.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 4.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por la Ministro de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. – Implementación del sistema de control electrónico

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de su Oficina General de Tecnologías de la Información desarrolla en un plazo máximo de noventa (90) días hábiles contados desde la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto



Decreto Supremo

Supremo el componente tecnológico necesario para que el sistema de control electrónico impida automáticamente la generación de la hoja de ruta electrónica o el documento que corresponde para el servicio de transporte terrestre de mercancías para los supuestos previstos en el numeral 41.2.5.5 del artículo 41 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

SEGUNDA. – Señalización de asientos reservados

Las empresas de transporte deben cumplir con lo establecido en el subnumeral 42.2.5 del numeral 42.2 del artículo 42 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados desde la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Supremo.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. - Derogación

Deróganse los subnumerales 64.5.3 y 64.5.4 del artículo 64; los subnumerales 100.6.1 y 100.6.2 del numeral 100.6 del artículo 100; el numeral 120.4 del artículo 120; el numeral 124.4 del artículo 124; el artículo 129; la Trigésima Segunda del Disposición Complementaria Transitoria; el artículo 28 contenido en el código C.1b, los numerales 41.1.3.2, 41.1.3.3, 41.2.5.4, 41.2.7 y 42.1.10 contenidos en el código C.4b del Anexo 1 "Tabla de Incumplimientos de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias" del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los



**DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE
ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE APROBADO POR DECRETO SUPREMO
N° 017-2009-MTC Y ESTABLECE OTRAS DISPOSICIONES**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú establece que *"La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado"*.

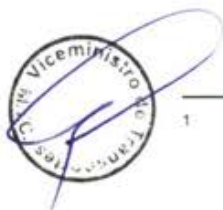
En relación a ello, el Tribunal Constitucional ha señalado que *"la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento"*¹.

De conformidad con ello, es deber del Estado adoptar las acciones necesarias para la defensa y promoción de los derechos fundamentales de la persona en los diversos ámbitos en los que se desenvuelve, lo que incluye al servicio transporte terrestre, el cual si bien es una actividad económica clave para el desarrollo del país, también se constituye es una actividad riesgosa, debido a que, de no adoptar las medidas de seguridad necesarias, se puede terminar por afectar la integridad y la vida de las personas. En ese sentido, es indispensable que el Estado apruebe las normas necesarias que garanticen un servicio de transporte eficiente con estándares de calidad y, sobre todo, seguro.

De otro lado, el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú establece como una de las funciones del presidente de la República *"Ejercer la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones"*.

Ahora bien, mediante la Ley N° 27181 promulgada el 7 de octubre de 1999, se dictó la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTT), que establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rige en todo el territorio de la República.

El artículo 3 de la LGTT, 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 la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.



Asimismo, la LGTT indica en su artículo 11, que la competencia normativa en materia de transporte y tránsito terrestre consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas del sector público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales.

De igual modo, el literal a) del artículo 16 de la LGTT, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) es el ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente, entre otros, para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la referida ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

En esa misma línea, el literal b) del citado artículo 16, establece que el MTC tiene competencia para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

De conformidad con sus competencias normativas, el MTC aprobó mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (en adelante RNAT), el cual tiene por objeto establecer las disposiciones generales que clasifican distintas modalidades del servicio de transporte de personas y mercancías, los requisitos técnicos de idoneidad, características de la flota, infraestructura de la empresa y su organización, así como las condiciones de calidad y seguridad, que deben cumplir los operadores prestadores de dichos servicios.

Como punto previo y transversal a todos los temas que se sustentan en la presente exposición de motivos, es oportuno señalar que el procedimiento administrativo se sustenta, entre otros, en el principio de legalidad, según el cual todas las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas, conforme a lo establecido en el Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante TUO de la LPAG)².

En este sentido, las entidades de la Administración Pública se encuentran sujetas al principio de legalidad, el cual exige que las entidades actúen dentro de

2

TUO DE LA LPAG

Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

1.1. Principio de legalidad. - Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

(...)

las competencias que les han sido atribuidas en las disposiciones normativas correspondientes.

Al respecto, el Tribunal Constitucional ha señalado que el principio de legalidad constituye un límite de la capacidad jurídica de la administración pública, toda vez que, para su actuación, requiere de la habilitación expresa de una norma jurídica, tal como se señala en la siguiente jurisprudencia:

Sentencia recaída en el Expediente 2939-2004-AA/TC del 13.01.2005

"Como es de uniforme entendimiento en la doctrina, la capacidad jurídica de la Administración Pública está sometida al principio de legalidad que implica que los entes públicos no puedan entrar en el tráfico jurídico ilimitadamente, salvo las prohibiciones o limitaciones que el ordenamiento puede contener (esto es, más o menos, lo propio de la capacidad privada); por el contrario, sólo (sic) pueden enhebrar relaciones allí donde una norma les autoriza a ello.

Ello es así, en la medida en que la Administración, en el ejercicio de sus funciones públicas y potestades, no puede invocar un supuesto principio de presunción general de aptitud o libertad (...)" (Énfasis añadido)

En nuestro caso, la norma rectora a partir de la cual se genera toda la normativa que regulan el transporte y tránsito terrestre, es la LGTT, la misma que a su vez, establece los roles competenciales asignados a los distintos niveles de Gobierno Central, Regional y Local.

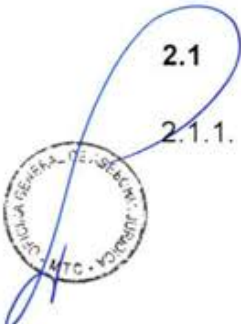
En este contexto, el MTC asume, como se ha señalado, el rol de órgano rector con competencias normativas y de gestión que se irán analizando en cada materia de la modificación propuesta.

Por estas consideraciones, la aprobación del presente Decreto Supremo que modifica el RNAT, se emite de conformidad con las competencias atribuidas al MTC y conforme a lo dispuesto en la Constitución Política y la LGTT.



II.

FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA



2.1

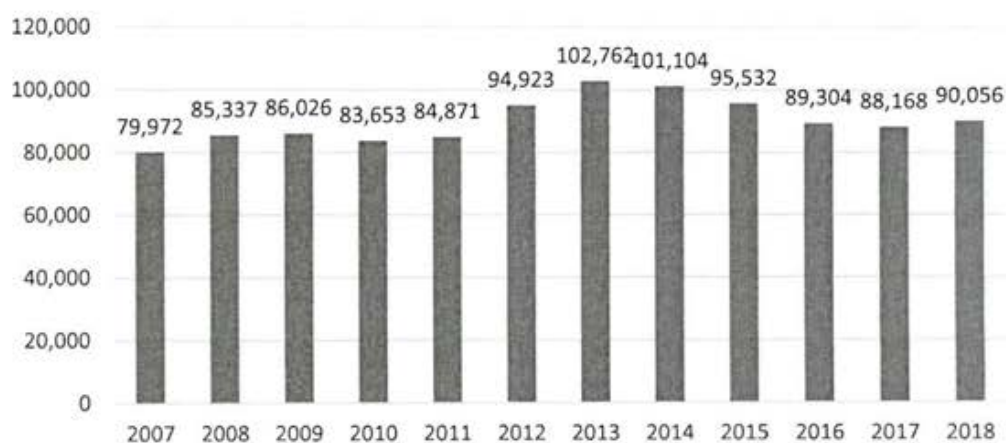
Descripción de la problemática

2.1.1.

Respecto a los accidentes de tránsito

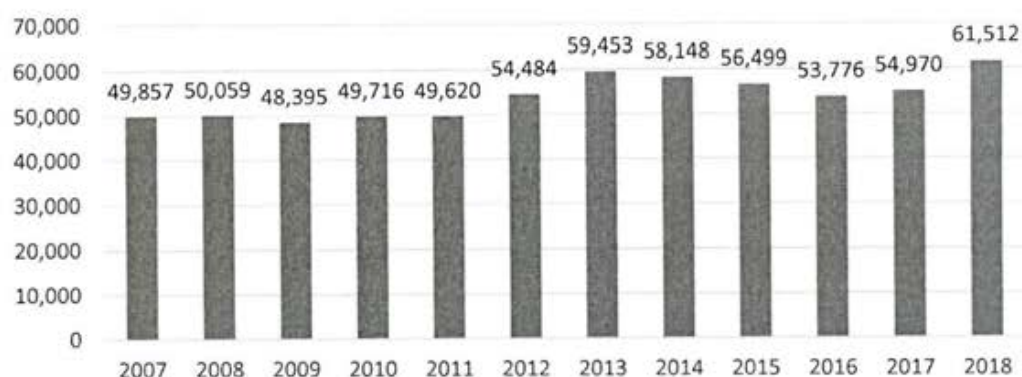
De acuerdo con las estadísticas de accidentabilidad, se advierte que en el periodo 2017- 2018, el número de accidentes de tránsito se ha incrementado en un 2.14% lo que equivale a un aumento de 1888 accidentes adicionales al año anterior.

Evolución del número de accidentes, 2007 - 2018

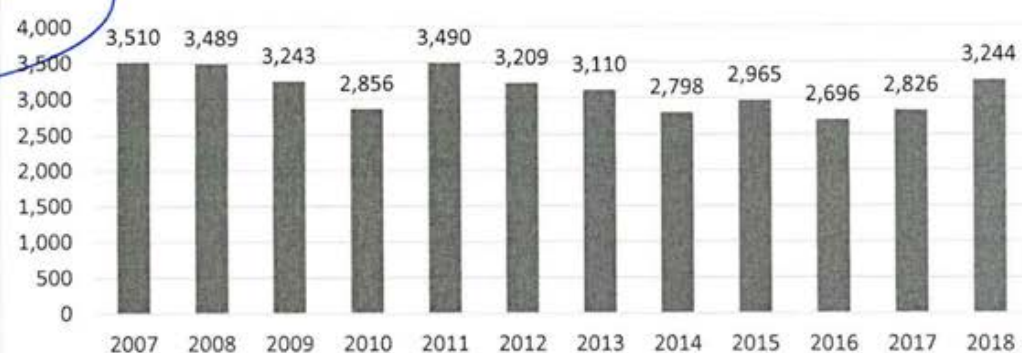


Asimismo, si bien se advierte que desde el año 2013 hasta el año 2017 la tendencia era hacia la disminución del número de accidentes; de la estadística se aprecia que, en los últimos tres años, se ha incrementado los niveles de mortalidad y lesiones, lo cual refleja que los accidentes de tránsito actualmente tienen un mayor impacto en la vida e integridad de las personas, es decir, generan mayores daños.

Evolución del número de heridos, 2007 - 2018.



Evolución del número de muertos, 2007 - 2018



Adicionalmente a ello, se advierte que las principales causas de los accidentes de tránsito se encuentran ligados a excesos de velocidad, imprudencia del conductor y a la conducción en estado de ebriedad, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

Tabla 1: Número de accidentes de tránsito ocurridos a nivel nacional, según la causa del siniestro, 2015 - mayo 2019.

Causas de Accidentes de Tránsito	2015	2016	2017	2018	Ene - May 2019
Exceso De Velocidad	30,672	28,380	25,445	25,048	11,216
Imprudencia Del Conductor	27,552	25,210	25,903	25,858	11,443
Ebriedad Del Conductor	7,754	6,522	6,769	6,602	2,896
Imprudencia Del Peatón	6,901	5,899	5,492	5,351	1,940
Imprudencia Del Pasajero	1,736	1,617	1,564	1,054	471
Exceso De Carga	375	352	203	386	134
Desacato Señal De Tránsito	2,541	2,165	1,930	1,218	488
Falla Mecánica	1,905	1,907	1,849	1,929	663
Falta De Luces	534	435	425	405	168
Vía En Mal Estado	1,660	1,512	1,575	1,690	612
Señalización Defectuosa	637	903	462	478	308
Invasión De Carril	2,065	1,845	2,068	2,152	868
Vehículo Mal Estacionado	719	549	544	432	288
Factor Ambiental	480	578	734	811	391
Estado Ebriedad Del Peatón	445	256	444	723	170
No Identifica La Causa	2,629	2,881	3,429	5,514	1,886
No Tiene La Certeza De Determinar La Causa	1,833	2,051	3,018	4,003	2,220
Otros	5,094	6,242	6,314	6,402	3,290
Total	95,532	89,304	88,168	90,056	39,452

Fuente: Regiones y Frentes Policiales PNP,
Elaboración: DPNTRA

Ahora bien, es pertinente precisar que, como veremos más adelante, la ocurrencia de accidentes de tránsito y/o siniestros involucran tanto al servicio de transporte prestado por empresas formales, como aquel que se realiza de manera informal.

2.1.2. Respecto al transporte informal

En cuanto al transporte informal, cabe señalar que el mismo se define como la prestación del servicio no autorizado, es decir como aquel que se presta sin contar con la autorización correspondiente emitida por la autoridad competente o el realizado en una modalidad o ámbito distinto al autorizado.

Ahora bien, debemos indicar que el transporte informal presenta importantes y consistentes diferencias con el servicio de transporte formal, en lo que respecta

a la oferta y demanda de dichos servicios, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Características	Transporte Formal	Transporte Informal
Del lado de la OFERTA		
Estructura del servicio	Estandarizado, con rutas definidas	Adaptativo, rutas variables
Prestación del servicio	Líneas de servicio, rutas troncales	Distribución, alimentador
Programación del servicio	Fija	Adaptativa, según mercado
Confiabilidad	Razonablemente confiable	Inconsistente
Tipo de vehículo	Gran capacidad	Pequeño o mediano
Perspectiva de mercado	Cumple con sus obligaciones tributarias	No cumple con sus obligaciones tributarias
Propiedad	Pública o privado	Privado
Personal	Calificado	No calificado
Del lado de la DEMANDA		
Foco de mercado	Mixto (rutas rentables y no rentables)	Nichos de mercado
Percepción del usuario	Seguro	Inseguro
Grupo socioeconómico	Ingresos bajos y medios	Ingresos bajos
Estructura tarifaria	Fija y uniforme	Variable y diferenciada

Fuente: En base a Cervero, Robert (2000). Informal Transport in the Developing World. UN-HABITAT.

El servicio de transporte informal se caracteriza por emplear principalmente vehículos de baja capacidad, que se llenan y descargan con rapidez con pocas paradas; y bajo rendimiento que son operados privadamente³. A nivel internacional, el transporte informal o poco regulado tiene las siguientes consecuencias⁴:

- Un sistema no regulado tenderá a una programación errática y dañina donde las esperas se vuelven muy largas durante los períodos de menor actividad, mientras que las horas pico ven un exceso de oferta de vehículos que luchan por los pasajeros.
- Competencia "en el mercado": los ingresos dependen totalmente de la cantidad de pasajeros, y los operadores están obligados a luchar por los pasajeros que esperan en las paradas de autobús y en las terminales. La conducción se vuelve agresiva y peligrosa, causando congestión adicional y problemas de seguridad.
- Los accidentes ocurren no solo por la sobrecompetencia, sino también por la falta de capacitación del conductor, el uso de vehículos inapropiados y el mantenimiento deficiente del vehículo.
- Falta de responsabilidad: los pasajeros no cuentan con recursos ni posibilidades para realizar quejas sobre el servicio ante las autoridades competentes, por lo que no existe ninguna medida correctiva o de sanción para los operadores informales.
- Evasión de impuestos y tarifas: los operadores pequeños a menudo son indocumentados y pueden evitar fácilmente pagar impuestos y otras tasas.

³ Cervero, Robert (2000). Informal Transport in the Developing World. UN-HABITAT.

⁴ Cervero, Robert; Golub, Aaron (2007) Informal transport: A global perspective. Transport Policy 14 pp 445–457

- f) Abusos laborales: son comunes entre los pequeños operadores, incluido el incumplimiento de las leyes relacionadas con los salarios mínimos, los límites de edad de los trabajadores y las restricciones de horas de trabajo.
- g) Inversiones y seguros inadecuados: muchos operadores informales intentan minimizar las inversiones, lo que resulta en el uso de equipos inadecuados, retrasos en el mantenimiento y una baja remuneración de los trabajadores. Prácticamente ningún operador informal asegura sus vehículos o pasajeros.

Como se puede observar, los operadores informales conducen de manera agresiva a fin de competir por la demanda, bloqueando paraderos y cruces peatonales para ganar pasajeros, obstruyendo otros vehículos y adelantándolos temerariamente, desobedeciendo abiertamente las reglas de tránsito.

Asimismo, los conductores suelen trabajar excediendo las jornadas máximas de conducción, por lo que la fatiga contribuye a la accidentalidad. El incumplimiento de jornada máxima de conducción está asociada a una mayor accidentalidad por el cansancio o somnolencia que produce en el conductor permanecer despierto por más horas que las recomendadas. El riesgo de sufrir un accidente de tráfico aumenta hasta el triple, y es hasta un 50% más para personas que han dormido menos de 6 horas diarias en los últimos 3 meses⁵. En el Perú, se documenta que los conductores cuentan con condiciones laborales precarias, con jornadas laborales excesivas y sin ambientes adecuados para el descanso; lo que ocasiona mala calidad de sueño y posterior fatiga y cansancio que le impide realizar maniobras evasivas para evitar colisiones o despistes, causando accidentes de tránsito con alta siniestralidad.⁶

Adicionalmente, los operadores informales emplean vehículos con poco o nulo mantenimiento.⁷ El transporte informal, si bien cuenta con vehículos manufacturados de manera formal, suelen ser modificados para aumentar la capacidad de transporte de pasajeros. Algunos pocos vehículos han sido fabricados localmente, sin pruebas o estándares. Al combinarse con el precario estado de las vías y poca fiscalización, se espera una menor seguridad vial. Además, estudios evidencian que los vehículos que realizan transporte informal eran más antiguos que el común del parque automotor⁸.

Por otro lado, respecto al tema de la informalidad, el Estado ha diseñado políticas públicas y ha puesto en marcha iniciativas que buscan reducir la informalidad en la prestación del servicio de transporte de personas, elevando los estándares de



⁵ Philip, P., Chaufton, C., Orriols, L., Lagarde, E., Amoros, E., Laumon, B., ... Sagaspe, P. (2014). Complaints of Poor Sleep and Risk of Traffic Accidents: A Population-Based Case-Control Study. *PloS one*, 9(12), e114102. doi:10.1371/journal.pone.0114102

⁶ Rey de Castro, Jorge; Rosales, Edmundo; Egoavil, Martha (2009) Somnolencia y cansancio durante la conducción: accidentes de tránsito en las carreteras del Perú. *Acta Med Per* 26(1) <http://www.scielo.org.pe/pdf/amp/v26n1/a11v26n1.pdf>

⁷ Cervero, Robert (2000). *Informal Transport in the Developing World*. UN-HABITAT.

⁸ Carpio, Miguel; Escudero, Rodrigo (2012) Evaluación del impacto de las Revisiones Técnicas Vehiculares sobre la probabilidad de ocurrencia y la fatalidad de accidentes de buses de transporte interprovincial. CIES.

calidad y seguridad en las carreteras, teniendo como ejemplo, la política efectuada por Sutran: #PonleFrenoLaInformalidad, para que los usuarios eviten situaciones de riesgo por el uso de servicios de transporte no autorizados a nivel nacional.

De acuerdo a un análisis económico del Diario El Comercio⁹, determinaron que el transporte terrestre informal, solo con destinos al norte del país que parten de la urbanización Fiori del distrito de San Martín de Porres, genera un aproximado de S/ 200 millones de ingreso anual, lo cual precariza el servicio de transporte formal, atentando contra la seguridad y vida de las personas.

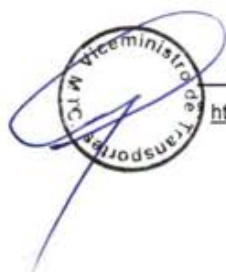
De otro lado, cabe señalar que la regulación actual tipifica este tipo de conductas en el Tabla de Infracciones y Sanciones del RNAT con el código F1 cuya sanción que actualmente es de 1 UIT, la cual asciende en el año 2019 el monto de S/ 4,200.00 soles.

Ahora bien, de acuerdo a la información proporcionada por la SUTRAN, se advierte que del año 2017 a octubre de 2019 se levantaron las siguientes actas de control por la infracción F1:

Año de imposición	Actas F.1
2017	5,602
2018	7,417
2019*	5,821
Total	18,840
(*) Información al 17/10/2019, Fuente: SISCOTT - SUTRAN	

Como puede observarse, la comisión de la conducta sancionable aumento desde el 2017 al 2019, lo cual nos permite colegir que la regulación actual no es disuasiva, siendo que resulta más ventajosa para el infractor, que cumplir con las normas establecidas en el RNAT, por lo que es necesario implementar acciones que permitan solucionar de alguna manera la problemática respecto al crecimiento de la informalidad y de la prestación del servicio de transporte terrestre de personas por parte de empresas o particulares en vehículos que no cumplen las condiciones de seguridad para el usuario.

Como ejemplo de las consecuencias de la informalidad en material en transporte tenemos el accidente de tránsito ocurrido con fecha 20 de octubre del presente, en la Carretera Central – Huarochiri, ocasionado por el despiste y caída al abismo de un miniván informal, que trasladaba a un grupo de escolares, el cual dejó un saldo de 2 personas muertas (un menor de 17 años y una mujer adulta) y 15 heridos, cuyo conductor tenía su licencia de conducir suspendida desde inicios de año y, además, se dio a la fuga.



<https://elcomercio.pe/lima/transporte/transporte-terrestre-informal-mueve-s-200-mlls-ano-noticia-622844>

Rotafono

Huarochirí | Dos muertos y 15 heridos deja despiste y volcadura de miniván con escolares en Carretera Central

La ministra de Salud, Zulema Tomás, señaló que cuatro escolares heridos fueron trasladados desde el Hospital José Augusto Tello de Chosica hasta hospitales de Lima.

20 de octubre del 2019 - 2:00 PM Redacción



Accidente en Carretera Central | Fuente: RPP

¿PORQUE AMAMOS A NUESTRO PERÚ, NOS PINTAMOS DE ROJO Y BLANCO?

DETECTA PREVENTIVO

- PREVENTIVO MUJER
- PREVENTIVO "YO ME CUIDO"
- PREVENTIVO HOMBRE
- PREVENTIVO GASTRICO
- PREVENTIVO ADULTO Mayor

10%

Detecta

Más en Accidentes



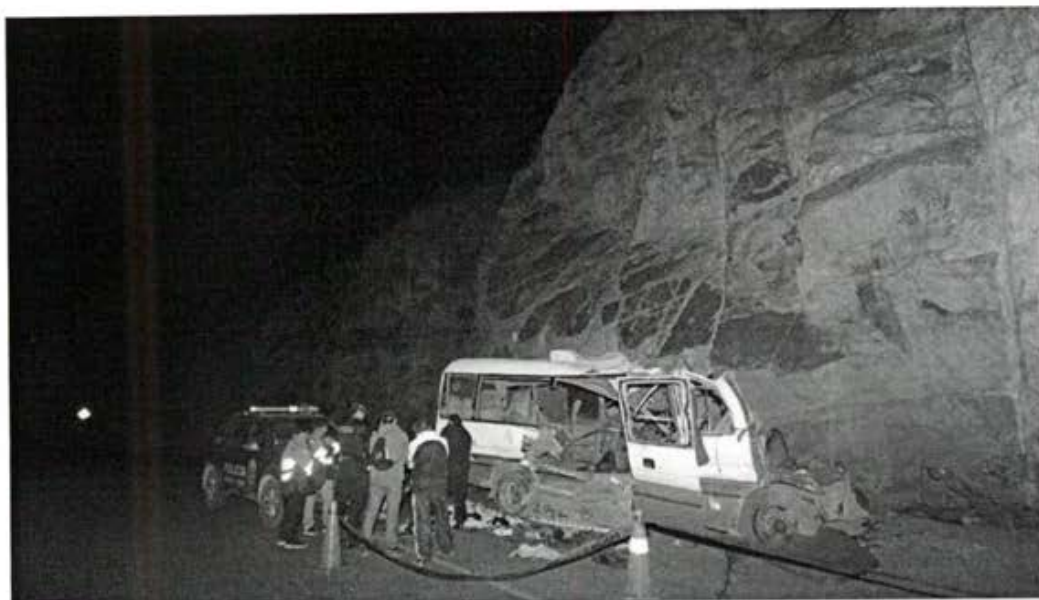
Municipalidad de Lima clausuró locales que vendían productos tóxicos para Halloween



Otro ejemplo de accidente en el transporte informal, es el ocurrido el 29 de julio del presente año, en el kilómetro 69 de la Carretera Canta-Lima que dejó un total de 19 personas fallecidas como consecuencia del despiste y choque, de un vehículo coaster, habilitado por la empresa Nuevo Perú S.A. para prestar el servicio de transporte en el ámbito provincial; sin embargo, se encontraba realizando el servicio de transporte turístico de pasajeros de ámbito nacional sin



contar con la autorización respectiva (prestar un servicio de transporte distinto al autorizado).



Por último, podemos mencionar el trágico incendio (sinistro) de un bus de la empresa Sajy Bus, en la Urbanización Fiori del distrito de San Martín de Porres, dentro de un local que era utilizado como un terminal informal, que previamente había sido clausurado, para el embarque y desembarque de pasajeros, la cual tuvo como consecuencia el fallecimiento de diecisiete (17) personas. Esta clase de informalidad se multiplica en otros puntos de la ciudad, ya que de acuerdo a lo informado por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) en su momento al menos 26 terminales informales operan en Lima.

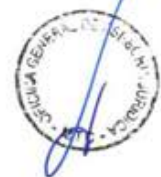


En esa línea, es innegable la presencia de operadores informales en las vías públicas, lo cual genera graves consecuencias, vinculadas a pérdidas de vidas humanas y al riesgo latente de la inseguridad de las personas que se movilizan, quienes se vuelven más vulnerables.

2.1.3. Respeto a los excesos de velocidad

Respecto a los excesos de velocidad, de acuerdo a la información registrada en el portal web de la SUTRAN, se advierte que diversas empresas de transporte incurren en esa conducta infractora, así, tenemos que, solo en el mes de octubre del presente año se registraron empresas de transporte con hasta 210 papeletas de infracción por excesos de velocidad, tal como se puede apreciar a continuación:

RANKING	EMPRESA DE TRANSPORTE	NRO. DE PAPELETAS
1	EMPRESA DE TRANSPORTE NUEVO TURISMO BARRANCA SOCIEDAD ANONIMA - TRANSNUBA S.A.	210
2	ZONA DE IMPACTO TOURS E.I.R.L.	181
3	TRANSMAR EXPRESS SAC	173
4	INVERSIONES SAJY S.R.L.	101
5	TOURS ANGEL DIVINO S.A.C.	96
6	MOVIL BUS S.A.C	74
7	ZBUSS S.A.C.	70
8	ZEUS TOUR S.A.C.	54



Esta tendencia se evidencia también en meses anteriores, por ejemplo, en septiembre del 2019, se observa empresas de transporte con hasta 204 papeletas de infracción por excesos de velocidad, conforme al cuadro siguiente:

RANKING	EMPRESA DE TRANSPORTE	NRO. DE PAPELETAS
1	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA. - FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	204
2	EMP.TRANSF.TURIS.SAN MATEO SOC.COM.R.LTD	150
3	ROJAS MOLINA EXPRESS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	95
4	ZBUSS S.A.C.	91
5	INVERSIONES SAJY S.R.L.	88
6	TRANSMAR EXPRESS SAC	85
7	MOVIL BUS S.A.C	77
8	EMPRESA DE TRANSPORTE NUEVO TURISMO BARRANCA SOCIEDAD ANONIMA - TRANSNUBA S.A.	75

De lo señalado se aprecia que la conducción con excesos de velocidad, además de ser una de las principales causales de accidentes de tránsito, es una de las conductas infractoras más recurrentes, por lo que es necesario adoptar las medidas que desincentiven la comisión de este tipo de conductas infractoras.



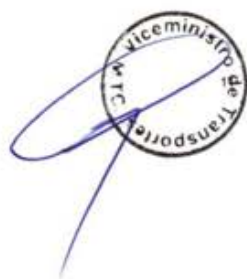
2.1.4. Respecto a las agresiones a inspectores

Existe un hecho que se ha venido manifestando de manera más recurrente: las agresiones a fiscalizadores de SUTRAN en diversas regiones del país. Se advierte que los operadores informales agreden a equipos de fiscalizadores que realizan operativos de fiscalización¹⁰ o luego de estos¹¹. En el año 2018, se reportaron 50 casos de agresiones a fiscalizadores; cifra que se incrementó a 66 en el año 2019 (hasta septiembre). En total, se identificó 116 fiscalizadores agredidos en el periodo 2018 - 2019, principalmente pertenecientes a las Unidades Desconcentradas de Piura (32 Fiscalizadores agredidos), Cuzco (18 fiscalizadores agredidos) y Junín (16 fiscalizadores agredidos).



¹⁰

<http://www.sutran.gob.pe/2019/02/transportistas-informales-agreden-a-inspectores-de-sutran-durante-operativos-de-fiscalizacion-en-lima-y-cusco/>
<https://peru21.pe/peru/ica-inspectores-sutran-agredidos-operacion-transporte-informal-video-nndc-478615-noticia/>
<http://www.sutran.gob.pe/2019/05/inspectores-de-la-sutran-fueron-atacados-por-transportistas-informales/>

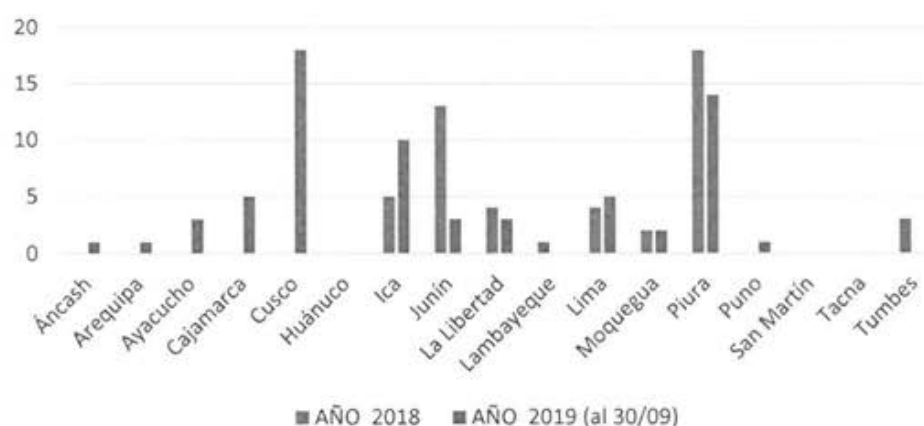


**CANTIDAD DE FISCALIZADORES AGREDIDOS
(2018 – 2019)**

UNIDAD DESCONCENTRADA	AÑO DEL INCIDENTE	
	2018	2019 (al 30/09)
Áncash	0	1
Arequipa	0	1
Ayacucho	0	3
Cajamarca	0	5
Cusco	0	18
Huánuco	0	0
Ica	5	10
Junín	13	3
La Libertad	4	3
Lambayeque	1	0
Lima	4	5
Moquegua	2	2
Piura	18	14
Puno	0	1
San Martín	0	0
Tacna	0	0
Tumbes	3	0
TOTAL:	50	66

Fecha de Actualización: 31/09/2019
Fuente: GAT - SUTRAN

**NÚMERO DE FISCALIZADORES AGREDIDOS
(2018 - 2019)**



En ese sentido, resulta necesario fortalecer las acciones de fiscalización, las cuales están orientadas a verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el RNAT por parte de los transportistas, conductores y propietarios del vehículo, con la finalidad de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios, debiendo realizarse modificatorias al RNAT a efectos de disuadir

aquellas conductas orientadas a prestar un servicio sin contar con la autorización correspondiente.

2.2 Propuesta normativa y análisis del contenido de la parte dispositiva de la propuesta

En razón de lo expuesto, respecto a la problemática que se viene presentando en la prestación del servicio de transporte terrestre de personas, se considera necesario la modificación e incorporación de disposiciones normativas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en lo correspondiente a la sanción y las medidas preventivas establecidas en tabla de Infracciones y Sanciones.

En ese sentido, a efectos de fortalecer las acciones de fiscalización y desincentivar las conductas infractoras se plantean las siguientes modificaciones:

- a) Modificación del artículo 5.
- b) Modificación del numeral 26.2 del artículo 26.
- c) Modificación del subnumeral 41.2.5.5 del numeral 41.2 del artículo 41.
- d) Modificación del subnumeral 42.1.12 del numeral 42.1 del artículo 42.
- e) Modificación del subnumeral 42.2.5 del numeral 42.2 del artículo 42 y modificación del subnumeral 76.2.5 del numeral 76.2 del artículo 76.
- f) Modificación de los subnumerales 64.1 y 64.7 del artículo 64.
- g) Modificación del numeral 65.3 del artículo 65.
- h) Modificación del numeral 71.3 del artículo 71.
- i) Modificación del numeral 81.2 del artículo 81.
- j) Modificación del artículo 104 y del numeral 100.6 del artículo 100.
- k) Modificación del subnumeral 112.1.7 y 112.1.10 del numeral 112.1 y los subnumerales 112.2.1 y 112.2.4 del numeral 112.2 del artículo 112.
- l) Modificación del numeral 113.4 del artículo 113.
- m) Modificación del subnumeral 114.1.6 del numeral 114.1 del artículo 114.
- n) Modificación del numeral 117.1 del artículo 117.
- o) Modificación del artículo 125.
- p) Modificación de la Segunda Disposición Complementaria Final
- q) Modificación de la Novena Disposición Complementaria Final
- r) Modificación de los códigos C.4b y C.4c del Anexo 1 de la Tabla de Incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia y sus consecuencias; así como los códigos F.1, F.6, F.7, S.1, S.2, S.6, S.8 y S.11 del Anexo 2 de la Tabla de Infracciones y Sanciones.

Asimismo, se plantean las siguientes incorporaciones al RNAT:

- a) Incorporación del numeral 8.6 al artículo 8.
- b) Incorporación del numeral 30.10 al artículo 30.
- c) Incorporación del subnumeral 41.2.9 al numeral 41.2 y el subnumeral 41.3.4.5 al numeral 41.3 del artículo 41.
- d) Incorporación del subnumeral 45.1.12 al numeral 45.1 del artículo 45.

- e) Incorporación del artículo 102-A.
- f) Incorporación de los códigos de infracción F1-A, S.12, S.13, S.14, S.15, S.16, S.17 e I.10 al Anexo 2: Tabla de Infracciones y Sanciones.

Adicionalmente, se establece dos Disposiciones Complementarias Finales y una única Disposición Complementaria Derogatoria.

Respecto a las modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

a) De la modificación del artículo 5

Mediante la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) publicada el 28 de diciembre de 2018, se crea la Autoridad de Transporte Urbano, con el objeto de garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas de Lima y Callao.

En ese sentido, corresponde precisar en el artículo 5 del RNAT que en el caso de circunscripciones provinciales conurbadas que cuenten con una entidad responsable de la prestación integrada del servicio público de transporte de personas, como por ejemplo la ATU, se aplicará el marco normativo correspondiente al servicio de transporte terrestre de ámbito provincial, así como las normas que emita el referido organismo responsable. Esta precisión es necesaria a efectos de identificar y delimitar de manera clara a las autoridades competentes, evitando que a futuro se formulen interpretaciones con el objeto de cuestionar decisiones de la ATU.

Se propone el siguiente texto:

“Artículo 5.- Clasificación por el ámbito territorial

Por el ámbito territorial, el servicio de transporte terrestre se clasifica en:

- 5.1 Servicio de transporte terrestre de ámbito provincial.
- 5.2 Servicio de transporte terrestre de ámbito regional.
- 5.3 Servicio de transporte terrestre de ámbito nacional.

Para el caso de circunscripciones provinciales conurbadas que cuenten con un organismo responsable de la prestación integrada del servicio público de transporte de personas, constituido conforme al artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, se aplica el marco normativo correspondiente al servicio de transporte terrestre de ámbito provincial, así como las normas que emita el referido organismo responsable.”



b) De la modificación del numeral 26.2 del artículo 26

El numeral 26.2 del artículo 26 del RNAT regula lo concerniente a la acreditación de la opción de compra en el arrendamiento financiero, estableciendo lo siguiente:

(...)

26.2 En todos los casos en que los vehículos no sean de propiedad del transportista, la habilitación del vehículo en el registro administrativo de transporte, se efectuará por el tiempo de duración previsto en el contrato que presente el transportista ante la autoridad competente. Esta habilitación podrá ser renovada, sucesivamente, hasta por el máximo de tiempo permitido por este Reglamento con la presentación de la documentación que acredite que el transportista mantiene el derecho a usar y usufructuar el vehículo.

Finalizada la opción de compra de arrendamiento financiero, el vehículo podrá permanecer habilitado hasta por un plazo de noventa (90) días calendario siempre que el transportista presente los documentos pertinentes que demuestren que se encuentra regularizando la propiedad del vehículo ante los Registros Públicos.

Al respecto, mediante Informe N° 205-2019-MTC.02, la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del MTC evidencia la problemática de la aplicación del artículo citado en el párrafo anterior, señalando que (...) *la actual redacción de la norma no se tiene la certeza de en qué momento el cliente ejercerá la opción de compra ya que esta no se da de manera inmediata al pago de la última cuota ni tampoco menciona expresamente en todo los contratos a fin de que se pueda registrar la vigencia de la habilitación hasta esa fecha. En ese vacío el transportista se queda en el aire y genera quejas a la administración porque se quedan sin poder usar el vehículo.*

De la lectura del numeral mencionado se observa que la problemática radica en el hecho que se exige al administrado que presente documentos que acrediten que se encuentra regularizando la propiedad del vehículo ante los registros Públicos; sin embargo, debido a que el Banco puede incurrir en demoras en la atención de la solicitud de opción de compra, el trámite ante la entidad registral podría superar el plazo de 90 días calendario que otorga la norma vigente.

En ese sentido se propone la modificación del segundo párrafo del numeral 26.2 del artículo 26 del RNAT, la cual tiene por finalidad brindar al arrendatario financiero la oportunidad de mantener habilitado el vehículo por noventa (90) días hábiles después del vencimiento del contrato de arrendamiento financiero, solo con la presentación de los documentos que acrediten el ejercicio de la opción de compra ante la entidad financiera, cuyo trámite es más célere. Por lo que se propone la siguiente redacción:



**“Artículo 26.- Titularidad de los vehículos
(...)”**

26.2 En todos los casos en que los vehículos no sean de propiedad del transportista, la habilitación del vehículo en el registro administrativo de transporte, se efectuará por el tiempo de duración previsto en el contrato que presente el transportista ante la autoridad competente. Esta habilitación podrá ser renovada, sucesivamente, hasta por el máximo de tiempo permitido por este Reglamento con la presentación de la documentación que acredite que el transportista mantiene el derecho a usar y usufructuar el vehículo.

En el caso de arrendamiento financiero, una vez finalizado el plazo del contrato, el vehículo puede permanecer habilitado hasta por un plazo de noventa (90) días calendario siempre que el transportista haya presentado, antes del vencimiento del referido contrato, los documentos pertinentes conforme a lo establecido en el respectivo contrato y la ley de la materia, que acredite que ha ejercido la opción de compra ante la entidad financiera.”

De esta manera, el arrendatario podrá mantener habilitado el vehículo adquirido por arrendamiento financiero por el plazo de los 90 días adicionales al vencimiento del contrato, solo con acreditar haber ejercido la opción de compra ante la entidad financiera. Ahora bien, debe precisarse que concluido el plazo de 90 días calendario sin que el transportista haya adquirido la propiedad del vehículo, debe acreditar

c) De la modificación del subnumeral 41.2.5.5 del numeral 41.2 del artículo 41.

El texto actual del RNAT establece como una de las condiciones generales de operación en cuanto a los conductores en el servicio de transporte público de pasajeros de ámbito provincial, el deber del transportista de verificar que los mismos no hayan llegado o excedido el tope máximo de cien (100) puntos o que tenga impuesta dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves; o una infracción muy grave y tres o más infracciones cuya calificación sea grave.

Asimismo, la trigésimo segunda disposición complementaria transitoria extiende dicha obligación para el servicio de transporte de ámbito nacional y regional; sin embargo, se condiciona esta obligación hasta la entrada en vigencia del sistema de control electrónico para el servicio de transporte terrestre de mercancías o culmine el plazo del periodo educativo para el uso de la hoja de ruta electrónica, según corresponda.

No obstante, para el caso del servicio de transporte de personas, al margen de las validaciones que pueda realizar el sistema al momento de generar la hoja ruta, siempre resulta exigible que el transportista, por su condición de tal y siendo que tiene el dominio de las condiciones de operación del servicio respecto de sus conductores, debe verificar que los mismos no se encuentran en los supuestos señalados, toda vez que constituye una garantía de que el servicio



sea prestado con conductores idóneos y que cumplen con la normativa de tránsito vigente. Por ello, se debe modificar el numeral 41.2.5.5 a fin de precisar que dicha obligación es exigible en todo el servicio de transporte.

Por otro lado, se precisa que las sanciones impuestas deben contar con resolución firme o que haya agotado la vía administrativa, en todos los supuestos.

En ese sentido, se propone la siguiente redacción:

Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista

El transportista deberá prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado. En consecuencia, asume las siguientes obligaciones:

(...)

41.2 En cuanto a los conductores:

(...)

41.2.5.5 En el servicio de transporte público, que el conductor no haya llegado o excedido el tope máximo de cien (100) puntos firmes acumulados e inscritos en el Registro Nacional de Sanciones o que haya sido sancionado mediante resolución de sanción firme o agote la vía administrativa, por dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves; o una infracción muy grave y tres o más infracciones cuya calificación sea grave.

En el servicio de transporte de personas de ámbito nacional y regional, así como en el servicio de transporte de mercancías, cuando el conductor se encuentre en los supuestos indicados en el párrafo anterior, el sistema de control electrónico impide la generación de la hoja de ruta electrónica o el documento que corresponde para el servicio de transporte terrestre de mercancías."

d) De la modificación del subnumeral 42.1.12 del numeral 42.1 del artículo 42

El artículo 81 numeral 81.1 del RNAT regula lo concerniente a la hoja de ruta, la cual puede ser electrónica o manual, dependiendo del ámbito de la prestación del servicio.

La hoja de ruta tiene como finalidad el registro de información respecto a la prestación del servicio brindado por el transportista. Es así que, se exige la consignación de cierta información relevante tal como, el número de placa del vehículo, la ruta, nombre de los conductores, horas de conducción durante el servicio, la hora de salida, origen y destino, entre otros; establecido en el numeral 81.2 artículo 81 del RNAT.

Por su parte, se observa que en el subnumeral 42.1.12 del numeral 42.1 del artículo 42 del RNAT se establece parte del contenido de la hoja de ruta, sin embargo, teniendo en cuenta que este artículo establece una obligación del transportista mientras que el artículo 81 regula específicamente el contenido de la hoja de ruta, debe modificarse el numeral 42.1.12 a fin de retirar todo lo concerniente al contenido de la hoja de ruta y unificarla en el artículo 81. En ese sentido, se propone la siguiente modificación:

De otro lado, en el subnumeral 42.1.12 del numeral 42.1 del artículo 42 del RNAT se debe precisar que la obligación del transportista consiste en "*generar*" la hoja de ruta y no en "*elaborar*", toda vez que este último término, que utiliza el texto actual, hace referencia a "*Idear o inventar algo complejo*", no resultando adecuado.

Por lo expuesto, se considera el siguiente texto:

"Artículo 42.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte regular

42.1 Las condiciones específicas de operación en el servicio de transporte público de personas que se presta bajo la modalidad de transporte regular de ámbito nacional y regional son las siguientes:

(...)

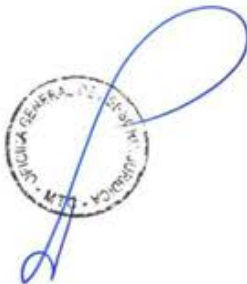
42.1.12 Antes del inicio del servicio, se debe generar la hoja de ruta respectiva, la cual contiene la información exigida en el numeral 81.2 del artículo 81 del presente Reglamento.



e) De la modificación del subnumeral 42.2.5 del numeral 42.2 del artículo 42 y del subnumeral 76.2.5 del numeral 76.2 del artículo 76

El artículo 20 de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad señala que, los vehículos que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros reservan asientos y espacios preferentes de fácil acceso debidamente señalizados, para el uso de personas con discapacidad.

Asimismo, el artículo 20 del Decreto Supremo N° 002-2014-MIMP, Reglamento de la Ley antes mencionada, dispone que los Gobiernos Locales implementen medidas y disposiciones normativas para la reserva de asientos preferenciales cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público, los mismos que son destinados al uso exclusivo de las personas con discapacidad, igualmente fiscalizan y supervisan que las empresas de transporte debidamente autorizadas, cumplan con reservar asientos preferentes, a fin de que impongan las sanciones correspondientes.



Del mismo modo, el artículo 24 de la Ley 30490, Ley de la Persona Adulta Mayor, garantiza su derecho a acceder a entornos inclusivos y accesibles que se encuentren adaptados a sus necesidades, para tal efecto, dispone que el Estado a través de los organismos competentes, emite las normas que permitan el acceso de la persona adulta mayor, en igualdad de condiciones que las demás personas, a los medios de transporte, los servicios, la información y las comunicaciones, de la manera más autónoma y segura posible.

Cabe señalar que, de acuerdo a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, una de las condiciones específicas de operación que deben cumplir las empresas de transporte público, bajo modalidad regular consiste en reservar y señalizar como mínimo los dos (2) asientos más cercanos a la puerta de acceso delantera del vehículo, para uso preferente de las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres gestantes y con bebés en brazos.

En virtud de lo descrito en los citados instrumentos normativos, las empresas de transporte deben reservar asientos y espacios preferentes para uso exclusivo de las personas con discapacidad, persona adulta mayor, mujeres gestantes y con bebés en brazos, los mismos que deben encontrarse cercanos a las puertas de ingreso al vehículo de transporte público, a fin de que sea accesible y seguro.

La Discapacidad

Según la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y la Ley General de la Persona con Discapacidad (en adelante, LPCD), Ley N° 29973, la persona con discapacidad es aquella que tiene una o más deficiencias físicas, sensoriales, mentales o intelectuales de carácter permanente que, al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, no ejerza o se encuentre impedida en el ejercicio de sus derechos y su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás.

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud (en adelante OMS) señala que la discapacidad forma parte de la condición humana: casi todas las personas sufrirán algún tipo de discapacidad transitoria o permanente en algún momento de su vida, y las que lleguen a la senilidad experimentarán dificultades crecientes de funcionamiento. La discapacidad es compleja, y las intervenciones para superar las desventajas asociadas a ella son múltiples, sistémicas y varían según el contexto¹².

En ese sentido, la discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con determinada limitación funcional y las barreras causadas por la actitud y el entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad.¹³

¹² Organización Mundial de la Salud, Resumen del Informe Mundial sobre la Discapacidad. Edición OMS, Suiza 2011, p. 7-10.

¹³ Convención de la ONU, 2006

Ahora bien, se estima según la ENEDIS, realizada en el año 2012 por el INEI que el 5.20% de la población nacional padecen de algún tipo de discapacidad o limitación física y/o mental, siendo mayor el porcentaje de mujeres discapacitadas.

PERÚ: PERSONAS CON ALGUNA DISCAPACIDAD POR SEXO Y GRUPOS DE EDAD, 2012



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Primera Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad 2012.

Las personas con discapacidad y su derecho a la accesibilidad al transporte público en condiciones de igualdad.

En Perú la LPCD establece el marco legal para la promoción, protección y realización, en condiciones de igualdad, de los derechos de la persona con discapacidad, promoviendo su desarrollo e inclusión plena y efectiva en la vida política, económica, social, cultural y tecnológica.

En ese sentido, el literal f) del artículo 4° de la referida Ley, señala que la accesibilidad es uno de los principios rectores de las políticas y programas del Estado, asimismo con respecto al sector transporte en los artículos 19° y 20° se desarrollan las condiciones de accesibilidad en los estacionamientos y la accesibilidad en el transporte público terrestre en los siguientes términos:

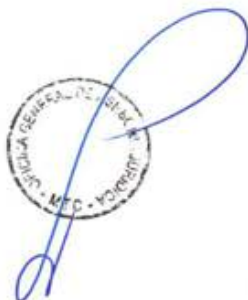
Artículo 19. Estacionamiento accesible

Los estacionamientos públicos y privados, incluyendo las zonas de estacionamiento de los establecimientos públicos y privados, disponen la reserva de espacios para vehículos conducidos por personas con discapacidad o que las transporten. La Policía Nacional del Perú y las municipalidades supervisan y fiscalizan el cumplimiento de esta obligación y de las condiciones de accesibilidad de los estacionamientos, de conformidad con la Ley 28084, Ley que regula el parqueo especial para vehículos ocupados por personas con discapacidad.

Artículo 20. Accesibilidad en el transporte público terrestre

20.1 Las empresas de transporte público terrestre de pasajeros cuentan con unidades accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamenta la introducción progresiva de estos vehículos.

20.2 Los vehículos que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros reservan asientos y espacios preferentes de fácil acceso, debidamente señalizados, para el uso de personas con discapacidad. Las municipalidades y la Policía Nacional del Perú supervisan y fiscalizan el cumplimiento de esta obligación.



20.3 Los vehículos que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros usarán determinado volumen de sonido dentro del vehículo, que no altere a las personas con discapacidad, protegiendo a los pasajeros de ruidos molestos.

20.4 Las personas con discapacidad severa inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) tienen pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano.¹⁴

Conforme se advierte del citado artículo, si bien la LPCD tiene prevista la reserva de asientos para las personas con discapacidad no se especifica la cantidad ni las condiciones técnicas básicas o lineamientos generales que deben cumplir los operadores del transporte. Siguiendo esa línea, encontramos que la accesibilidad en materia de transporte se ha desarrollado de forma tal que no garantiza el derecho de las personas con discapacidad (en adelante, PCD), de movilizarse con autonomía y en condiciones de igualdad dentro de la ciudad.

Personas Adultas Mayores

Se considera como personas adultas mayores a la población de 60 a más años de edad, en concordancia con el criterio adoptado por las Naciones Unidas y la Ley N° 30490, Ley de la Persona Adulta Mayor (en adelante PAM).

De acuerdo al INEI, en la década de los años cincuenta, la estructura de la población peruana estaba compuesta básicamente por niños/as; así de cada 100 personas 42 eran menores de 15 años de edad; en el año 2019 son menores de 15 años 25 de cada 100 habitantes. En este proceso de envejecimiento de la población peruana, aumenta la proporción de la población adulta mayor de 5,7% en el año 1950 a 12,4% en el año 2019.¹⁵

En esa línea, un estudio realizado por la Asociación Civil Fundación internacional QATARI Perú, las PAM constituyen el sector poblacional con mayor crecimiento actual y con una tendencia hacia el incremento de este grupo etario que al 2050 corresponderían al 20% de la población total.

Cuadro N° 1: Población proyectada al 2050

AÑO	% ADULTO MAYOR	ADULTOS MAYORES	POBLACION TOTAL
2005	7,43%	2 022 392	27 219 264
2010	8,16%	2 334 218	28 605 613
2015	9,03%	2 714 656	30 062 633
2020	10,19%	3 219 515	31 593 866
2025	11,65%	3 868 160	33 203 091
2030	13,25%	4 623 493	34 834 282
2035	15,00%	5 500 742	36 671 613

¹⁴ (*) Párrafo incorporado por el Artículo 2 de la Ley N° 30412, publicada el 14 enero 2016.

¹⁵ Instituto Nacional de Estadística, Situación de la Población Adulta Mayor, disponible en https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/03-informe-tecnico-n03_adulto-abr-may-jun2019.pdf, visitado el 4 de noviembre de 2019.

2040	16,75%	6 455 362	38 539 473
2045	18,79%	7 610 414	40 502 471
2050	20,97%	8 925 976	42 565 454

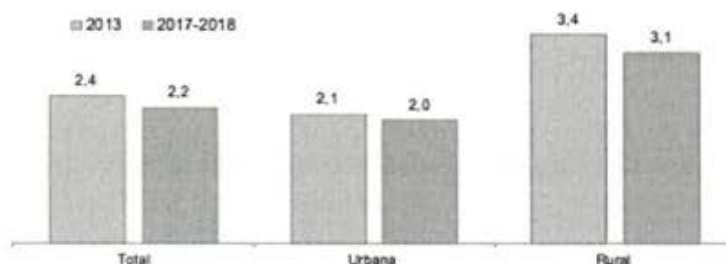
Fuente: QATARI Perú

Mujeres Embarazadas y Personas con bebés, niños y niñas en brazos

Al respecto, debemos remitirnos a la tasa de fecundidad que es una de las variables demográficas más importantes para evaluar la tendencia del crecimiento de la población, para tal efecto el INEI realiza anualmente la Encuesta Demográfica y de Salud Familiar – (en adelante ENDES), que de manera continua brinda información sobre la dinámica demográfica y el estado de salud de las madres, niños menores de cinco años y personas de 15 y más años de edad residentes en el territorio nacional.

Con respecto a la tasa global de fecundidad se reporta un 2.2% de hijos por mujer para el periodo 2017-2018:

Gráfico N° 1: Perú EVOLUCIÓN DE LA FECUNDIDAD EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS, SEGÚN ÁREA DE RESIDENCIA, 2013 Y 2017-2018



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Encuesta Demográfica y de Salud Familiar.

Por otro lado, si nos referimos a la población por grupos de edad de acuerdo al INEI los niños y niñas de 0 a 5 años corresponden a 3,196,599 que representan un 10.6% de la población total.

Ahora bien, este grupo etario se moviliza siempre con sus padres, tutores legales u responsables por lo que es pertinente cautelar los espacios reservados sin distinciones de género, por lo que de acuerdo a la Guía para el uso de Lenguaje Inclusivo¹⁶ para lograr la equidad sin distinciones se debe considerar la presencia femenina y masculina.

Ello conforme a las nuevas masculinidades que se están desarrollando en donde actualmente el hombre comparte las labores con la mujer por lo tanto también se moviliza con sus hijos para realizar diversas actividades; en ese sentido, el termino persona engloba a ambos géneros por lo que se propone que la redacción del artículo de modifique e indique persona con bebe en brazos.

Aprobada mediante Resolución Ministerial N° 015-2015-MIMP, de fecha 17 de febrero de 2015.

Personas con Trastorno del Espectro Autista

La Ley N° 30150, Ley de protección de las personas con trastorno del espectro autista (TEA) tiene por objeto establecer un régimen legal que fomente la detección y diagnóstico precoz, la intervención temprana, la protección de la salud, la educación integral, la capacitación profesional y la inserción laboral y social de las personas con trastorno del espectro autista (TEA), al amparo de lo dispuesto por el artículo 7 de la Constitución Política del Perú y de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.

Por otro lado, mediante Decreto Supremo N° 001-2019-MIMP se aprobó el "Plan Nacional para las Personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) 2019 - 2021", en el que se ha considerado que al sector Transportes le corresponde la implementación de los siguientes objetivos conforme a lo establecido en la Ley 30150, Ley de protección de las personas con trastorno del espectro autista (TEA):

- Promover medidas de protección para las personas con TEA en los medios de transporte a nivel local (reservas de asiento).
- Promover medidas de control de niveles máximos de ruidos generados por vehículos de transporte público a nivel local.
- Realizar eventos de capacitación dirigidos a los funcionarios de los gobiernos locales y a los operadores de las empresas que brindan servicios de transporte público urbanos e interurbanos.

De acuerdo, a dicho marco normativo el sector transportes debe promover medidas de protección para las personas con TEA en los medios de transporte a nivel local como la reserva de asiento, por lo que corresponde realizar un análisis caracterizador de dicho grupo poblacional.

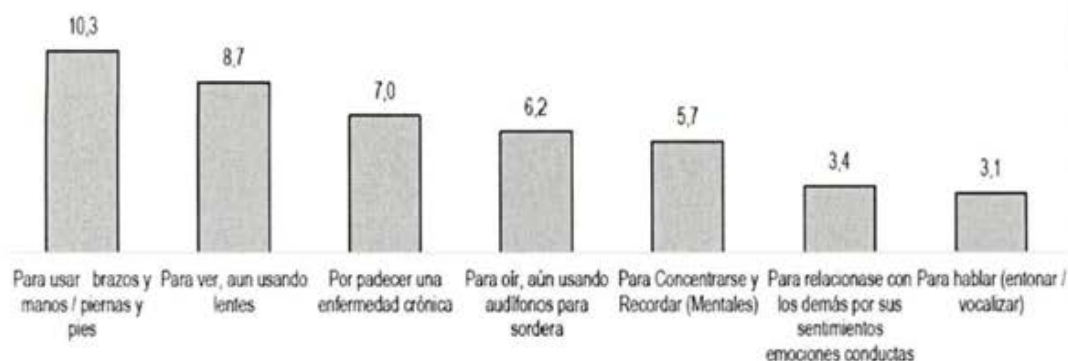
Así, los trastornos del espectro autista (TEA) son un grupo de complejos trastornos del desarrollo cerebral. Este término genérico abarca afecciones tales como el autismo, el trastorno desintegrador infantil y el síndrome de Asperger. Estos trastornos se caracterizan por dificultades en la comunicación y la interacción social y por un repertorio de intereses y actividades restringido y repetitivo. Según estimaciones de estudios recientes, la tasa media mundial de prevalencia es de 62 por cada 10 000 habitantes, lo que significa que un niño de cada 160 padece un trastorno del espectro autista.¹⁷

Cabe señalar que el TEA está considerado dentro del universo de las discapacidades mentales, la Primera Encuesta Especializada sobre Discapacidad, ENEDIS, estimó al 2012 que el 3.4% de hogares tienen un miembro con limitación para relacionarse con los demás por sus sentimientos

¹⁷ CONADIS, Informe Temático N°3 "Situación de las personas con trastornos del espectro autista en el Perú", Lima 2016.

emociones y conductas, en este grupo se ubican las personas con trastornos del espectro autista.

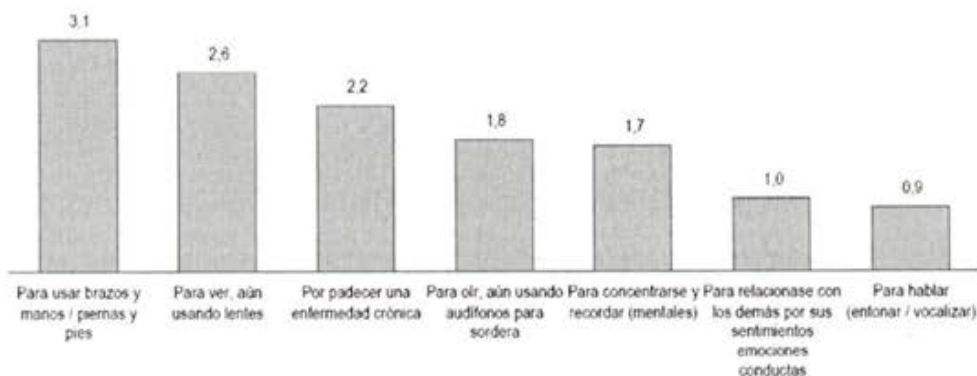
GRÁFICO N°4.3
PERÚ: HOGARES POR TIPO DE LIMITACIÓN QUE AFECTA A ALGÚN MIEMBRO DEL HOGAR, 2012
 (Porcentaje respecto del total de hogares a nivel nacional)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Primera Encuesta Nacional Especializada Sobre Discapacidad 2012

La Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad estima también, que el 1% de la población manifiesta tener limitación para relacionarse con los demás por sus sentimientos emociones y conductas, tal como se aprecia en el siguiente gráfico.

GRÁFICO N°4.6
PERÚ: PERSONAS CON DISCAPACIDAD, SEGÚN TIPO DE LIMITACIÓN, 2012
 (Porcentaje respecto del total de la población)



Nota: Preguntas con respuestas múltiples

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática - Primera Encuesta Nacional Especializada Sobre Discapacidad 2012

Sustento Estadístico

Teniendo en cuenta lo indicado, en los párrafos precedentes es pertinente realizar un análisis estadístico en conjunto con los datos obtenidos del INEI para conocer la cantidad de población que actualmente representan las PCD, PAM, mujeres embarazadas y personas con bebés en brazos.

Cuadro N° 2: Población con Necesidad de uso del asiento reservado

Personas Asiento Reservado	Cantidad	%	FUENTE
Personas con discapacidad	1,575,402	5.20%	ENEDIS 2012
Personas adultas mayores	1,557,188	11.70%	CENSO 2017
niños 0 - 5 años	3,196,599	10.60%	CENSO 2017
madres gestantes durante el año	895,544	2.20%	ENDES 2012
TOTAL-PREFERENCIAL	7,224,733	29.70%	

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Elaboración Propia

Como se puede advertir, la población que requiere usar el asiento reservado es superior al 25% de la población total del Perú por lo que se configura una necesidad el incremento de asientos reservados preferenciales que puedan ser usados cuando las PCD, PAM, mujeres embarazadas y personas con bebés en brazos ingresen a un vehículo de transporte regular de personas de ámbito provincial.

En ese sentido, se propone modificar la redacción del numeral 42.2.5 del artículo 42 de la siguiente manera: "reservar y señalar como mínimo los cuatro (4) asientos más cercanos a la puerta de acceso delantera del vehículo, para uso preferente de las personas con discapacidad, adultos mayores, madres gestantes, personas con bebés, niñas y niños en brazos, ocupen los asientos reservados de los vehículos destinados al servicio de transporte de personas.

Cabe señalar que, la presente propuesta tiene la finalidad de garantizar y hacer efectivo el derecho a un transporte accesible que permita movilizarse de forma autónoma y segura a las personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas y personas con bebés en brazos.

En esa línea, se propone modificar del subnumeral 76.2.5 del numeral 76.2 del artículo 76 que establece los derechos de los usuarios a ocupar los asientos reservados incluyendo a las personas antes señaladas, modificándose los artículos de la siguiente manera:

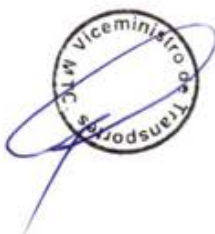
"Artículo 42.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte regular

(...)

42.2 Son condiciones específicas de operación en el transporte regular de personas de ámbito provincial las siguientes:

(...)

42.2.5 En el caso de vehículos M3 y M2, reservar y señalar como mínimo los cuatro (4) asientos más cercanos a la puerta de acceso del vehículo, para uso preferente de las personas con discapacidad, personas con trastorno del espectro autista, adultos mayores, mujeres gestantes, personas con bebés, niñas o niños en brazos, a fin de que estos ocupen los



asientos reservados de los vehículos destinados al servicio de transporte de personas."

"Artículo 76.- Derecho de los usuarios

(...)

76.2 El usuario del servicio de transporte terrestre de personas y/o mixto tiene los siguientes derechos:

(...)

76.2.5 A que las personas con discapacidad, personas con trastorno del espectro autista, adultos mayores, mujeres gestantes, personas con bebés, niñas o niños en brazos, ocupen los asientos reservados de los vehículos destinados al servicio de transporte de personas.

En el caso del transporte de ámbito nacional y regional dichos asientos permanecerán reservados hasta una (1) hora antes del inicio del viaje, vencido dicho plazo el transportista podrá disponer de los mismos ofreciendo otros asientos a las personas descritas en este numeral."

f) De la modificación de los subnumerales 64.1 y 64.7 del artículo 64

El texto vigente del numeral 64.1 del artículo 64 del RNAT establece que la habilitación vehicular permite que un vehículo pueda ser empleado en la prestación del servicio en cualquiera de las rutas autorizadas al transportista, salvo que éste disponga lo contrario.

Ahora bien, el RNAT en el subnumeral 55.1.12 del numeral 55.1 del artículo 55 establece como requisitos para obtener una autorización para prestar el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional y regional, precisar, entre otros, lo siguiente:

- ✓ El destino al que se pretende prestar servicio, el itinerario, las vías a emplear, las escalas comerciales y las estaciones de ruta a emplear, la clase de servicio, la modalidad, y las frecuencias y los horarios, cuando corresponda.
- ✓ Asignación de vehículos por modalidad de servicio, en el servicio regular.
- ✓ Propuesta operacional, en la que el solicitante acredite matemáticamente la viabilidad de operar el número de servicios y frecuencias solicitadas con el número de conductores y vehículos que habilita.

Estos requisitos tienen por objeto garantizar la operatividad del servicio y atención de la demanda, de manera que cumplan con las rutas y frecuencias autorizadas, la cual permite establecer la viabilidad del servicio a prestar y si el número de conductores y vehículos a emplear son suficientes. En ese sentido, no resulta pertinente que un transportista pueda disponer de los vehículos habilitados para una ruta y destinarlos a otra a su sola discrecionalidad, toda vez que es deber de la autoridad garantizar la prestación efectiva del servicio, asegurando el cumplimiento de las frecuencias y horarios autorizados. Por tanto,

se modifica el numeral 64.1 de tal manera que los vehículos habilitados en una ruta, no puedan ser destinados a otra.

Adicionalmente a ello, cabe precisar que la presente modificación tiene por objeto únicamente delimitar los alcances de la habilitación vehicular, lo cual se encuentra dentro de las competencias normativas del MTC establecidas en el artículo 16 de la LGTT. En ese sentido, la misma no restringe el acceso al mercado ni implica una modificación del procedimiento para obtener la habilitación vehicular.

De otro lado, se propone modificar el numeral 64.7 del artículo 64 de tal manera que la prohibición de habilitar vehículos que pertenecieron a un transportista cuya autorización y/o habilitación ha sido cancelada, se extienda a todos los supuestos de cancelación de la autorización y no se restrinja a aquella impuesta por realizar el servicio en una modalidad distinta a la autorizada.

Al respecto, cabe señalar que actualmente, cuando se impone la sanción de cancelación de la autorización o de la habilitación vehicular al transportista por la comisión de una infracción, el mismo transportista u otro no tiene ningún impedimento para volver a habilitar dichos vehículos afectado con la cancelación de la autorización o la habilitación, por lo que, puede, al día siguiente, iniciar los trámites ante la autoridad competente y habilitar el mismo vehículo en otra ruta que tenga autorizada. De esta manera, la sanción de cancelación de la autorización y habilitación vehicular no genera los desincentivos suficientes para evitar la comisión de infracciones, puesto que el sujeto infractor podría obtener la habilitación vehicular de manera inmediata con solo iniciar los trámites o transferir el vehículo a otro sujeto para que pueda habilitarlo en su flota.

En atención a esta problemática, con la modificación del numeral 64.7 del artículo 64 del RNAT se busca garantizar la eficacia de la resolución de sanción que decide la cancelación de la autorización o de la habilitación vehicular, toda vez que, impide que los vehículos que pertenecieron a un transportista al que se le ha cancelado la autorización o la habilitación del vehículo por la comisión de una infracción, puedan ser habilitados por otro sujeto hasta por un plazo de noventa (90) días calendario. Con ello, se desincentiva la comisión de infracciones por parte de los transportistas, puesto que se incrementan los costos de la sanción.

Debe tenerse en cuenta que la sanción de cancelación de la autorización o de la habilitación de un vehículo es por la comisión de infracciones muy graves, por lo que debe evitar que los sujetos infractores eludan la efectividad de las mismas.

Adicionalmente a ello, cabe señalar que la presente modificación no restringe el acceso al mercado ni modifica los requisitos del procedimiento administrativo de habilitación vehicular.

En ese sentido, la modificación de los numerales 64.1 y 64.7 quedaría redactada en los siguientes términos:



"Artículo 64.- Habilitación Vehicular

64.1 La habilitación vehicular inicial se emite conjuntamente con la autorización otorgada al transportista para el servicio de transporte correspondiente.

En el servicio de transporte de personas, el vehículo únicamente puede ser empleado en la ruta para el cual fue habilitado. Asimismo, el vehículo habilitado para la prestación del servicio de transporte en un ámbito y modalidad determinados, no podrá ser habilitado en otro ámbito ni modalidad distintos, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 64.5 del artículo 64 del presente Reglamento.

(...)

64.7 Los vehículos que pertenecen a un transportista cuya autorización y/o habilitación ha sido cancelada para la prestación del servicio de transporte terrestre, no pueden ser habilitados durante un plazo de noventa (90) días calendario, contados a partir que la resolución de cancelación haya quedado firme, de acuerdo a la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General."

g) De la modificación del numeral 65.3 del artículo 65 del RNAT

Respecto a la habilitación vehicular, el numeral 65.3, establece que por un plazo de treinta (30) días hábiles, el transportista no podrá habilitar vehículos que han pertenecido a otro transportista que ha sido sancionado con la cancelación de la autorización; sin embargo, limita dicha restricción a la infracción consistente en realizar una modalidad distinta a la autorizada.

Al respecto, siguiendo la misma línea argumentativa de la propuesta de modificación del numeral 64.7 del artículo 64 del RNAT, se propone modificar el referido artículo a fin de que la restricción en la habilitación sea aplicable a todos los supuestos de cancelación de la autorización y/o habilitación vehicular y no solo a aquella impuesta por realizar el servicio en una modalidad distinta a la autorizada. Ello con el objetivo de garantizar la eficacia de la resolución de sanción, pues carece de sentido que, habiéndose cancelado la autorización y/o habilitación, un vehículo perteneciente a la empresa cancelada, pueda habilitarse nuevamente, sin limitación alguna, al día siguiente de impuesta la sanción.

Asimismo, cabe señalar que la presente modificación no restringe el acceso al mercado ni modifica lo requisitos del procedimiento administrativo de habilitación vehicular.

En ese sentido, se propone la siguiente redacción del artículo 65, numeral 65.3:



"Artículo 65.- Requisitos para solicitar nuevas habilitaciones vehiculares
(...)

65.3 Por un plazo de treinta (30) días hábiles, el transportista no puede habilitar vehículos que han pertenecido a otro transportista que ha sido sancionado con la cancelación de la autorización y/o de la habilitación.

El plazo señalado en el párrafo precedente, se computará a partir de la fecha en que la resolución de sanción haya quedado firme o agotada la vía administrativa de acuerdo a la Ley N° 27444."

h) De la modificación del numeral 71.3 del artículo 71 del RNAT

En el artículo 71 numeral 71.1 del RNAT se establece que el requisito esencial para conducir un vehículo del servicio de transporte (personas o mercancías) es que el conductor se encuentre habilitado.

Ahora bien, en el reglamento se indica que la habilitación inicial se emite conjuntamente con la autorización otorgada al transportista para la prestación de servicio de transporte; sin embargo, no precisa el registro donde se inscriben dichas habilitaciones. Esto viene generando problemas a la entidad fiscalizadora (SUTRAN), puesto que la misma no cuenta con un mecanismo de consulta previsto expresamente por la norma que le permita verificar si el conductor intervenido durante las acciones de control se encuentra efectivamente habilitado.

En ese sentido, a fin de que las autoridades competentes en materia de fiscalización del servicio de transporte puedan verificar la habilitación del conductor, se propone modificar el numeral 71.3 del artículo 71 precisando que las habilitaciones de los conductores serán inscritas en el Registro Nacional de Nomina de Conductores o el que haga a sus veces, quedando la redacción en los siguientes términos:

"Artículo 71.- Habilitación de Conductores

(...)

71.3 Luego de obtenida la autorización, el transportista podrá solicitar nuevas habilitaciones de conductores, las cuales también serán inscritas en el Registro correspondiente.

i) De la modificación del numeral 81.2 del artículo 81 del RNAT

La hoja de ruta tiene como finalidad el registro de información respecto a la prestación del servicio brindado por el transportista. Es así que, se exige la consignación de cierta información relevante tal como, el número de placa del vehículo, la ruta, nombre de los conductores, horas de conducción durante el

servicio, la hora de salida, origen y destino, entre otros; establecido en el numeral 81.2 artículo 81 del RNAT.

Ahora bien, se observa que en el subnumeral 42.1.12 del numeral 42.1 del artículo 42 del RNAT se establece parte del contenido de la hoja de ruta, sin embargo, teniendo en cuenta que este artículo establece una obligación del transportista mientras que el artículo 81 regula específicamente el contenido de la hoja de ruta, debe modificarse el numeral 42.1.12 a fin de retirar todo lo concerniente al contenido de la hoja de ruta y unificarla en el artículo 81. En ese sentido, se propone la siguiente modificación:

“Artículo 81.- La Hoja de Ruta

(...)

81.2 El transportista deberá consignar en la hoja de ruta electrónica, antes del inicio del servicio de transporte, la siguiente información, según corresponda de acuerdo al servicio que presta: número de placa del vehículo, ruta empleada, nombre de los conductores, cambios de turno en la conducción y su programación de conducción durante el servicio, tripulantes, hora de inicio, el origen y destino, terminales terrestres de origen y destino, escalas comerciales y el número del sistema de comunicación asignado al vehículo. Una vez ingresada la información, el transportista imprimirá la hoja de ruta electrónica y la entregará al conductor, quien la portará durante la prestación del servicio.

Asimismo, en la hoja de ruta electrónica impresa se consignará cualquier ocurrencia y/o incidencia durante la prestación del servicio, así como la hora de llegada. Al término del servicio de transporte, el transportista deberá registrar dicha información en el sistema proporcionado por el MTC.

La hoja de ruta, para su utilización, no requiere de habilitación o aprobación previa.

(...)"

j) De la modificación del artículo 104 y del numeral 100.6 del artículo 100 del RNAT

Respecto a la reincidencia, el RNAT establece una diferenciación en su aplicación para las empresas, los conductores y los titulares de infraestructura complementaria. Respecto de las empresas de transporte, se considera el tamaño de su flota habilitada, es así que por ejemplo una empresa con una flota habilitada de hasta veinte (20) vehículos, recién se producirá la reincidencia a partir de la quinta sanción firme, dentro del plazo de 12 meses, mientras que para los conductores y los titulares de infraestructura complementaria cuando en el plazo indicado reciban una nueva sanción y esta adquiera la calidad de firme.

Ahora bien, conforme al principio de razonabilidad las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el



infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Conforme a ello, las sanciones aplicadas deben ser proporcional a la infracción. Así pues, el literal e) del numeral 3 del artículo 248 del TUO de la LPAG establece como uno de los criterios para la graduación de la sanción la reincidencia, la cual, según dicha norma, se configura por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.

Como se puede apreciar, el TUO de la LPAG establece que la reincidencia se configura por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.

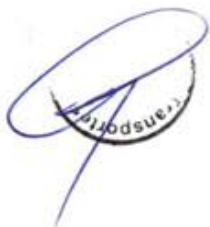
En tal sentido, corresponde establecer en el RNAT las mismas reglas que dispone el TUO de la LPAG, de modo que, verificada la existencia de una resolución que sancionó la primera infracción o incumplimiento, la cual haya quedado firme o agotado la vía administrativa, y la comisión de una segunda infracción o incumplimiento, en el transcurso del plazo de 12 meses, la consecuencia será el agravamiento de la sanción (pecuniaria y no pecuniaria).

Ahora bien, en referencia a la habitualidad el texto actual del RNAT considera habitual a aquel que es sancionado por cualquiera de las infracciones calificadas como muy graves que ameriten una sanción pecuniaria, dentro del lapso de los doce (12) meses posteriores a la fecha en que quedó firme una sanción impuesta por otra infracción grave o muy grave en la que haya incurrido. La habitualidad requiere que las resoluciones de sanción se encuentren firmes.

Al respecto, se advierte que solo se considera para la determinación de la habitualidad a las sanciones pecuniarias, en consecuencia, solo podrían configurar como tal las infracciones, mas no lo incumplimientos, cuya sanción tienen principalmente una naturaleza no pecuniaria.

Así pues, considerando que tanto las infracciones e incumplimientos son conductas contrarias al ordenamiento y en determinados casos se encuentran directamente vinculadas a accidentes de tránsito, siendo consideradas como graves o muy graves, por ello la habitualidad debe poder ser aplicable a ambos supuestos (infracciones e incumplimientos).

Por otro lado, respecto a la habitualidad, el RNAT, al igual que en la reincidencia, establece una diferenciación en su aplicación para las empresas, los conductores y los titulares de infraestructura complementaria. Respecto de las empresas de transporte, se considera el tamaño de su flota habilitada, es así que por ejemplo una empresa con una flota habilitada de hasta sesenta (60) vehículos, recién se producirá la reincidencia a partir de la décimo quinta sanción firme, dentro del plazo de 12 meses, mientras que para los conductores y los titulares de infraestructura complementaria cuando en el plazo indicado reciban una nueva sanción y esta adquiera la calidad de firme.



Sobre la habitualidad cabe señalar que, a diferencia de la reincidencia, esta no se produce por la comisión de la misma infracción, sino por la comisión de cualquier otra distinta, siempre que sea calificada como graves o muy graves. En ese sentido, por un criterio de proporcionalidad, no podría regirse por la misma regla de la reincidencia para su determinación.

Por ello, se ha considerado pertinentes establecer que la habitualidad se materializa con la comisión de dos (2) infracciones o incumplimientos graves o muy graves en el plazo de doce (12) meses contados desde la fecha en que quedó firme o haya agotado la vía administrativa la resolución que sancionó la primera infracción o incumplimiento.

En ese sentido, la modificación del artículo 104 quedaría redactada en los siguientes términos:

"Artículo 104.- Reincidencia y habitualidad

104.1 Se considera reincidencia a la comisión de una misma infracción o incumplimiento grave o muy grave, siempre que exista una resolución anterior que hubiere quedado firme o haya agotado la vía administrativa; y, que la infracción o incumplimiento reiterado se haya cometido en el plazo de doce (12) meses, contados desde la fecha en que la resolución que sancionó la primera infracción o incumplimiento quedó firme o haya agotado la vía administrativa.

104.2 Se considera habitualidad la comisión de dos (2) infracciones o incumplimientos graves o muy graves, siempre que exista una resolución anterior de una infracción o incumplimiento grave o muy grave, que hubiere quedado firme o haya agotado la vía administrativa; y, que las infracciones o incumplimiento se hayan cometido en el plazo de doce (12) meses desde la fecha en que quedó firme o haya agotado la vía administrativa la resolución que sancionó la primera infracción o incumplimiento.

104.3 En los casos de reincidencia y habitualidad, cuando la sanción sea pecuniaria, se aplicará al infractor una sanción conforme a las siguientes reglas:

104.3.1 En caso de reincidencia la sanción será el equivalente al doble de la prevista en este Reglamento.

104.3.2 En caso de habitualidad la sanción será el equivalente al doble de la sanción prevista en este Reglamento para la infracción que motiva la declaración de habitualidad.

104.4 En caso de sanciones no pecuniarias, la reincidencia y la habitualidad se aplicará conforme a lo siguientes reglas:

104.4.1 Si la consecuencia jurídica de la infracción o incumplimiento es

la suspensión de diez (10) días de la autorización y/o habilitación, se aplicará la sanción de suspensión de sesenta (60) días de la autorización y/o habilitación.

104.4.2 Si la consecuencia jurídica de la infracción o incumplimiento es la suspensión de sesenta (60) días de la autorización y/o habilitación, se aplicará una sanción de suspensión de noventa (90) días de la autorización y/o habilitación, según corresponda.

104.4.3 Si la consecuencia jurídica es la suspensión de noventa (90) días de la autorización y/o habilitación, se aplicará la sanción de cancelación de la autorización y/o habilitación, según corresponda.

104.4.4 Si la consecuencia jurídica es la suspensión de noventa (90) días de la licencia de conducir, se aplicará la sanción de cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una nueva licencia.

104.4.5 Si la consecuencia jurídica es la cancelación de la autorización, la sanción será la cancelación de todas sus autorizaciones para prestar servicio de transporte en todas sus rutas.

104.4.6 En los casos de habitualidad las reglas mencionadas en los numerales anteriores se aplican sobre la sanción prevista para la infracción y/o incumplimiento que motiva la declaración de habitualidad."

Por otro lado, al modificarse el artículo 104 del RNAT respecto a la reincidencia y habitualidad, corresponde la modificación del numeral 100.6 del artículo 100 del RNAT, cuyo texto propuesto es el siguiente:



"Artículo 100.- Sanciones Administrativas

(...)

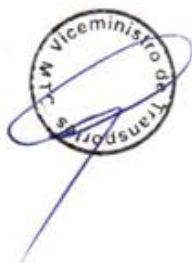
100.6 El pago voluntario de la sanción pecuniaria implica aceptación de la comisión de la infracción, generando reincidencia o habitualidad.

(...)"

k) De la modificación de los subnumerales 112.1.7 y 112.1.10 del numeral 112.1 y los subnumerales 112.2.1 y 112.2.4 del numeral 112.2 del artículo 112.



Se propone la modificación del numeral 112.1.7 en línea con la incorporación del numeral 45.1.12 del artículo 45 del RNAT, el cual establece la prohibición de transportar personas en la tolva y/o carrocería durante la prestación del servicio de transporte de mercancía. Ello a fin de considerar esta conducta dentro de los supuestos de aplicación de la medida preventiva de retención de la licencia de conducir.



Por su parte, se propone la modificación del numeral 112.1.10 en el extremo requerido a la retención de la licencia por prestar un servicio no autorizado, toda vez que dicho supuesto se encuentra regulado en el numeral 112.1.15 el cual fue incorporado con el Decreto Supremo N° 005-2016-MTC, publicado el 19 de junio de 2016.

Por otro lado, se modifica el numeral 112.2.1 el cual regula los supuestos en los cuales el levantamiento de la medida preventiva de retención de licencia se efectuará con la presentación de una declaración jurada de compromiso de no volver a cometer la infracción o no incurrir en el incumplimiento detectado, dentro de los cuales se encuentra la conducta consistente en participar como conductor de vehículos que sean utilizados en acciones de bloqueo, interrupción u otras que impidan el libre tránsito.

Sobre el particular, teniendo en cuenta que las acciones de bloqueo son de tal gravedad que terminan por restringir el derecho fundamental al libre tránsito de las personas y siendo que el conductor, debido a su condición, tiene el deber de respetar el ordenamiento jurídico en materia de transporte y tránsito terrestre, el solo hecho de presentar una declaración jurada no garantiza la disminución de los riesgos, toda vez que, además que las acciones de bloqueo son ilegales, las mismas pueden mantenerse en el tiempo. En ese sentido, se propone modificar el RNAT a fin de que la medida preventiva se mantenga hasta que se emita la resolución que pone fin al procedimiento.

Por estas consideraciones, se propone modificar el subnumeral 112.1.7, 112.1.10 del numeral 112.1 y los subnumerales 112.2.1 y 112.2.4 del numeral 112.2 del artículo 112 en los siguientes términos:

“Artículo 112.- Retención de Licencia de Conducir

112.1 La retención de la licencia de conducir puede ser efectuada por la autoridad competente, incluida la PNP, y procede en los siguientes casos:
(...)

112.1.7 Por transportar personas o mercancías en la parte exterior de la carrocería del vehículo del servicio de transporte de personas o en la tolva en el servicio de transporte de mercancías.
(...)

112.1.10 Por conducir un vehículo del servicio sin contar con la habilitación correspondiente, o cuando dicho vehículo no se encuentre habilitado por la autoridad competente, o cuando el vehículo se encuentre con suspensión precautoria de su habilitación.
(...)

112.2 La retención de la licencia de conducir generará la suspensión de la habilitación del conductor por el tiempo que ésta dure. La licencia de conducir será devuelta a su titular y a partir de ello levanta la suspensión de su habilitación, en los siguientes supuestos:

112.2.1 En el caso de los supuestos previstos en los numerales 112.1.1,

112.1.2, 112.1.3, 112.1.7, 112.1.8, 112.1.11 y/o 112.1.13, se levantará la medida preventiva cuando el conductor presente una declaración jurada de compromiso de no volver a cometer la infracción o no incurrir en el incumplimiento detectado ante la autoridad competente.

La licencia de conducir retenida será devuelta transcurridos los tres (03) días hábiles contados a partir del día siguiente de presentada la declaración jurada.

Para los conductores que conduzcan vehículos no habilitados, se devolverá la licencia de conducir transcurridos los sesenta (60) días calendario.

Para los conductores que por segunda vez incurren en cualquiera de los supuestos previstos en el primer párrafo del presente numeral, se devolverá la licencia de conducir transcurridos los treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente de presentada la declaración jurada, a excepción de los conductores descritos en el párrafo anterior, a quienes se les devolverá la licencia de conducir transcurridos los ciento veinte (120) días calendario contados a partir del día siguiente de presentada la declaración jurada.
(...)

112.2.4 En el caso del supuesto previsto en los numerales 112.1.12, 112.1.14 y 112.1.15, la medida preventiva de retención de la licencia de conducir caduca de pleno derecho con la emisión de la resolución que pone fin al procedimiento."



I) De la modificación del numeral 113.4 del artículo 113.

El artículo 113 regula lo concerniente a la aplicación de la medida preventiva de suspensión precautoria servicio, la cual consiste en el impedimento temporal del transportista, o titular de infraestructura complementaria de transporte de prestar el servicio y/o realizar la actividad para la que se encuentra habilitado.



Teniendo en cuenta que las habilitaciones vehiculares se encuentran vinculadas a la autorización del servicio en una determinada ruta; la eventual suspensión de la autorización tiene como consecuencia necesaria, la suspensión de las habilitaciones de los vehículos por el mismo plazo.

No obstante, es necesario hacer dicha precisión en el RNAT, a fin de dotar claridad al texto de la norma y evitar interpretaciones erróneas. En ese sentido, la modificación del numeral 113.4 del artículo 113 quedaría redactada en los siguientes términos:

"Artículo 113.- Suspensión precautoria del servicio
(...)

113.4 Tratándose del servicio de transporte regular de personas, la



imposición de esta medida preventiva recaerá sobre la ruta en que se ha incurrido en cualquiera de las causales previstas en este numeral; o de ser el caso que se trate de más de una ruta, en cada una de ellas. Tratándose del servicio de transporte especial de personas o el servicio de transporte de mercancías, la imposición de esta medida recaerá sobre todo el servicio.

La aplicación de esta medida implica la suspensión de la habilitación de los vehículos asignados a la(s) ruta(s) o servicio(s) afectado(s)."

m) De la modificación del subnumeral 114.1.6 del numeral 114.1 del artículo 114.

El artículo 114 establece los supuestos de aplicación de la medida preventiva de suspensión precautoria de la habilitación del vehículo y/o conductor, considerando como uno de ellos, el hecho de que el vehículo y/o conductor haya intervenido en un accidente de tránsito con consecuencia de muerte, bajo las modalidades de choque, despiste o volcadura.

Al respecto, es pertinente citar el caso ocurrido con la empresa Sayi Bus, cuyo vehículo con pasajeros a bordo se incendió en un terminal terrestre no autorizado. Al momento de determinar y delimitar los hechos se observa que la misma no encaja en el concepto de accidente de tránsito establecido en el RETRAN, toda vez que dicho reglamento lo define como aquel evento que cause daño a personas o cosas, el cual se produce como consecuencia directa de la circulación del vehículo.

Por otro lado, de acuerdo a la Real Academia de la Lengua Española - RAE, el siniestro es un evento o suceso que produce un daño o pérdida material considerable, definición que si alcanza al evento antes descrito. En ese sentido, se propone la modificación del subnumeral 114.1.6 del numeral 114.1 del artículo 114, en los siguientes términos:



"Artículo 114.- Suspensión precautoria de la habilitación del vehículo o del conductor

114.1 Procede la suspensión precautoria de la habilitación del vehículo y/o del conductor cuando:

(...)

114.1.6 El vehículo y/o el conductor haya intervenido en un accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o en un siniestro."

n) De la modificación del numeral 117.1 del artículo 117.

Respecto a la facultad de iniciar el procedimiento sancionador por parte de la autoridad competente, es necesario que en el referido artículo quede claro que las medidas provisionales se aplican respetando las disposiciones establecidas en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.



En ese sentido, la modificación del numeral 117.1 del artículo 117 quedaría redactada en los siguientes términos:

Artículo 117.- Facultad para iniciar el procedimiento sancionador

117.1 Corresponde a la autoridad competente el inicio y conocimiento del procedimiento sancionador por infracciones e incumplimientos en que incurran el transportista, el propietario del vehículo y/o conductor del servicio de transporte, los generadores de carga y los titulares de infraestructura complementaria de transporte. Dicha autoridad puede aplicar medidas provisionales, al inicio, durante y después del procedimiento administrativo sancionador, con la finalidad de asegurar la eficacia de la resolución final que pudiera recaer, las cuales deben ser cumplidas en la forma y plazos establecidos, según corresponda.

(...)"

o) De la modificación del artículo 125

El artículo 125 del RNAT regula lo concerniente a la expedición de la resolución de sanción en los siguientes términos:

Artículo 125.- Expedición de la resolución en el procedimiento sancionador:

125.1 Dentro del término de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de inicio del procedimiento, la autoridad competente o el órgano de línea, expedirá la resolución correspondiente finalizando el procedimiento fin. La resolución deberá contener las disposiciones necesarias para su efectiva ejecución, debiendo notificarse al administrado, así como a la entidad que formuló la solicitud o a quien denunció la infracción de ser el caso.

125.2 Constituye obligación de la autoridad competente el cumplimiento del plazo señalado en el numeral anterior; sin embargo, su vencimiento no genera responsabilidad en caso de emitir la resolución tardíamente.

125.3 En caso de sancionarse al infractor con el pago de multas, la resolución deberá indicar que éstas deben cancelarse en el plazo de quince (15) días hábiles, bajo apercibimiento de iniciarse procedimiento de ejecución coactiva.

Al respecto, cabe señalar que mediante los Decretos Legislativos N° 1272 y N° 1472 se modificó la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, cambiándose la estructura del procedimiento administrativo sancionador. Es así que, el Decreto Legislativo 1272, estableció la obligación de diferenciar en el procedimiento administrativo sancionador a la autoridad instructora de la autoridad sancionadora. Asimismo, dispuso el deber la autoridad instructora de formular el informe final de instrucción y su notificación al administrado por parte de la autoridad sancionadora. De esta manera, se incrementaron las etapas del procedimiento sancionador, y, por ende, se requiere un plazo mayor para emitir la resolución final; resultando el plazo de 30 días señalado en el artículo 125 del RNAT insuficiente.



Adicionalmente a ello, cabe señalar que el Decreto Legislativo 1272 incorporó la institución jurídica de la caducidad, la cual establece que (...) El plazo para resolver los procedimientos sancionadores iniciados de oficio es de nueve (9) meses contado desde la fecha de notificación de la imputación de cargos. Este plazo puede ser ampliado de manera excepcional, como máximo por tres (3) meses, debiendo el órgano competente emitir una resolución debidamente sustentada, justificando la ampliación del plazo, previo a su vencimiento. (subrayado agregado)

De conformidad con ello, resulta pertinente adecuar el texto del RNAT a lo previsto en la Ley N° 27444, Ley del procedimiento administrativo general.

De otro lado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, las autoridades competentes en materia de fiscalización, pueden aplicar medidas correctivas. En ese sentido, corresponde precisar dicha potestad en el texto del RNAT.

De conformidad con lo señalado, se modifica el artículo 125 del RNAT en los siguientes términos:

“Artículo 125.- Expedición de la resolución en el procedimiento sancionador:

125.1 El plazo para resolver el procedimiento administrativo sancionador se rige por lo dispuesto en el artículo 237-A de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. La resolución deberá contener las disposiciones necesarias para su efectiva ejecución, debiendo notificarse al administrado, así como a la entidad que formuló la solicitud o a quien denunció la infracción de ser el caso.

125.2 En el supuesto de determinarse la responsabilidad administrativa, la autoridad competente se encuentra facultada para imponer medidas correctivas orientadas a revertir los efectos de la conducta infractora o evitar que esta se produzca nuevamente en el futuro; sin perjuicio de las sanciones que pueda corresponder. Este tipo de medida debe ser cumplida en la forma y plazos establecidos, según corresponda. Es obligación del sujeto afectado con la medida, cumplir con ésta, estando prohibido de realizar acciones que afecten o busquen afectar la eficacia de la misma.”

p) De la modificación de la Segunda Disposición Complementaria Final

El Decreto Supremo N° 015-2016-MTC modificó la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, cambiando el nombre del “Observatorio del Transporte Terrestre” a “Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre” (ODTTT), redefiniéndolo como un sistema informático a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre (actualmente Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal), el cual será utilizado como instrumento para el diseño de políticas

públicas y regulatorias en materia de transporte y tránsito terrestre. En esa línea, se establece que el ODTT: i) contendrá información del tránsito de vehículos y de los servicios de transporte de personas y mercancías, entre otros; y ii) emitirá, entre otros, informes trimestrales sobre temas relacionados con la realidad del tránsito y transporte en el país.

La referida disposición establece textualmente lo siguiente:

Segunda.- Creación del Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre

Créase el Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre, sistema informático a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre, como un instrumento para el diseño de políticas públicas y regulatorias en materia de transporte y tránsito terrestre.

El Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre contendrá información del tránsito de vehículos que circulan en el sistema nacional de tránsito terrestre, de la oferta y demanda de vehículos y de los servicios de transporte de personas y de mercancías, de la infraestructura y servicios complementarios a estos, así como otra información relevante en materia de tránsito y transporte terrestre.

El Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre emitirá, entre otros, informes trimestrales sobre temas relacionados con la realidad del tránsito y transporte en el país.

De la citada disposición, se advierte una inconsistencia entre los dos primeros párrafos y el tercero, toda vez que, en aquellos se define al ODTT como un sistema informático que contiene información relevante en materia de transporte y tránsito terrestre, así también, sirve como herramienta a la Dirección General de Transporte Terrestre para el diseño de políticas públicas y regulatoria, sin embargo, el último párrafo da a entender que el ODTT es una entidad o una unidad orgánica, toda vez que señala que este emitirá informes trimestralmente.

Adicionalmente a ello, dicha disposición no establece el plazo en el cual se implementará ODTT, lo cual resulta relevante para que la entidad pueda planificar sus actividades, teniendo certeza respecto del momento en que podrá contar con esta herramienta informática.

A la fecha, existen avances limitados en la implementación del Observatorio de Tránsito y Transporte Terrestre. La razón de fondo se puede encontrar en la ausencia de un enfoque claro en relación al alineamiento entre los requerimientos informacionales y de análisis del sector transporte terrestre, el diseño del ODTT, y el plan de implementación sugerido para la implementación del observatorio¹⁸.

En ese sentido, corresponde realizar un esfuerzo coordinado entre las instituciones responsables de la regulación del sector de transporte terrestre, con el objetivo de que el MTC cuente con una herramienta eficiente que le permita

realizar diagnósticos y un adecuado análisis del sector transporte y tránsito terrestre; y compartirlos con otros observatorios en América Latina.

En ese orden de ideas, una de las Recomendaciones establecidas en el Informe N° 482-2017-MTC/15.01, elaborado por la ex Dirección de Regulación y Normatividad, señalaba que dada la falta de avance en la implementación del ODTT, se consideraba necesario establecer un plazo prudencialmente viable para su implementación.

En ese orden de ideas, mediante Informe N° 608-2019-MTC/18.01, de fecha 10 de septiembre del 2019, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, se ha precisado que el Observatorio deberá contener información del tránsito de vehículos que circulan en el sistema nacional de tránsito terrestre, de la oferta y demanda de vehículos y de los servicios de transporte de personas y de mercancías, de la infraestructura y servicios complementarios a estos, así como otra información relevante en materia de tránsito y transporte terrestre.

Sobre el particular, el referido informe propone 106 indicadores y varias fuentes de información geográfica como parte del ODTT, que deberán medirse y actualizarse cada mes. La necesidad del establecimiento de líneas de base requiere de la construcción de indicadores para años anteriores. Ello será posible a corto plazo con la información de los registros administrativos del MTC, en la medida en que algunos indicadores dependen de otras entidades.



En ese orden de ideas, se colige que resulta necesario la implementación del ODTT en términos tecnológicamente aceptables, es necesario tener en cuenta que mediante Memorando de Entendimiento, suscrito el 20 de noviembre del 2017, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú y el Ministerio de Fomento del Reino de España, se convino en consolidar la cooperación entre ambos países en el ámbito de las infraestructuras y los servicios de transportes, conforme a sus respectivas áreas de competencia.



Conforme a ello, en el marco de cooperación bilateral, se ha recibido la propuesta global preliminar de alcance del Observatorio de Datos de Tránsito y Movilidad de Perú formulado por la empresa pública española INECO¹⁹, quienes han propuesto el respectivo cronograma donde están las actividades que se incluyen en la propuesta de los trabajos, junto con una estimación de duración en 18 meses.



¹⁹ <https://www.ineco.com/webineco/>

RELACIÓN DE FASES Y TAREAS	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M13	M14	M15	M16	M17	M18
A Concepción del Observatorio																		
Definición de los Indicadores, con sus unidades y año base																		
Identificación y contacto con los Proveedores de Datos																		
Concretar periodicidad de actualización de la información																		
Preparación de Cuestionarios para la Solicitud de los Datos																		
Análisis de la información recibida																		
B Modelo de Datos																		
Toma de Requisitos del Modelo de Datos																		
Análisis y Definición del Modelo de Datos del Observatorio																		
Implementación del Modelo de Datos																		
C Servicio de Transferencia de Datos																		
Toma de Requisitos del Servicio de Transferencia de Datos																		
Análisis y Definición del Servicio de Transferencia de Datos																		
Implementación del Servicio de Transferencia de Datos																		
D Paneles de Indicadores																		
Toma de Requisitos de los Paneles de Indicadores																		
Concepción de los Paneles de Indicadores																		
Implementación de Paneles de Indicadores																		
E Portal Web																		
Toma de Requisitos del Portal Web																		
Análisis y Definición del Portal Web																		
Implementación del Portal Web																		

Esta duración estará condicionada por las fases iniciales del trabajo. Si los datos e indicadores se encuentran disponibles y en formato compatible o transformable y no hay ningún retraso que impida el desarrollo del modelo.

Por todas las razones expuestas se considera que la implementación del ODTT, sistema esencial como instrumento para el diseño de políticas públicas y regulatorias en materia de transporte y tránsito terrestre, tomará como plazo de implementación 24 meses.

De otro lado, es preciso señalar que, a diferencia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial creado mediante Decreto Legislativo N° 1216, la ODTT administra información general sobre sector transporte (oferta y demanda de vehículos, infraestructura de transporte, entre otros), teniendo como objetivo servir de herramienta para la elaboración de políticas y normas que contribuyan a la mejora en el funcionamiento del servicio de transporte a fin de establecer líneas de base contra las cuales se pueda realizar la evaluación de los efectos de las disposiciones normativas que emite la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.

	Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre (ODTT)	Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)
RESPONSABLE	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.	Comisión Multisectorial de Seguridad Vial.
MATERIA	Transporte y Tránsito.	Tránsito.
FINALIDAD	Instrumento para el diseño de políticas públicas y regulatorias en materia de transporte y tránsito.	Herramienta de gestión que permita agilizar la recopilación y tratamiento de datos de siniestralidad.
OBJETO	Permitir la elaboración de políticas y normas que contribuyan a la mejora en el funcionamiento del servicio de transporte.	Implementar un Sistema de Gestión Integrada de la información de siniestros viales para el monitoreo y evaluación de datos, orientados a la elaboración de políticas públicas, planes y programas de seguridad vial.
FUNCIONALIDAD	Contendrá información referente a los siguientes indicadores: (i) del parque automotor, (ii) del flujo	Proporcionará la información de siniestralidad armonizada a todas

	vehicular, (iii) de los servicios de transporte, (iv) de servicios complementarios al transporte, (v) de infraestructura relacionada al transporte, (vi) de seguridad vial y (vii) de eficiencia energética.	las entidades involucradas en la seguridad vial en el país.
--	--	---

De conformidad con lo señalado, se modifica la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del RNAT, mediante el cual se otorga un plazo de 24 meses, para que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal – DGPRTM, implemente y modernice el Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre, en los siguientes términos:

“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Segunda. - Creación del Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre

Créase el Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre, sistema informático a cargo de la unidad orgánica competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como un instrumento para el diseño de políticas públicas y regulatorias en materia de transporte y tránsito terrestre.

El Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre contiene información del tránsito de vehículos que circulan en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), de la oferta y demanda de vehículos y de los servicios de transporte de personas y de mercancías, de la infraestructura y servicios complementarios a estos, así como otra información relevante en materia de tránsito y transporte terrestre.

La unidad orgánica a cargo del Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre emite, entre otros, informes trimestrales sobre temas relacionados con la realidad del tránsito y transporte en el país.

Hasta el 01 de noviembre de 2021, la unidad orgánica competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), implementa el Observatorio de Datos de Tránsito y Transporte Terrestre.

(...)"

q) De la modificación de la Novena Disposición Complementaria Final

La novena Disposición complementaria final establece el régimen especial para Lima metropolitana y para las provincias que realizan sistemas de transporte urbano masivo de personas. En razón de ello, establece que la Municipalidad Metropolitana de Lima puede expedir normas complementarias para la implementación del mismo.

Sin embargo, siendo que mediante la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) con el objeto de garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura; corresponde modificar dicha disposiciones a efectos de reemplazar a la Municipalidad Metropolitana de Lima por la ATU, toda vez que esta última es quien ha asumido las competencias en materia de transporte.

En ese sentido, se propone la siguiente redacción:

“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

(...)

Novena.- Régimen Especial para Lima Metropolitana y para provincias que desarrollen sistemas de transporte urbano masivo de personas.

En el territorio conformado por la integridad de la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) puede expedir las normas complementarias para la implementación del Sistema Integrado de Transporte a que hace referencia el literal j del artículo 4 de la Ley N° 30900, sin transgredir lo dispuesto en el presente reglamento, con las siguientes características mínimas:

- a) Sistemas de gestión especiales en la operación del servicio público de transporte urbano de personas.
- b) Operación con vehículos de características técnicas distintas a las establecidas en el presente reglamento, en función de la infraestructura especial que utilizan.
- c) Utilización de vías exclusivas o preferenciales para su prestación.
- d) Sistemas especiales de fiscalización.
- e) Restricción a la prestación del servicio de transporte público en vehículos que no sean de la categoría M3 y/o M2 de la clasificación vehicular establecida por el Reglamento Nacional de Vehículos.

Lo dispuesto en el párrafo anterior también será aplicable a cualquier provincia del país en la que la autoridad competente, desarrolle o se encuentre desarrollando sistemas integrados de transporte.”

Respecto a las incorporaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

a) De la incorporación del numeral 8.6 al artículo 8

Mediante la Ley N° 30900 se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) con el objeto de garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia

cobertura. Por lo que, corresponde incluirla en el artículo 8 como autoridad competente en materia de transporte.

En ese sentido, se propone la siguiente redacción:

“Artículo 8.- Autoridades competentes

Son autoridades competentes en materia de transporte:

(...)

8.6 La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, dentro de su jurisdicción.”

b) De la incorporación del numeral 30.10 al artículo 30.

El artículo 30 del RNAT regula las jornadas máximas de conducción con el objeto de establecer estándares de seguridad. Es así que establece el régimen de las jornadas máximas de conducción continuas en el servicio diurno y nocturno, así como el régimen de las jornadas acumuladas de conducción en un periodo de 24 horas. Asimismo, determina el inicio y fin del servicio diurno y nocturno y las horas de descanso que corresponde a los conductores según el tiempo de viaje y la modalidad del servicio de transporte de personas (regular o especial) y el ámbito en que se realiza y las reglas para la determinación de la infracción.

A la fecha, esta situación se encuentra prevista en la Directiva N° 011-2009-MTC/15 que establece el protocolo de intervención en la fiscalización de campo del servicio de transporte terrestre de personas, mercancías y mixto en todas sus modalidades aprobada mediante Resolución Directoral N° 3097-2009-MTC/15, en los siguientes términos:

(...)

4. Respecto a la jornada máxima de conducción, se deberá tomar en cuenta lo siguiente:

4.1. Para el transporte especial y regular de personas, la jornada de conducción empieza a transcurrir con el inicio del servicio en el punto de origen y será de 12 horas hasta el 31 de diciembre de 2011, dentro de las 24 horas.

4.2. Se respetará las horas de conducción de 5 horas en horario diurno (entre las 6:00 a.m. y 9:59 p.m.) o 4 horas en horario nocturno (10:00 p.m. a 5:59 a.m.).

4.3. En caso que la jornada de conducción se haya iniciado en horario diurno, pero se haya completado al menos 50% de su turno, dicha jornada se regirá por el máximo tiempo de conducción en horario diurno y viceversa. Cuando concluya la primera jornada, es obligatoria la rotación con otro conductor. (subrayado agregado)

No obstante, el RNAT no cuenta con una disposición que regulen la situación en que la conducción se inicie en el horario del servicio diurno, en cual la jornada máxima de conducción continua es de cinco (5) horas, pero culmine en el horario del servicio nocturno, en cual la jornada máxima de conducción continua es de cuatro (4) horas, lo cual genera un problema en la fiscalización al momento de determinar qué jornada de conducción le corresponde al conductor.

Ahora bien, siendo que la presente disposición constituye una regla para la determinación la jornada continua de conducción que será aplicable en caso se comprenda horas del servicio diurno y nocturno, la misma debe encontrarse establecida de manera clara y precisa en el RNAT. En ese sentido, se incorpora el numeral 30.10 al artículo 30 en los siguientes términos:

“Artículo 30.- Jornadas máximas de conducción
(...)

30.10 Cuando el viaje comprenda horas del servicio diurno y nocturno, el computo de las jornadas máximas de conducción de cada conductor se determina en función del servicio en donde se haya empleado la mayor cantidad de horas.”

Con la presente regla, cuando el viaje comprenda horas del servicio diurno y nocturno, le será aplicable la jornada máxima en la que haya tenido la mayor cantidad de horas. De esta manera se facilita la determinación de la jornada aplicable en cada caso, puesto que la autoridad no tendrá que verificar si llegó o no al 50% como ocurre actualmente, sino que basta con verificar en que servicio (diurno o nocturno) empleó la mayor cantidad de horas de viaje.

c) Incorporación del subnumeral 41.2.9 al numeral 41.2 y el subnumeral 41.3.4.5 al numeral 41.3 del artículo 41

Como se ha evidenciado en la exposición de la problemática, el exceso de velocidad es la principal causa de accidentes de tránsito y, además, es una práctica recurrente en las empresas de transporte, siendo que a algunas se les impone en solo un mes más de 200 papeletas por exceso de velocidad.

Esta situación refleja el poco compromiso de las empresas de transporte con la seguridad vial, toda vez que no vienen adoptando medidas idóneas para que sus conductores, no incurran en excesos de velocidad, poniendo el peligro la vida de las personas y la seguridad en el servicio de transporte.

Al respecto cabe señalar que, actualmente las empresas de transporte no asumen responsabilidad alguna por los excesos de velocidad en los que incurren sus conductores, toda vez que el único mecanismo legal con el que se cuenta actualmente para atender esta situación es lo dispuesto en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito -Código de Tránsito Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, pero el mismo solo responsabiliza al conductor, quien, dicho sea de paso, en algunos casos de accidente de tránsito, termina viéndose afectado en su integridad e incluso llega a perder la vida.

En este contexto, resulta necesario adoptar medidas que comprometan a las empresas de transporte en la mejora de esta situación y así evitar que sus conductores incurran en excesos de velocidad. Las empresas de transporte realizan una actividad económica que es per se riesgosa para la vida e integridad



de las personas, por lo que tiene el deber de adoptar las medidas necesarias para que la prestación del servicio de transporte sea eficiente no solo en términos económicos, sino también en términos de calidad de servicio, de tal manera que garantice un servicio de transporte seguro.

En ese sentido, se incorpora al RNAT la obligación de los transportistas de controlar que sus conductores no excedan los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente, incorporándose en la tabla de infracciones y sanciones del RNAT la inobservancia de esta obligación. Por tanto, las empresas de transporte deberán adoptar los mecanismos necesarios que le permitan el control y monitoreo permanente del vehículo, a fin de evitar el exceso de los límites de velocidad, de lo contrario serán sancionados.

De otro lado, el RNAT vigente no contempla la exigencia de que los vehículos cuenten con dispositivos para apertura de puertas y ventanas de emergencia, los cuales son indispensables para la salida de las personas ante un siniestro o accidente de tránsito. Por tanto, resulta necesaria su incorporación en el RNAT como una condición general de operación en el servicio de transporte.

El artículo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 41.- Condiciones generales de operación del transportista

El transportista deberá prestar el servicio de transporte respetando y manteniendo las condiciones bajo las que fue autorizado. En consecuencia, asume las siguientes obligaciones:

(...)

41.2 En cuanto a los conductores:

(...)

41.2.9 Controlar que sus conductores no excedan los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente. Para el cumplimiento de esta obligación, los transportistas deberán implementar mecanismos que permitan el control y monitoreo permanente del vehículo en ruta y su comunicación permanente y efectiva con la base del transportista.

(...)

41.3 En cuanto al vehículo:

(...)

41.3.4.5 Dispositivos para apertura de puertas y ventanas emergencia, conforme a la normativa vigente.”



d) **De la incorporación del subnumeral 45.1.12 al numeral 45.1 del artículo 45**

Otra medida relevante para garantizar la seguridad en el servicio de transporte, es establecer la prohibición de que en los vehículos destinados al servicio de transporte de mercancías se transporte personas en la tolva del vehículo, toda vez que ello implica un peligro inminente para la vida e integridad de las personas. Los vehículos de transporte de mercancías no se encuentran acondicionados para transportar personas, por lo que, por ningún motivo se debe destinar a dicho servicio.

El artículo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 45.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de mercancías.

(...)

45.1.12 No transportar personas en la tolva y/o carrocería, durante la prestación del servicio de transporte de mercancía.”

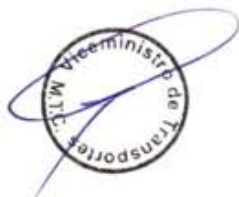
e) **Incorporación del artículo 102-A**

Como se señaló en la descripción de la problemática, desde el año 2016 al 2018 se viene incrementando el número de heridos y fallecidos por causa de accidentes de tránsito, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

	2016	2017	2018
Número de accidentes	89,304	88,168	90,056
Muertos	2,696	2,826	3,244
Heridos	53,776	54,970	61,512

De otro lado, el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia establecidas en el RNAT tiene por objeto garantizar que la prestación del servicio se realice de manera eficiente y segura para los usuarios y peatones; sin embargo, se advierte que las empresas de transporte no vienen cumpliendo con muchas de ellas, entre las cuales tenemos el hecho de no contar con CITV y SOAT.

Sobre el particular, cabe señalar que la obligación de contar con CITV es una condición mínima e indispensable para garantizar la seguridad en el servicio de transporte terrestre, pues acredita que el vehículo cuenta con las condiciones técnicas mínimas para una adecuada prestación del servicio de transporte. El SOAT, por su parte, permite la atención inmediata de los heridos y la compensación a los deudos, en caso de un accidente de tránsito y/o siniestro.



En relación a ello, de la información reportada por la SUTRAN se advierte la existencia de un número importante de actas de control levantadas durante los años 2016 al 2019 por incumplir con las obligaciones de contar con CITV y SOAT, tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Actas de control impuestas por los incumplimientos de CITV y SOAT		
AÑO	CITV	SOAT
2016	2,889	557
2017	1,424	467
2018	1,134	359
2019*	972	294
Total	6,419	1,677

(*) Información al 17/10/2019.

Fuente: SISCOTT y Datawarehouse.

Elaboración: GSE - SUTRAN.

Como se puede apreciar, a pesar de que el hecho de contar con CITV y SOAT es una condición general de operación del transportista, por lo que, son de uso obligatorio y, además, existen las condiciones óptimas para su adquisición; existe un elevado número de empresas de transporte terrestre que prestan el servicio sin contar con dichos documentos.

Es por ello, que, dada esta coyuntura, mediante el presente decreto supremo se propone incorporar al RNAT la figura de la Evaluación Extraordinaria en caso de accidente de tránsito con consecuencias de muerte y/o heridos, la cual permitirá a la autoridad competente para fiscalizar el servicio de transporte aplicar la medida preventiva de suspensión de la habilitación vehicular en todas sus rutas autorizadas por el plazo de cinco (5) días calendario. Ello con la finalidad de que la autoridad pueda realizar una evaluación del cumplimiento por parte del transportista de las condiciones mínimas de acceso y permanencia del servicio de transporte.

La presente medida se justifica en el hecho de que el transportista al haber participado en un accidente tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, y, además, al advertirse la inobservancia de alguna de las condiciones de acceso y permanencia, hace presumir que sus vehículos y conductores habilitados en sus demás autorizaciones no estaría cumpliendo las referidas condiciones; por lo que resulta necesario la evaluación respectiva en virtud de los riesgos potenciales, a fin de salvaguardar la vida y la integridad de las personas.

Por ello, resulta necesario que, en tales casos, intervenga la autoridad a fin de verificar el transportista cumpla con las condiciones de acceso y permanencia. Por ejemplo, que todos los vehículos cuenten con CITV y SOAT, que el transportista cuente con conductores habilitados (licencia de conducir vigente, que no exceda la edad máxima de conducción, entre otros) en general que se cumpla con la normativa vigente sobre la materia.



En ese sentido, se incorpora la figura de inspección extraordinaria en caso de accidente tránsito, conforme a lo siguiente:

"102-A Evaluación extraordinaria en caso de Accidente de Tránsito

102-A.1. En caso de siniestro o accidentes de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos en los cuales se advierta la inobservancia de alguna de las condiciones de acceso y permanencia, la autoridad competente en materia de fiscalización y sanción del servicio de transporte terrestre, puede realizar una evaluación general de las condiciones de acceso y permanencia de todos los servicios autorizados al transportista, en un plazo máximo de diez (10) días calendario desde ocurrido el accidente o siniestro, para ello, aplicará la medida preventiva de suspensión de la habilitación vehicular en todas sus rutas autorizadas.

102-A 2. Una vez finalizada la evaluación en el plazo indicado se levantará la medida preventiva y en caso de detectar la comisión de incumplimientos e infracciones, la autoridad competente iniciará los procedimientos administrativos sancionadores correspondientes."

Respecto a las modificaciones e incorporaciones a la Anexo I y II del Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

El análisis económico del derecho, de aplicación actual, toma en cuenta el modelo de la elección racional, el cual supone que los individuos toman decisiones perfectamente racionales, libres de errores lógicos, coherentes con sus preferencias, que son estables y consistentes. La actuación de cada agente, en función, a sus costos o beneficios, los conlleva a escoger un curso de acción que maximiza su utilidad esperada.²⁰

En este contexto, según Gary Becker en su ensayo "Crimen y Castigo: un enfoque económico" (1974), utiliza el análisis económico para desarrollar políticas públicas y privadas óptimas para combatir el comportamiento ilegal. Las variables de decisión del público son sus gastos en policías, tribunales, etc., que ayudan a determinar la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo: prisión, libertad condicional, multa, entre otros.

Las decisiones "óptimas" se interpretan en el sentido de decisiones que minimizan la pérdida social en ingresos ocasionadas por la incursión en delitos. Esta pérdida es la suma de daños, costos de aprehensión y condena; así como los costos de llevar a cabo las penas impuestas; y, se puede minimizar esta pérdida con respecto a la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del

²⁰ "Por qué y cómo hacer análisis económico del derecho". Gabriel Doménech Pascual, Profesor titular de derecho administrativo Universidad de Valencia.

castigo para los condenados y la forma del castigo, a menos que una o más de estas variables sea restringida por consideraciones "externas".²¹

En este sentido, cabe preguntarse cuál es el criterio de graduación aplicable a la sanción que deben recibir los agentes económicos. Un marco general que permite determinar el cálculo general ha sido propuesto por los autores Polinsky y Shavell.²² En este modelo se asume que los agentes económicos realizan acciones que generan externalidades negativas, lo que les reporta un beneficio. Sin embargo, el costo esperado de realizar la actividad no deseada está dado por el valor de la sanción (multa), multiplicado por la probabilidad de detección.

En el referido modelo, la probabilidad de detección depende del esfuerzo fiscalizador, lo que representa un costo para la sociedad. Dentro de este marco, el individuo maximiza el beneficio esperado de su actuación, obteniéndose como resultado del modelo que:

- En el caso de que los agentes sean neutrales al riesgo y que resulte conveniente controlar la actividad que genera la actividad negativa, se debe alcanzar una probabilidad mínima de detección (no es necesario realizar un esfuerzo de fiscalización), mientras que las multas tienen que ser altas, incluso del orden de la riqueza de cada agente económico. (Polinsky y Shavell 1979: 883)
- En el caso de que los agentes económicos presenten aversión al riesgo, si el esfuerzo necesario para detectar la conducta inadecuada es suficientemente pequeño, es necesario realizar el esfuerzo necesario para elevar la probabilidad de detección. La multa óptima es igual al beneficio privado de las personas que eligen desarrollar la actividad sancionada. (Polinsky y Shavell 1979: 884)

A tal efecto, podemos concluir que los autores señalan que elevar el monto de la multa, y no realizar el esfuerzo necesario para incrementar la probabilidad de detección de la conducta inadecuada, tiene como resultado la reducción de la utilidad total del agente económico, dada la aversión del riesgo de los agentes. En otras palabras, no sería posible elevar demasiado la multa óptima, debido a la menor preferencia de los agentes económicos por la incertidumbre en el flujo de ingresos.

En consecuencia, la multa óptima no puede ser tan elevada que represente un perjuicio excesivo para el agente económico que desarrolla la actividad, ni tan baja que no disuada la conducta infractora, requiriendo un esfuerzo de fiscalización excesivo. La ventaja de la teoría económica de determinación de sanciones consiste en que presenta un marco metodológico que se puede utilizar para asignar un valor efectivo a la multa por medio de un cálculo que utiliza información sobre costos y probabilidades de detección estimadas.

²¹ Essays in the Economics of Crime and Punishment, Gary S. Becker and William M. Landes, eds., NBER, 1974.

²² "The Optimal Tradeoff between the Probability and Magnitude of Fines", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, American Economic Review 69, 1979.

De acuerdo a lo señalado por Polinsky y Shavell en "The Theory of Public Enforcement of Law",²³ cuando la probabilidad de detección de un acto dañino es fija y los agentes económicos son neutrales al riesgo, la multa óptima es igual al daño dividido entre la probabilidad de detección. Sin embargo, la aversión al riesgo del agente reduce el nivel de la multa, de manera que esta es inferior al daño esperado. Esto se aplica también para el caso en el que la probabilidad de detección dependa del nivel de esfuerzo del fiscalizador.

En consecuencia, se sostiene que el nivel de aplicación²⁴ óptimo implica que el desincentivo de la conducta es ligeramente inferior al máximo posible, puesto que de esa manera se conservan recursos (destinados a la fiscalización). Además, una pequeña reducción en relación al nivel máximo de fiscalización provoca costos sociales pequeños y que son contrarrestados con el ahorro de recursos empleados en la fiscalización. Los autores señalan además que el mecanismo de imposición de las multas debe ser utilizado en la medida de lo posible, para evitar la medida más costosa de paralización total de las actividades del agente económico (imprisonment).²⁵

Considerando que la fiscalización genera costos, los autores señalan un marco general, el cual se propone como base del presente esquema de cálculo de sanciones. Se parte de la ecuación principal señalada por los autores Polinsky y Shavell:

$$f^* = \frac{h}{pq} + \frac{s}{q} + k$$

Donde:

f representa el nivel de la multa óptima.

h representa el daño causado.

p representa la probabilidad de detección.

s representa el costo del procedimiento administrativo-sancionador.

q representa la probabilidad de que el procedimiento administrativo sancionador levantado culmine con la sanción efectiva.

k es el costo de imponer la multa.

Esta ecuación forma el marco general del cual se desprenden varios modelos de cálculo de multas óptimas que se utilizan para la aplicación de las sanciones administrativas por parte de diversos organismos reguladores del país. Para su aplicación particular, es importante determinar el nivel de aversión al riesgo de los agentes infractores. Con un nivel de aversión al riesgo reducido, el modelo propuesto representa una buena aproximación del cálculo de la multa óptima. Debe señalarse también que alternativamente se utiliza el beneficio ilícito (b) en lugar del daño causado (h).

²³ "The Theory of Public Enforcement of Law", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, Handbook of Law and Economics, Volume I, 2007. Editorial Elsevier.

²⁴ El término "aplicación" es una traducción literal del vocablo inglés "enforcement", que se refiere al cumplimiento obligatorio de una ley, regla o regulación.

²⁵ El término "encarcelamiento" es traducción literal del vocablo inglés "imprisonment". Literalmente, es la sanción más grave que concibe el sistema legal, pero solamente es aplicable a las personas. Por extensión, se puede aplicar también a los agentes económicos en general, sobreentendiéndose que se refiere a una sanción extrema, comparable a la detención completa de la prestación de servicios.

Diferentes versiones de este modelo, con algunas modificaciones, vienen siendo empleadas en diversas agencias regulatorias peruanas para el cálculo de las sanciones óptimas. Para efectos prácticos, se propone la utilización de una versión simplificada del modelo, inspirada en el vigente Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN.²⁶ Específicamente, se propone el cálculo previo de cada infracción de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$f^* = \frac{b}{p} \times R$$

Donde:

f representa el nivel de la multa óptima.

b representa el beneficio ilícito obtenido al transgredir la norma.

p representa la probabilidad de detección.

R representa un agravante por reincidencia.

En tal sentido, como se mostrará más adelante, las sanciones actuales no están logrando ser disuasivas. Esto se evidencia en:

- El incremento de las actas de control impuestas evidencia el aumento de la comisión de infracciones, si se asume que la probabilidad de detección se ha mantenido constante.
- La sensación de impunidad del administrado, pues incluso siendo detectado las posibilidades de que dicha sanción sea efectiva son bajas, y;
- El incremento del número de agresiones a fiscalizadores, que muestra un clima de pérdida del respeto a la autoridad, que agrava la situación descrita.

Esto se reflejaría en el modelo simplificado como una reducción de la probabilidad de detección percibida por el usuario (p), lo que incrementa el valor de la multa óptima (f*).

Una consideración adicional es tomar como factor agravante la ocurrencia de un incidente que afecte a la integridad de los usuarios del transporte terrestre en combinación con una conducta sancionable; principalmente accidentes y sinistros, pero también asaltos. En tal sentido, se dispone que, de ocurrir estos hechos, la sanción incluya la cancelación de la autorización del transportista o prestador de servicios y la cancelación de la licencia de conducir; medida que se considera disuasiva pues supone la imposibilidad de proseguir con la actividad económica desarrollada.

De conformidad con lo señalado, se propone las siguientes modificaciones e incorporaciones al Anexo 2- Tabla de Infracciones y Sanciones del RNAT:

- En el caso de la Infracción F.1, se hace la distinción entre prestar el servicio sin autorización, la cual se queda con el código F1, y se crea el código F.1-A, que contempla la conducta infractora que consiste en prestar el servicio en una modalidad o ámbito distinto al autorizado (originalmente ambas conductas comprendían la infracción F.1).

²⁶ Este reglamento fue aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2018-CD.

Ambos tipos infractores están enfocados en la lucha contra la informalidad, toda vez que la prestación del servicio sin autorización es una de las infracciones más recurrentes, por lo que se requiere incrementar drásticamente el monto pecuniario de la sanción para elevar su capacidad de disuasión. En ese sentido, se cuadruplica el monto de la multa a 4 UIT y se agrega la cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una nueva licencia en caso corresponda. Además, se ha considerado como agravante la ocurrencia de accidente de tránsito, previéndose como sanción en tales casos, la de multa de 8 UIT y cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una nueva licencia en caso corresponda.

- En el caso de la F.6, se distingue la realización de maniobras evasivas de las demás conductas infractoras, más relacionadas al falseo o negación de información una vez que el vehículo ha sido intervenido. Las maniobras evasivas se incorporan en la F.7.
- En el caso de la F.7, atentar contra la integridad física del inspector y/o realizar maniobras evasivas para evitar la fiscalización, se iguala la multa a la máxima sanción para conductores en el reglamento (4 UIT), pues se entiende que la evasión y/o atentado contra el fiscalizador busca encubrir otra conducta sancionable. De dejar la sanción con un monto menor, sería más conveniente para los infractores realizar esta conducta en vez de exponerse a una sanción mayor. Además, se ha evidenciado que la sanción de 0.5 UIT no ha cumplido su objetivo disuasivo, siendo un problema complejo que puede continuar escalando hasta perder el respeto por la autoridad, agravando la capacidad disuasoria de todo el sistema de fiscalización.
- En el caso del código S.1, se incorpora las siguientes tres conductas infractoras del transportista: (i) Utilizar conductores cuya edad sobrepase el límite de edad máximo establecido en el presente Reglamento, (ii) Utilizar conductores que presenten síntomas visibles de haber ingerido alcohol o sustancias que produzcan alteración de los sentidos o del sistema nervioso, y (iii) que no cuenten con habilitación o que esta se encuentra suspendida. Ello en atención a la obligación que tienen el transportista de utilizar y verificar que sus conductores se encuentren en condiciones óptimas para la conducción del vehículo.

Asimismo, se ha modificación la sanción prevista para este código cambiándose la sanción pecuniaria vigente de 0.5 UIT a la cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre, el cual es más adecuado para una falta considerada como muy grave debido al impacto en la accidentabilidad.

- La sanción S.2, relacionada a los elementos de seguridad y emergencia para la atención de incidentes (botiquines, extintores, conos) incorpora la verificación de que el vehículo cuente con dispositivo para la apertura de puertas y ventanas emergencia; incorporación que no modifica sustancialmente las características de la conducta sancionable, por lo que se mantiene la calificación leve y la multa de 0.05 UIT.



- En el código S.6, se revisan los supuestos de la sanción, dejándose únicamente el permitir que menores de edad mayores de 5 años viajen en el mismo asiento de un adulto (y ya no tener conductor que sobrepase el límite de edad, que se encuentra en S.1), manteniendo la misma calificación y sanción.
- En el código S.8, se incorpora la conducta infractora consistente en realizar la conducción de un vehículo de transporte sin contar con la habilitación (del conductor) o cuando esta se encuentre suspendida. Ello en concordancia con lo previsto en el numeral 49.1.3 del artículo 49 del RNAT que establece que solo la habilitación correspondiente del conductor, permite la conducción de un vehículo para la prestación del servicio de transporte; y en atención a la propuesta de modificación del numeral 71.3 del artículo 71 del RNAT. Asimismo, se duplica la sanción monetaria, que pasa de 0.5 UIT a 1 UIT, y además se incorpora la sanción no pecuniaria de cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva. Esto a fin de incrementar el efecto disuasivo para evitar la comisión de esta conducta infractora.
- Las multas S.11 a), S.11 b) y S.11 c) están relacionadas al sistema de control y monitoreo inalámbrico (GPS), para lo cual, ante la reciente incorporación de esta sanción, no se modifica el monto de la multa; sin embargo, en caso de accidentes con consecuencia de muerte y/o heridos, asalto o siniestro, se propone la sanción de cancelación de la autorización para prestar el servicio como agravante.

De conformidad con lo expuesto, las tablas quedarían en los siguientes términos:

**"ANEXO 1
TABLA DE INCUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE ACCESO Y PERMANENCIA Y
SUS CONSECUENCIAS**

Código	Incumplimiento	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
C.4 b	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 41, numerales 41.1.2.1, 41.1.3.1, 41.1.4, 41.1.6, 41.1.9, 41.2.1, Artículo 42, numerales 42.1.4, 42.1.5, 42.1.18, 42.1.19, 42.1.23 y 42.2.3 Artículo 45 numerales 45.1.1 y 45.1.10 Artículo 64, numeral 64.4 Artículo 79 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Grave	Suspensión de la autorización por el plazo de noventa (90) días calendario para prestar el servicio de transporte terrestre.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta o del servicio especial de personas, o del servicio de transporte privado de personas o del servicio si se trata el transporte de mercancías.
C.4 c	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 38 Artículo 39 Artículo 40 Artículo 41 numerales 41.1.8, 41.2.2, 41.2.4, 41.2.5, 41.2.6, 41.3.2, 41.4 y 41.5, Artículo 42 numerales 42.1.3, 42.1.9, 42.1.11, 42.1.13, 42.1.20, 42.1.22, 42.1.24 y 42.2.4	Leve	Suspensión de la autorización por sesenta (60) días para prestar	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicios de transporte en la ruta o del servicio especial de personal, o del servicio de transporte privado de

Código	Incumplimiento	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
	Artículo 44 Artículo 45 numerales 45.1. 2 y 45. 1.4 Artículos 55 Artículo 76 que no se encuentren tipificadas como infracciones.		el servicio de transporte terrestre.	personas o del servicio si se trata de transporte de mercancías o mixto.

(...)

ANEXO 2 TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

a) Infracciones contra la Formalización de Transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
F.1	INFRACCION DE QUIÉN REALIZA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE SIN AUTORIZACIÓN CON RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO: Prestar el servicio de transporte de personas o mercancías sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente.	Muy grave	Multa de 4 UIT más Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia en caso corresponda. <u>En caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o siniestro:</u> Multa de 8 UIT más Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia, en caso corresponda.	<u>Al vehículo:</u> Internamiento preventivo del vehículo. <u>Al conductor:</u> Retención de la licencia de conducir.
F.6	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Obstruir la labor de fiscalización en cualesquiera de los siguientes casos: a) Negarse a entregar la información o documentación correspondiente al vehículo, a su habilitación como conductor, al servicio que presta o actividad de transporte que realiza, al ser requerido para ello. b) Brindar información no conforme, a la autoridad competente, durante la fiscalización con el propósito de hacerla incurrir en error respecto de la autorización para prestar el servicio, de la habilitación del vehículo o la del conductor. c) Incurrir en actos de simulación, suplantación u otras conductas destinadas a hacer incurrir en error a la autoridad competente respecto de la autorización para prestar el servicio, o respecto de la habilitación del vehículo o la del conductor.	Muy Grave	Suspensión de la licencia de conducir por noventa (90) días calendario. Multa de 0.5 UIT.	Retención de la Licencia de Conducir.
F.7	INFRACCION DEL CONDUCTOR: a) Realizar maniobras evasivas con el vehículo para evitar la fiscalización. b) Atentar contra la integridad física del inspector durante la realización de sus funciones.	Muy Grave	Multa de 4 UIT. más Cancelación de la Licencia de Conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia.	Retención de la licencia de conducir. Internamiento del vehículo



b) Infracciones contra la seguridad en el servicio de transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
S.1	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar conductores que: a) No tenga(n) licencia de conducir. b) Cuya licencia no se encuentra vigente. c) Cuya licencia de conducir no corresponde a la clase y categoría requerida por las características del vehículo y del servicio a prestar. d) Cuya edad sobrepase el límite de edad máximo establecido en el presente Reglamento. e) Presenten síntomas visibles de haber ingerido alcohol o sustancias que produzcan alteración de los sentidos o del sistema nervioso. f) No cuenten con habilitación o que esta se encuentra suspendida	Muy grave	Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	- Retención de la licencia de conducir. - Interrupción de viaje. - Internamiento del vehículo. - Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta
S.2	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que no cuenten con alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia, siguientes: a) Extintores de fuego de conformidad con lo establecido en el Reglamento. b) Conos o triángulos de seguridad. c) Botiquín equipado para brindar primeros auxilios. d) Dispositivo para apertura de puertas y ventanas de emergencia.	Leve	Multa de 0.05 UIT	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.
(...)				
S.6	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Se permita el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que un adulto.	Grave	Multa 0.1 UIT	
(...)				
S.8	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Realizar la conducción de un vehículo de transporte: a) Con Licencia de Conducir que se encuentre vencida. b) Con Licencia de Conducir que se encuentre retenida, suspendida o cancelada. c) Con Licencia de Conducir que no corresponda a la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio. d) Sin contar con la habilitación o cuando esta se encuentre suspendida.	Muy grave	Multa de 1 UIT más Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una nueva licencia.	Internamiento del vehículo. Retención de la licencia de conducir.
(...)				
S.11	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que:	Muy grave	Multa de 1 UIT Con accidente de tránsito con consecuencia de	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.

Código	Infraacción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
	a) No cuenten con el sistema de control y monitoreo inalámbrico conforme lo dispuesto por el Reglamento y las normas complementarias.		<u>muerte y/o heridos,</u> <u>asalto o siniestro;</u> Multa de 1 UIT más Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	Suspensión de la habilitación vehicular <u>En caso de accidente de</u> <u>tránsito, asalto o siniestro</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte,
	b) No transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico, la información del vehículo, conforme a lo establecido en el presente reglamento y sus normas complementarias.	Muy grave	Multa de 1 UIT <u>Con accidente de</u> <u>tránsito con</u> <u>consecuencia de</u> <u>muerte y/o heridos,</u> <u>asalto o siniestro;</u> Multa de 1 UIT más Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular <u>En caso de accidente de</u> <u>tránsito, asalto o siniestro</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte,
	c) Transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico del vehículo, información manipulada, adulterada y/o modificada y/o inconsistente.	Muy grave	Multa de 1.8 UIT <u>Con accidente de</u> <u>tránsito con</u> <u>consecuencia de</u> <u>muerte y/o heridos,</u> <u>asalto o siniestro;</u> Multa de 1.8 UIT más Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular <u>En caso de accidente de</u> <u>tránsito, asalto o siniestro</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte,



De otro lado, adicionalmente a las infracciones existentes, se propone incorporar las siguientes:

- Código F.1-A, el cual sanciona el hecho de prestar el servicio de transporte de personas o mercancías en una modalidad o ámbito distinto al autorizado, se distingue de prestar el servicio sin autorización alguna (que correspondía con la F.1); aunque se mantiene la misma calificación (Muy grave), la sanción varía en el sentido que se prevé una sanción para el transportista de una multa de 4 UIT más la suspensión de la autorización para prestar el servicio de transporte por noventa (90) días calendario.

Adicionalmente a ello se considera una agravante en caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o siniestro.

- Código S.12, el cual sanciona al transportista por no controlar y/o verificar que sus conductores no excedan las jornadas máximas de conducción establecidas por este reglamento. Este hecho, además de vulnerar la salud

del conductor, pone en peligro su vida y la de los pasajeros, pues, como ya se mostró, el déficit de descanso y sueño del chofer reduce su capacidad de reacción y atención, siendo causa de accidentes que se podrían evitar de haber estado mejor descansado. Se sanciona con 60 días de suspensión de la autorización y, en caso de accidente con consecuencia de muerte y/o heridos, la cancelación de la autorización.

- Código S.13, el cual sanciona al transportista por utilizar, en la prestación del servicio, vehículo que no cuentan con CITV o SOAT vigente, se sanciona con la suspensión del servicio de transporte terrestre por 90 días o la cancelación de la autorización para prestar dicho servicio en caso de accidentes, ante la exposición de los usuarios a transportarse en un vehículo que no cumpla las características técnicas que puedan llevar a un accidente o causar mayor daño de producirse, o quedar desprotegidos ante dicho evento.
- Código S. 14, el cual sanciona al transportista por embarcar o desembarcar fuera del área establecida de los terminales, estaciones o paraderos, o prestar servicio utilizando infraestructura complementaria no habilitada o autorizada, se sanciona con la suspensión del servicio de transporte terrestre por 90 días y, caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, con la cancelación de la autorización para prestar el servicio. ello debido a que este tipo de conductas supone la exposición de los usuarios a sufrir accidentes, toda vez que se trata de espacios que no garantizar el cumplimiento de condiciones de seguridad requeridas.
- Código S.15, el cual sanciona al transportista por no verificar y/o controlar que el conductor no exceda los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente, previéndose la sanción de 1 UIT y, en caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, con cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre. Ello debido a que existe un deber de las empresas de transporte con la seguridad vial, en cuanto a prevenir riesgos y adoptar medidas idóneas para que sus conductores no incurran en excesos de velocidad, poniendo el peligro la vida de las personas y la seguridad en el servicio de transporte.

Código S.16, incumplir con medidas preventivas, provisionales o correctivas aplicadas o afectar su eficacia, se sanciona con 2 UIT al prestador del servicio o propietario; suspensión de la licencia por 90 días al conductor; y suspensión para prestar el servicio por 30 días al transportista. Asimismo, se considera como agravante la ocurrencia de un accidente de tránsito con consecuencia de muerte o herido, siendo las sanciones las siguientes:

- Prestador o propietario: Multa de 4 UIT
- Conductor: Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una nueva licencia.



- Transportista: Cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte.

Con esta incorporación se busca asegurar el cumplimiento de dichas medidas, las cuales buscan salvaguardar a los usuarios; y cuyo incumplimiento pone en cuestión el principio del respeto a la autoridad.

- Código S.17, transportar personas en la tolva o carrocería durante prestación servicio transporte de mercancías, se sanciona con 1 UIT y la suspensión por 90 días de la autorización al transportista, ante el peligro que ello implica para las personas transportadas de esta forma. En caso de accidente de tránsito, se cancela la autorización al transportista.
- Código I.10, el cual sanciona el hecho de no generar y/o emitir la hoja de ruta, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y normas complementarias, previéndose la sanción de suspensión por 90 días de la autorización y, en caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, la cancelación de la autorización. Ello debido a que la hoja de ruta tiene como finalidad el registro de información respecto a la prestación del servicio brindado por el transportista dotándolo de transparencia, exigiéndose la consignación de cierta información relevante tal como, el número de placa del vehículo, la ruta, nombre de los conductores, horas de conducción durante el servicio, la hora de salida, origen y destino, entre otros, por lo que su no generación supone el incumplimiento de las condiciones de operación del transportista y limita la capacidad de fiscalizar otras faltas.



De conformidad con lo expuesto, las tablas quedarían en los siguientes términos:

“ANEXO 2 TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

a) Infracciones contra la formalización del transporte (...)

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
F.1-A	Prestar el servicio de transporte de personas o mercancías en una modalidad o ámbito distinto al autorizado.	Muy grave	Multa de 4 UIT más Suspensión de la autorización para prestar el servicio de transporte por noventa (90) días calendario. <u>En caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o siniestro:</u> Multa de 8 UIT más cancelación de la autorización para	Suspensión precautoria de la autorización para prestar el servicio. Internamiento preventivo del vehículo.



Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
			prestar el servicio de transporte	

(...)

b) Infracciones contra la seguridad en el servicio de transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
S.12	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: No controlar y/o verificar que sus conductores no excedan las jornadas máximas de conducción establecidas por este reglamento.	Muy grave	Suspensión de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre Por el plazo de sesenta (60) días calendario. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos:</u> Cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta
S.13	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que: a) No cuenten con Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) vigente, cuando corresponda. b) No cuenten con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.	Muy grave	Suspensión de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre Por el plazo de noventa (90) días calendario. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos:</u> Cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte terrestre.	Internamiento del vehículo. Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta
S.14	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: a) Embarcar o desembarcar a los usuarios fuera del área establecida del terminal terrestre, estación de ruta, y/o en los paraderos de ruta cuando corresponda. b) Prestar el servicio de transporte utilizando infraestructura complementaria de transporte que no se encuentra habilitada ni autorizada para su funcionamiento por la autoridad competente, cuando corresponda.	Muy grave	Suspensión de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre Por el plazo de noventa (90) días calendario. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos, asalto o siniestro:</u> Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta.



Código	Infraacción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
S.15	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: No verificar y/o controlar que el conductor excede los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente.	Muy grave	Multa de 1 UIT. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos</u> Cancelación de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre	<u>En caso de accidente de tránsito</u> Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta.
S.16	INFRACCION DE QUIÉN INCUMPLE UNA MEDIDA ADMINISTRATIVA: Incumplir con las medidas preventivas, provisionales o correctivas aplicadas por la autoridad competente o realizar acciones que afecten o busquen afectar la eficacia de alguna de ellas.	Muy grave	Propietario o prestador del servicio: Multa de 2 UIT Al Conductor: Suspensión de la licencia de conducir por noventa (90) días calendario. Al Transportista: Suspensión de la autorización para prestar el servicio de transporte por noventa (90) días calendario <u>En caso de accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos o siniestro</u> Propietario o prestador del servicio: Multa de 4 UIT Para el conductor Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia. Para el transportista Cancelación de la autorización para prestar el servicio de transporte.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta.
S.17	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: Transportar personas en la tolva y/o carrocería, durante la prestación del servicio de transporte de mercancía.		Multa de 1 UIT más Suspensión de la autorización por 90 días. <u>Con accidente de tránsito con</u>	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.



Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
			consecuencia de muerte y/o heridos; Cancelación de la autorización.	Retención de la licencia de conducir.

c) Infracciones a la Información o Documentación

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
I.10	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: No cumplir con generar y/o emitir la hoja de ruta, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y normas complementarias.		Suspensión de la autorización por noventa (90) días. <u>Con accidente de tránsito con consecuencia de muerte y/o heridos:</u> Cancelación de la autorización	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.

III. SOBRE LA PREPUBLICACIÓN DEL DECRETO SUPREMO

El Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, prevé en su artículo 14, que las entidades públicas dispondrán la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia en el Diario Oficial El Peruano, en sus Portales Electrónicos o mediante cualquier otro medio, en un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, salvo los casos excepcionales; a efectos que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas.

Considerando la norma antes referida, corresponde pre-publicar el proyecto normativo por un plazo de diez días (10) hábiles, con la finalidad de obtener las opiniones y comentarios de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general.

IV. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Este decreto supremo modifica diversas disposiciones del RNAT vinculadas al régimen de infracciones y sanciones, por lo que su aprobación no genera costos para el Estado; sino que por el contrario generará beneficios para los usuarios, operadores del servicio de transporte y la sociedad en general, toda vez que con el mismo se mejorará la aplicación del RNAT garantizando el cumplimiento de las obligaciones contenidas en él y los derechos de los usuarios, con lo cual se

busca reducir la ocurrencia de accidentes de tránsito y dotar a la autoridad competente de las herramientas necesarias que permitan realizar acciones inmediatas ante la ocurrencia de dichos eventos.

Asimismo, se busca combatir la informalidad en el transporte terrestre, la cual es una actividad que pone riesgo la seguridad de las personas, toda vez que no existe la certeza de que los vehículos que se destinan a dicho servicio cuenten con las condiciones técnicas mínimas de seguridad o que los conductores reúnan las condiciones necesarias para realizar dicha actividad. Aunado a ello, debe mencionarse que las medidas vigentes no han generado los efectos disuasivos esperados. Por ello resulta necesario establecer nuevas medidas que desincentiven la comisión de conductas infractoras.



V.

ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Esta norma establece medidas que modifican diversas disposiciones del RNAT, sin que ello implique afectaciones a la normatividad nacional aplicable a otros segmentos del transporte y no impide que las entidades a cargo de la gestión y fiscalización de la actividad económica del transporte, continúen con sus labores, de acuerdo con sus competencias.

