

# **DECRETO SUPREMO QUE ESTABLECE DISPOSICIONES PARA EL CONTROL DE PESO MÁXIMO POR EJE O CONJUNTO DE EJES**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **I. CONSIDERACIONES GENERALES**

El artículo 3 de la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, 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.

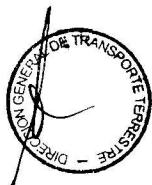
El inciso b) del artículo 23 de la referida Ley, señala que el Reglamento Nacional de Vehículos contiene las características y requisitos técnicos relativos a seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al sistema nacional de transporte y aquellos que deben observarse durante la operación de los mismos. Contiene también los pesos y medidas vehiculares máximos para operar en la red vial y las infracciones y sanciones respectivas.

El Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, en adelante el Reglamento, tiene por objeto establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre - SNTT. Los requisitos y características técnicas se encuentran orientadas a la protección y la seguridad de las personas, los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.

El Título V del Reglamento establece los pesos y medidas vehiculares, dentro del cual se encuentra el artículo 33 del Reglamento, que establece expresamente que los pesos y medidas de los vehículos que ingresan, se registran, transitan y operan en el SNTT, deben sujetarse a lo dispuesto en el Título V del Reglamento.

Asimismo, dentro del Título V del Reglamento encontramos el artículo 37 que señala que los pesos máximos permitidos (peso bruto, peso por eje o conjunto de ejes) se establecen en el Anexo IV del Reglamento.

### **II. MODIFICACION DE LA INFRACCION TIPIFICADA CON EL CODIGO P.16 DEL NUMERAL 7 DEL ANEXO IV DEL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHICULOS**



El Principio de Tipicidad que se encuentra regulado en el numeral 4 del artículo 230 de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, establece: "Sólo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley permita tipificar por vía reglamentaria."

El artículo 54 del Reglamento, señala que se considera infracción, a toda acción u omisión a las normas de pesos y medidas vehiculares expresamente tipificada, como tal, en el Anexo IV del Reglamento.

En tal sentido, en el numeral 7 del Anexo IV del Reglamento se establece las infracciones y sanciones derivadas del incumplimiento de los límites de pesos y medidas vehiculares señalados en el Reglamento.

La infracción tipificada con el código P.16 del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento, señala lo siguiente:

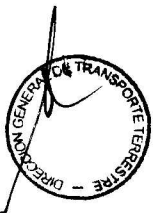
| INFRACCION |                                                                                                                                                                         | MULTA SEGÚN AGENTE INFRACITOR |               |                  | Medida Preventiva | Calificación |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------|------------------|-------------------|--------------|
|            |                                                                                                                                                                         | Conductor                     | Transportista | Generador /dador |                   |              |
| P.16       | No emitir la correspondiente constancia de verificación de pesos y medidas o emitirla consignando pesos y medidas que no concuerden con lo despachado y/o transportado. | No aplica                     | No aplica     | 5UIT             | No aplica         | Muy Grave    |

Al respecto, se observa que en la Infracción tipificada con el código P.16 existen dos supuestos que individualmente configurarían la infracción; en tal sentido una primera conducta sancionable se refiere a la no emisión de la constancia de verificación de pesos y medidas, y una segunda conducta se refiere a emitir una constancia de verificación de pesos y medidas consignando pesos y medidas que no concuerden con lo despachado y/o transportado.

En tal sentido, se tiene que en el segundo supuesto de la Infracción P.16, no se distingue si la infracción se configura cuando el peso detectado en las estaciones de pesaje es menor o excede al peso consignado en la constancia de verificación de pesos y medidas, por lo que para su configuración bastaría que se verifique un peso diferente al consignado en la citada constancia, sin importar si el peso verificado es mayor o menor al permitido por la norma.

Al respecto, debemos de señalar que la finalidad del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento es establecer las infracciones y sanciones por el incumplimiento de los límites de pesos y medidas vehiculares, con el objeto de velar por la preservación y mantenimiento de la infraestructura vial del país. Sin embargo, según lo antes expuesto, en el segundo supuesto para la configuración de la Infracción P.16 tal finalidad no se cumpliría, dado que se sancionaría indistintamente tanto en los casos en que se detecte pesos y medidas vehiculares superiores como en los casos en que se detecte pesos y medidas inferiores a los máximos permitidos en el Reglamento.

En tal sentido, a fin de que los supuestos que configuran la Infracción tipificada con código P.16 del numeral 7 del anexo IV del Reglamento, concuerden con el objetivo de velar por el cumplimiento de los límites de pesos y medidas vehiculares máximas permitidas, consideramos necesaria la modificación de la Infracción tipificada con



código P.16 del numeral 7 del anexo IV del Reglamento, de acuerdo a los términos siguientes:

| INFRACCION |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | MULTA SEGÚN AGENTE INFRACITOR |               |                  | Medida Preventiva | Calificación |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------|------------------|-------------------|--------------|
|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Conductor                     | Transportista | Generador /dador |                   |              |
| P.16       | No emitir la correspondiente constancia de verificación de pesos y medidas o No emitir la correspondiente constancia de verificación de pesos y medidas o emitirla consignando pesos y/o medidas que no concuerden con lo despachado y/o transportado siempre que exceda el peso o medidas permitidas por la normatividad correspondiente | No aplica                     | No aplica     | 5UIT             | No aplica         | Muy Grave    |

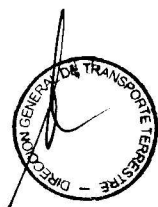
Al respecto, debemos precisar que con la modificación propuesta, se restringe la configuración del segundo supuesto de la infracción P.16, sólo para aquellos casos en que se emita constancia de verificación de pesos y medidas consignando pesos y/o medidas que no concuerden con lo despachado y/o transportado siempre que se exceda el peso o medidas permitidas por la normatividad correspondiente.

En tal sentido, no se considera infracción los casos en que se detecte que los pesos y medidas difieren de lo consignado en la constancia de verificación de pesos y medidas, y que estos no sobrepasan los límites máximos permitidos por la norma vigente.

### III. INCORPORACION AL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS

#### a) INCORPORACION DE UN ULTIMO PARRAFO AL ARTICULO 49 DEL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHICULOS

El primer párrafo del artículo 49 del Reglamento, establece que el transportista o propietario del vehículo es responsable administrativamente ante la autoridad competente de las infracciones al Reglamento atribuibles a su propia responsabilidad y las cometidas por el exceso en los límites de pesos y medidas, cuando éstas sean derivadas del diseño, configuración o fallas mecánicas del vehículo. Asimismo, el segundo párrafo del citado artículo señala que en el caso de vehículos que se encuentren sujetos a contrato de arrendamiento financiero, el responsable de las infracciones será el arrendatario.



Por su parte el primer párrafo del artículo 50 del Reglamento, establece que el conductor del vehículo es responsable administrativamente por las infracciones cometidas durante la prestación del servicio de transporte vinculadas a su propia conducta. Asimismo, es responsable por el exceso en los límites de pesos y medidas no consignadas en la guía de remisión, carta de porte o reportes de pesaje emitidos por el generador o por la última estación de pesaje, así como por el transporte de la mercancía no consignada en los referidos documentos."

Al respecto, debemos precisar que el numeral 1 del artículo 17 del Reglamento de Comprobantes de Pago aprobado por Resolución de Superintendencia N° 007-99-SUNAT, establece que la guía de remisión sustenta el traslado de bienes entre distintas direcciones, salvo lo dispuesto en el artículo 21 del citado Reglamento. Asimismo, el numeral 5 del artículo 17 del mencionado Reglamento, establece que la guía de remisión y documentos que sustentan el traslado de bienes deberán ser emitidos en forma previa al traslado de los bienes.

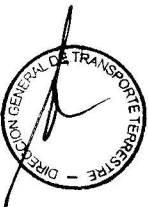
Igualmente, el numeral 1 del artículo 18 del Reglamento de Comprobantes de Pago, establece que cuando el traslado de bienes se realice bajo la modalidad de transporte privado, los se deberá emitir una guía de remisión denominada "Guía de Remisión - Remitente". Asimismo, el numeral 2 del citado artículo, establece que cuando el traslado se realice bajo la modalidad de transporte público, se emitirán dos guías de remisión, una por la transportista denominada "Guía de Remisión - Transportista" y otra por el generador de la carga denominada "Guía de Remisión - Remitente".

En tal sentido, debemos precisar que la SUTRAN ha informado que en las estaciones de pesaje se ha detectado vehículos que sobrepasan los pesos permitidos, el cual es producido por mercancía no declarada en la guía de remisión emitida por el generador de la carga pero que si ha sido declarada en la guía de remisión del transportista, observándose diferencias entre ellas.

Al respecto, debemos señalar que para el caso descrito en el párrafo anterior, no se podría aplicar lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 50; toda vez que la responsabilidad del conductor se aplica por el exceso en los límites de pesos no declarados, es decir que no hayan sido consignados en las respectivas guías de remisión; sin embargo en el caso antes descrito se tiene que la mercancía si ha sido declarada en la guía del transportista, por lo que correspondería hacer responsable de este exceso de peso al transportista que emitió la guía de remisión.

Por lo expuesto se propone la incorporación de un tercer párrafo al artículo 49 del Reglamento, donde se establezca que el transportista o propietario del vehículo es responsable por las infracciones cometidas durante la prestación del servicio de transporte cuando el exceso de peso bruto y/o exceso de peso por eje o conjunto de ejes sea generado por mercancía que esté declarada en la Guía de Remisión emitida por el Transportista y no en la Guía de Remisión emitida por el Generador de la carga.

En tal sentido, la propuesta citada permitirá identificar claramente la responsabilidad del transportista, generador de la carga y/o el conductor, en caso que se detecte vehículos que sobrepasan los pesos permitidos en el Reglamento.



b) **INCORPORACION UN ULTIMO PARRAFO AL ARTICULO 51 DEL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHICULOS**

El artículo 51 del Reglamento, establece lo siguiente:

***“Artículo 51.- Responsabilidad de los almacenes, terminales de almacenamiento, generadores, dadores o remitentes de la mercancía***

*Cuando el origen de las mercancías sea de un solo generador o de un solo punto de carga, los almacenes, terminales de almacenamiento, terminales portuarios o aeroportuarios, generadores, dadores o remitentes de la mercancía deben verificar el cumplimiento de los límites en los pesos vehiculares establecidos en el presente Reglamento, mediante el uso de balanzas, software, cubicación u otros instrumentos, mecanismos, sistemas o procedimientos alternativos que resulten apropiados en función a la naturaleza de la mercancía transportada, mediante cualquiera de las siguientes modalidades:*

- a) Controlando tanto el peso bruto vehicular como el peso por eje o conjunto de ejes, en cuyo caso se podrá despachar mercancías hasta el 100% de la sumatoria de pesos por eje o conjunto de ejes del vehículo o combinación vehicular, en tanto no se exceda del Peso Bruto Vehicular máximo permitido por el presente Reglamento o sus normas complementarias.*
- b) Controlando únicamente el peso bruto vehicular, en cuyo caso se podrá despachar mercancías como máximo al 95% de la sumatoria de pesos por eje o conjunto de ejes del vehículo o combinación vehicular, en tanto no se exceda del Peso Bruto Vehicular máximo permitido por el presente reglamento o sus normas complementarias.*

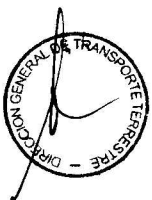
*En ambos casos, los almacenes, terminales de almacenamiento, terminales portuarios o aeroportuarios, generadores, dadores o remitentes de la mercancía serán responsables administrativamente de las infracciones derivadas de su incumplimiento, así como también de la verificación de las medidas vehiculares máximas permitidas de la mercancía transportada mediante instrumentos de medición (winchas).*

*Luego de la verificación de los pesos y medidas vehiculares, los almacenes, terminales de almacenamiento, terminales portuarios o aeroportuarios, generadores, dadores o remitentes de la mercancía deben emitir la correspondiente constancia de verificación de pesos y medidas, de acuerdo al formato que será aprobado por la entidad designada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el control de pesos y medidas vehiculares, la que se adjuntará a la guía de remisión del transportista.*

*Lo dispuesto en el presente artículo sólo es aplicable a los vehículos de las Categorías N3, O3 y O4 y a las combinaciones vehiculares conformadas por dichas categorías.”*

Al respecto, es preciso señalar que el artículo 51 del Reglamento Nacional de Vehículos precisa la responsabilidad administrativa que deben tener los almacenes, terminales de almacenamiento, generadores, dadores o remitentes de la mercancía cuando el origen de la misma provenga de un solo generador o un solo punto de carga.

Sin embargo, resulta necesario precisar en el Reglamento quien debe ser el responsable por el exceso en los límites permisibles de pesos, cuando el origen de la carga provenga de diversos generadores y/o de diversos puntos de carga. En tal sentido se propone incorporar un último párrafo al artículo 51 del Reglamento, estableciéndose que cuando el origen de las mercancías provenga de distintos generadores y/o diversos puntos de carga, al transportista que las acopie en un



solo punto de carga se le considerará como generador de la carga, y en consecuencia, es responsable de la verificación del cumplimiento de los límites en los pesos y medidas vehiculares señaladas en el presente artículo, debiendo emitir la correspondiente constancia de verificación de pesos y medidas que deberá adjuntarse a las guías de remisión del transportista.

Al respecto, debemos señalar que la propuesta realizada permitirá que los transportistas acopiadores de la mercancía respondan por el control que deben realizar por su peso bruto y por eje o conjunto de ejes emitiendo para ello la correspondiente constancia de verificación de pesos y medidas, con ello, todos los agentes involucrados en el transporte respetarán de igual forma, los pesos y medidas vehiculares; ya que en el caso de mercancía consolidada el transportista solo podrá cargar hasta el límite de la configuración vehicular

**c) INCORPORACION DE LAS INFRACCIONES TIPIFICADAS CON LOS CODIGOS P.28 Y P.29 AL NUMERAL 7 DEL ANEXO IV DEL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHICULOS**

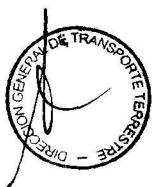
El penúltimo párrafo del artículo 51 del Reglamento vigente, establece que luego de la verificación de los pesos y medidas vehiculares, los almacenes, terminales de almacenamiento, terminales portuarios o aeroportuarios, generadores, dadores o remitentes de la mercancía deben emitir la correspondiente constancia de verificación de pesos y medidas, de acuerdo al formato que será aprobado por la entidad designada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el control de pesos y medidas vehiculares, la que se adjuntará a la guía de remisión del transportista.

En ese sentido, el transportista debe portar la constancia de verificación de pesos y medidas vehiculares y la guía de remisión durante la prestación del servicio de transporte terrestre de carga, que han sido entregados por el generador de carga. Sin embargo, la SUTRAN ha informado que durante la supervisión y fiscalización en las estaciones de pesaje, el transportista no porta la constancia de verificación de pesos y medidas vehiculares; en ese sentido, corresponde incorporar la infracción con el código P.28 al numeral 7 del anexo IV del Reglamento, de acuerdo a los términos siguientes:

| INFRACCION |                                                            | MULTA SEGÚN AGENTE INFRACTOR |               |                 | Medida Preventiva | Calificación |
|------------|------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------|-----------------|-------------------|--------------|
|            |                                                            | Conductor                    | Transportista | Generador/dador |                   |              |
| (...)      |                                                            |                              |               |                 |                   |              |
| P.28       | No portar la constancia de verificación de pesos y medidas | 10% UIT                      | 25% UIT       | No aplica       | No aplica         | Grave        |

La inclusión de la infracción con el código P.28 permitirá que tanto el conductor y el transportista se interesen por exigir la entrega de la Constancia de Verificación de pesos y medidas al generador de la carga, toda vez que de no portar dicho documento incurrirán en la citada infracción.

Por otro lado, el artículo 39 del Reglamento, establece que las medidas máximas permitidas a los vehículos para su tránsito en el SNTT, deben sujetarse a lo dispuesto en el Anexo IV del Reglamento.



El numeral 6) del Anexo IV del Reglamento, establece las medidas vehiculares siguientes: ancho máximo, altura máxima, longitudes máximas y voladizo posterior máximo. En ese sentido, todos los vehículos que transitan por el SNTT no deben de exceder las medidas vehiculares máximas establecidas en el Reglamento.

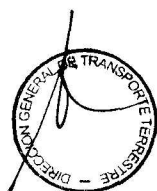
Sin embargo, el inciso b) del artículo 42 del Reglamento, señala que son vehículos especiales, entre otros, los que exceden las dimensiones permitidas. Asimismo, el penúltimo párrafo del referido artículo, dispone que dichos vehículos, para poder circular en el SNTT, requieren autorización previa emitida por la autoridad competente, directamente o a través de la entidad que éste designe, de acuerdo al procedimiento que se establezca para dicho efecto mediante la Directiva correspondiente. El órgano competente para tales autorizaciones es el Ministerio, salvo, tratándose de las autorizaciones que se otorguen para la circulación en rutas de la red vial local a vehículos especiales de la Categoría M3 biarticulados, cuya competencia corresponde a las Municipalidades Provinciales.

En ese sentido, teniendo en cuenta que no está tipificada la infracción cuando se circula vehículos especiales sin su respectiva autorización, se propone incorporar como infracción tipificada con el código P.29 al numeral 7 del anexo IV del Reglamento, de acuerdo al detalle siguiente:

| INFRACCION |                                                                                                                                                                                             | MULTA SEGÚN AGENTE INFRACITOR |               |                  | Medida Preventiva                           | Calificación |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------|------------------|---------------------------------------------|--------------|
|            |                                                                                                                                                                                             | Conductor                     | Transportista | Generador /dador |                                             |              |
| P.29       | Circular con vehículos especiales o combinaciones vehiculares especiales sin contar con la autorización emitida por la autoridad competente o incumpla con lo dispuesto en su autorización. | No aplica                     | 50% UIT       | No aplica        | Interrupción de la circulación del vehículo | Muy grave    |

La finalidad de incluir la infracción tipificada con el Código P.29 obedece a la necesidad de evitar la circulación de unidades vehiculares con dimensiones no permitidas, dado que durante la fiscalización no se le puede sancionar a dichos vehículos en contraste con aquellos que si estando formalizados y acatan las normativas correspondiente de vehículo especial.

Por lo tanto, la ventaja de las incorporaciones de las infracciones tipificadas con los Códigos P.28 y P.29 es cubrir el vacío legal existente al momento de efectuar la fiscalización. De no incluirse en las norma vigente daría lugar a la no imposición de sanciones a hechos no previstos en la norma, que se constituyen en acciones que motivan riesgos de seguridad y riesgos al tránsito.



#### IV.

#### SUSPENSIÓN DE LA APLICACIÓN DE LAS INFRACCIONES QUE SE ENCUENTRAN TIPIFICADAS CON LOS CÓDIGOS P.4, P.5 Y P.6 DE LA

## TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DEL NUMERAL 7 DEL ANEXO IV DEL REGLAMENTO NACIONAL DE VEHÍCULOS

El artículo 37 concordante con el Anexo IV Pesos y Medidas Vehiculares del Reglamento, establece el peso bruto vehicular máximo, así como los pesos máximos permitidos por eje o conjunto de ejes, sancionándose los excesos sobre dichos límites de acuerdo al numeral 7 del mismo Anexo.

Igualmente, el artículo 39 del Reglamento establece que las medidas máximas permitidas a los vehiculos para su tránsito en el SNTT, deben sujetarse a lo dispuesto en el Anexo IV del Reglamento.

El numeral 7 "Tabla de Infracciones y Sanciones" del Anexo IV del Reglamento, establece lo siguiente:

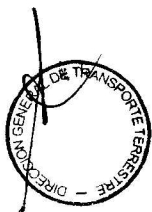
| INFRACCION |                                                            | MULTA SEGÚN AGENTE INFRACTOR                  |                                            |                  | Medida Preventiva                                                       | Calificación |
|------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------|
|            |                                                            | Conductor                                     | Transportista                              | Generador /dador |                                                                         |              |
| (...)      |                                                            |                                               |                                            |                  |                                                                         |              |
| P.4        | Vehículo con exceso de peso por ejes de hasta 1,500 kg     | Exceso en peso (en kg) por 0.00666 (en % UIT) | Exceso en peso (kg) por 0.01667 (en % UIT) | 2.5 UIT          | Reestiba si el vehículo lo permite o descarga de la mercancía en exceso | Leve         |
| P.5        | Vehículo con exceso por ejes desde 1,501 kg hasta 3,000 kg |                                               |                                            | 5 UIT            |                                                                         | Grave        |
| P.6        | Vehículo con exceso de peso por ejes desde 3,001 kg        |                                               |                                            | 10 UIT           |                                                                         | Muy Grave    |
| (...)      | "                                                          |                                               |                                            |                  |                                                                         |              |

En ese sentido, cuando se detecte el exceso de peso por eje o conjunto de ejes será sancionado el conductor del vehículo, el transportista y el generador de carga.

Al respecto, mediante Decreto Supremo No. 023-2005-MTC, se suspendió hasta el 31 de marzo del 2006 el referido control de pesos máximos permitido por eje o conjunto de ejes. De la misma manera, mediante diferentes Decretos Supremos se ha venido prorrogando dicho control, siendo la última prórroga establecida en el artículo 3 del Decreto Supremo No. 011-2013-MTC, que dispone la suspensión hasta el 31 de marzo del 2014 de la aplicación de las infracciones tipificadas con los códigos P.4, P.5 y P.6 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del Numeral 7 del Anexo IV del Reglamento.

Igualmente, el Decreto Supremo No. 011-2013-MTC establece las siguientes acciones:

- A partir del 01 de setiembre de 2013, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN efectuará el control educativo de peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes establecidos en el Reglamento a todos los vehículos que circulen en el SNTT, siempre que las estaciones de pesajes cuenten con el certificado de calibración correspondiente emitido por el Instituto Nacional de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual -INDECOPI y hasta el 31 de marzo del 2014 los formularios de infracción que se levanten tendrán carácter educativo.

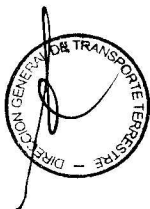


- La relación de las estaciones de pesaje que cuentan con el certificado de calibración emitido por el INDECOPI, será publicada en la página web de la SUTRAN dentro de los 30 días calendarios siguientes a la entrada en vigencia del citado Decreto Supremo, transcurrido el plazo dicha relación deberá ser debidamente actualizada por la referida entidad.
- Durante el periodo de control educativo la SUTRAN y las empresas concesionarias de la infraestructura vial, deberán coordinar la difusión del reinicio del control de peso por eje simple o conjunto de ejes, mediante la instalación de letreros y otros medios en las estaciones de pesaje que cuenten con el certificado de calibración emitido por el INDECOPI.
- Los vehículos de categoría M3 clase III establecido en el Anexo I del Reglamento, serán seleccionados de forma aleatoria para ser sometidos al control educativo de peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes y peso bruto vehicular.

Al respecto, mediante Oficio N° 280-2014-SUTRAN/01.2 de fecha 02 de abril de 2014, que adjunta el Documento Interno N° 384-2014-SUTRAN/07.1 la SUTRAN ha informado las actividades desarrolladas en cumplimiento de lo señalado en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 011-2013-MTC. Las actividades son las siguientes:

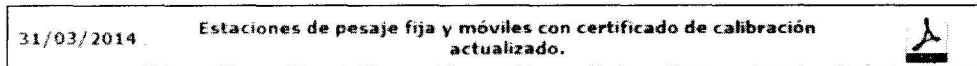
• **Respecto al Plan de Capacitación y Control Educativo de Pesos por Eje o Conjunto de Ejes**

- El 31 de octubre del 2013 la SUTRAN aprueba el Plan de Capacitación del Control Educativo de Pesos por Eje o Conjunto de Ejes. Asimismo, mediante carta de fecha 28 de noviembre de 2013, la SUTRAN solicita a las empresas concesionarias un reporte de los formularios de infracción educativos emitidos en virtud de lo señalado en el Artículo 3 del Decreto Supremo No. 011-2013-MTC.
- Desde el 24 de Octubre al 06 de Noviembre de 2013 la SUTRAN emitió un Oficio dirigido a PROVIAS Nacional, Dirección General de Transporte Terrestre, Gerencia Regional de Transporte de La Libertad, Arequipa y Junín comunicando y remitiendo el Plan de Capacitación en relación a Pesos y Dimensiones. De la misma manera se solicitó apoyo a la Unión Nacional de Transportistas-UNT y a la Asociación Nacional de Transporte Terrestre-ANATEC para la difusión del evento entre sus agremiados.
- El plan de capacitación se realizó programándose 5 charlas las cuales fueron desarrolladas en las siguientes ciudades: Trujillo (14/11/13), Arequipa (28/11/13), Lima (19/12/13), Huancayo (07/03/14) y Lima (27/03/13). Estas charlas estuvieron dirigidas a los operadores del transporte de mercancías en la Red Vial Nacional, principalmente a los generadores, transportistas y conductores.
- Los señores que asistieron a las charlas programadas de capacitación dieron su conformidad con la información alcanzada y solicitaron que sean realizadas con mayor frecuencia y en otras regiones del país. En conclusión, el objetivo fue alcanzado.



- **Respecto a la publicación de las Estaciones de Pesaje calibradas por INDECOPI**

- El listado de las estaciones de pesaje que cuentan con certificado de calibración expedido por INDECOPI se encuentra publicado en la página web de SUTRAN y se encuentra actualizado constantemente. La presente imagen muestra un listado publicado actualizado hasta el 31 de marzo de 2014.

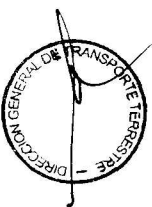


- **Respecto a las coordinaciones con las Empresas Concesionarias sobre la difusión del Control de Pesos por Eje**

- El 02 de setiembre del 2013, la Sub Dirección de Fiscalización de Vehículos de la SUTRAN presenta el Programa de Control Educativo de Pesos por Eje o Conjunto de Ejes a la Dirección de Supervisión y Fiscalización de la SUTRAN.
- El 03 de setiembre del 2013, la SUTRAN remite carta dirigida a las empresas concesionarias de la Red Vial Nacional (CONCINSA, DEVIANDES, NORVIAL, COVIPERU, SURVIAL, CONIRSA, INTERSUR CONCESIONES S.A., Concesionaria Vial del Sur y Concesionaria Vial del Sol) para una reunión de coordinación a efectos de cumplir lo establecido en el artículo 3 del Decreto Supremo No. 011-2013-MTC.
- El 05 de setiembre del 2013, la SUTRAN aprueba el Programa de Control Educativo de Pesos por Eje o Conjunto de Ejes, consignando las etapas y las estrategias de publicidad de su implementación y el 06 de setiembre del 2013 se entregó copia del mencionado Programa a las empresas concesionarias citadas en el párrafo precedente.
- El 28 de noviembre del 2013, la SUTRAN remite carta a las empresas concesionarias solicitando un reporte de los formularios de infracción educativos expedidos en cumplimiento del artículo 3 del Decreto Supremo No. 011-2013-MTC.
- Es importante señalar que hasta enero del presente año, se expidieron 16,363 formularios de infracción educativa por circular con exceso de peso por eje o conjunto de ejes. Este total no incluye formularios de infracción emitidos por 6 estaciones de pesaje administradas por la concesionaria Interoceánica Sur (Tramo 2 y Tramo 3), pues su información se remitió a la Dirección General de Concesiones en Transportes.
- El exceso de peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes detectado en el periodo de control educativo hasta enero del 2014 representó el 26% del total de vehículos que pasaron por la balanza de pesaje.

- **Respecto al Control Aleatorio de Vehículos de Categoría M3 Clase III**

- El 13 de enero del 2012, la Dirección de Supervisión y Fiscalización remite a la Sub Dirección de Fiscalización de Vehículos el instructivo de Control aleatorio que aplica SUTRAN para fiscalizar los pesos y dimensiones a los vehículos M3



clase III destinados al servicio de transporte de personas. Dicho instructivo fue remitido a las estaciones de pesaje que cuentan con personal de SUTRAN disponiendo su cumplimiento y aplicación.

En ese orden de ideas se ha propuesto la suspensión hasta el 31 de diciembre de 2015 de la aplicación de las infracciones P.4, P.5 y P.6 para los conductores, transportistas y generadores de carga. Esta suspensión permitirá aplicar progresivamente las infracciones relacionadas con el control de peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes con permitiendo cumplir los siguientes objetivos:

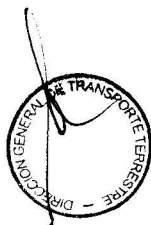
- Coordinar con las estaciones de pesaje la implementación de los mecanismos de control de peso por eje o conjunto de ejes.
- Determinar la cantidad de generadores de carga que usan las balanzas, software, cubicación u otros instrumentos, mecanismos, sistemas o procedimientos alternativos que resulten apropiados para controlar el peso por eje simple o conjunto de ejes.
- Ampliar la difusión y capacitación a conductores, transportistas y generadores de carga en otras regiones del país tal como ha sido solicitado en las diferentes charlas de capacitación dictadas según el Plan de Capacitación organizada por la SUTRAN.
- Difusión del reinicio del control de peso por eje o conjunto de ejes a través de letreros y otros medios en las estaciones de pesaje y otros puntos informativos.
- Instalación de dispositivos para la selección aleatoria para el control de peso por eje o conjunto de ejes para vehículos de categoría M3 clase III.

Asimismo, debemos de mencionar que, según información proporcionada por los propietarios o transportistas de vehículos de categoría M3 clase III, algunos de estos vehículos no cumplen con los pesos máximos permitidos en el eje delantero, por lo que también se está considerando la suspensión de la aplicación de la infracción tipificada con los códigos P.4, P.5 y P.6 para los citados vehículos cuyo peso neto es mayor a 8.5 toneladas, con el objeto de que puedan cumplir con las recomendaciones técnicas viables para la modificación de estos vehículos.

La precisión de 8.5 toneladas es en virtud que es una condición mínima exigible a vehículos destinados al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial establecido en el numeral 20.3.1 del artículo 20 del Reglamento Nacional de Administración de Transportes aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2008-MTC.

Esta suspensión permitirá que los propietarios y/o transportistas cuyos vehículos estén comprendidos en el citado supuesto, puedan tomar las medidas necesarias para adecuar sus unidades y cumplir los siguientes objetivos:

- Establecer una estadística de las unidades con exceso de peso en el eje delantero
- Desarrollar un estudio de carga por eje a los vehículos de categoría M3 clase III con peso neto mayor a 8.5 toneladas y que su eje delantero exceda las 7 toneladas.
- Que los transportistas o propietarios de estas unidades puedan tener el tiempo suficiente para hacer los correctivos técnicos según las recomendaciones del fabricante y a los estudios técnicos de carga por eje que el Ministerio elaborará y difundirá en su portal institucional.



**V. CONTROL EDUCATIVO DE PESO MÁXIMO PERMITIDO POR EJE O CONJUNTO DE EJES**

Es necesario ampliar la etapa educativa para difundir la normativa legal con las modificaciones e incorporaciones propuestas en el presente proyecto de Decreto Supremo y de esta manera capacitar a los transportistas, conductores y generadores de carga para cumplir con sus responsabilidades a las que se encuentran obligados de cumplir.

Por ello, se ha considerado proponer una etapa de control educativo, para obtener los siguientes resultados:

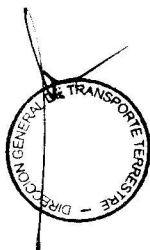
- a) Tener una estadística de los vehículos que incumplen el peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes, para efectos de determinar que vehículos o combinaciones vehiculares, marcas, modelos, tipo de mercancía, entre otros que permitan tomar las acciones pertinentes.
- b) Hacer conocer a los que resulten responsables de las infracciones cometidas que para que tomen las medidas correctivas y evitar ser sancionados.
- c) Capacitar y difundir a nivel nacional las disposiciones para el inicio del control de peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes con las últimas modificatorias e incorporaciones al Reglamento.
- d) Dar tiempo prudencial a los transportistas o propietarios de los vehículos de categoría M3 clase III con peso neto mayor a 8.5 toneladas que excedan el peso máximo permitido en el eje delantero, puedan evaluar y realizar las modificaciones pertinentes.
- e) Dar tiempo para que la SUTRAN y las empresas concesionarias difundan entre los usuarios información sobre el reinicio del control de peso por eje o conjunto de ejes en las estaciones de pesaje que cuenten con balanzas calibradas por INDECOPI así como la instalación de paneles informativos y dispositivos para el control aleatorio de vehículos de categoría M3 clase III.

**VI. ESTUDIO TÉCNICO DE CARGA POR EJE A LOS VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA M3 CLASE III**

El objetivo del desarrollo de este estudio técnico es poner a consideración de los propietarios y/o transportistas de vehículos de categoría M3 Clase III con peso neto mayor a 8.5 toneladas y que tengan exceso de peso en el eje delantero como condición de fábrica, de información que le sirva para evaluar su unidad según un estudio de factibilidad técnica para la modificación y adecuación de sus unidades. El estudio técnico será elaborado por especialistas en el ramo automotriz con experiencia nacional o internacional tomándose en cuenta las normativas técnicas vigentes en la materia y las características técnicas de diseño de los vehículos.

**PREPUBLICACIÓN**

Respecto a la publicación del proyecto de Decreto Supremo en el Diario Oficial "El Peruano", en el portal electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o cualquier otro medio, conforme a lo señalado por el Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, Reglamento que establece Disposiciones relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, la misma es innecesaria ya que la propuesta establece disposiciones dirigidas a:



- a) Modificar la infracción tipificada con el código P.16 e incorporar las infracciones tipificadas con los códigos P.28 y P.29 del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento, cuya publicación cuenta con más de diez años.
- b) Disponer las acciones relativas al control del peso máximo permitido por eje y conjunto de ejes la cual fue aceptada por los gremios de transportistas, representantes de los generadores de carga y de los conductores debido a que todos están de acuerdo en la preservación del estado y la conservación de la red vial. Esto se advierte en las conclusiones del informe del "Grupo de Trabajo para evaluar y recomendar nuevas perspectivas para el control de peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes", por lo que su publicación resulta innecesaria.

### **ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO**

La expedición del presente dispositivo no genera costo o gasto alguno al Estado; por el contrario, las medidas que se aprueban, se encuentran orientadas a dar cumplimiento integral a lo establecido en el artículo 37 del Reglamento cumpliendo los pesos y longitudes máximos permitidos sin exceder los pesos y dimensiones señalados por el fabricante. De esta manera modificar la conducta del posible infractor y de esta manera crear conciencia y que los generadores de carga, transportistas y conductores asuman su responsabilidad con la finalidad de resguardar la infraestructura vial con conforme lo señalado en el objetivo del Reglamento.

### **IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE**

El presente Decreto Supremo establece lo siguiente:

- Modifica la infracción tipificada con el código P.16 del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.
- Incorpora un último párrafo al artículo 49, un último párrafo al artículo 51 y las infracciones tipificadas con los códigos P.28 y P.29 del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.
- Suspensión de la aplicación de las infracciones tipificadas con los códigos P.4, P.5 y P.6 del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC
- Establece el control educativo de peso máximo permitido por eje o conjunto de ejes.
- Establece un plazo para la emisión del Estudio Técnico de Carga por Eje para los vehículos de la categoría M3 clase III que excedan el peso máximo permitido en el eje delantero.

