

DECRETO SUPREMO QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA FORTALECER LAS ACCIONES DE FISCALIZACIÓN RESPECTO A LOS CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y OTRAS DISPOSICIONES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES Y CONTEXTO LEGAL

- 1.1 El artículo 3 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181, en adelante LGTT, prescribe 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.
- 1.2 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 en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 1.3 De igual modo, el literal a) del artículo 16 de la LGTT, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con facultad para dictar, entre otros, los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- 1.4 En el mismo sentido, el literal b) del citado artículo 16 de la LGTT establece la competencia expresa y exclusiva del MTC para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la 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 ello, el MTC emitió los siguientes dispositivos legales:

- a) El Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, en adelante el RITV, regula, entre otros aspectos, el procedimiento, requisitos y condiciones de operación que deben cumplir las personas naturales o jurídicas para ser autorizadas como Centros de Inspección Técnica Vehicular- CITV;
- b) El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en adelante el RENAT, el cual tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores de dichos servicios.
- c) El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en adelante el

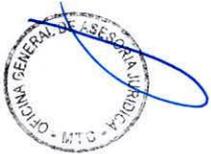


TUO del RETRAN, el cual regula el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito.

- d) Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, en adelante el Reglamento de Licencias regula el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir.

1.5 Al respecto, el presente informe tiene como objeto evaluar lo siguiente:

- a) La modificación de los numerales 10.1 del artículo 10, el numeral 13.2 del artículo 13, el numeral 22.2 del artículo 22, los numerales 1, 2, 6 y 8 del artículo 48, el artículo 75 y las infracciones tipificadas con los códigos IT8, IT14, IT15, IT17, IT18, IT25, IT30, IT31 e IT35 del Anexo "Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV" del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, era aras de fortalecer la capacidad fiscalizadora y sancionadora de la SUTRAN.
- b) La incorporación del artículo 76 al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares
- c) La modificación del numeral 100.5.3 del artículo 100° del RENAT, referido a los porcentajes de sanción pecuniaria mediante los cuales se puede reprimir las conductas de carácter muy grave.
- d) La modificación del 12-A del RENAT, respecto a la emisión de normas complementarias por parte de los gobiernos regionales y municipalidades provinciales en materia de transporte terrestre.
- e) La incorporación del numeral 41.3.5.8 al artículo 41° del RENAT, precisándose la obligación del transportista respecto a la trasmisión de la información generada por el sistema de control y monitoreo inalámbrico instalado en los vehículos.
- f) Incorporación del Código de infracción S.11 al Anexo 2: Tabla de Infracciones y Sanciones del RENAT, relacionadas con el sistema de control y monitoreo inalámbrico.
- g) Modificación del literal a) del numeral 2 del artículo 327 del RETRAN, precisándose que no será necesario que el medio electrónico, computarizado u otros estén certificados, cuando no exista norma técnica sobre su utilización.
- h) Incorporación de una Octava Disposición Complementaria Final al Reglamento del sistema de Emisión de Licencias de Conducir, en lo referente a la actualización de la información del Sistema Nacional de Conductores.
- i) Otras disposiciones:



- Como Disposición Complementaria Transitoria, la prórroga de la jornada máxima diaria acumulada de conducción.
- Derogación del numeral 15.2 del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC.
- Derogación del numeral 20.1.10 contenido en el código C.1a 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.
- Deróguese la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 009-2015-MTC, respecto al margen de error que se considerará en la detección de infracciones al tránsito por exceso de velocidad mediante el uso de sistemas control y monitoreo inalámbrico.

1.6 Cabe señalar que para la elaboración de la presente propuesta normativa se la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN¹, como ente competente para la fiscalización, remitió sus propuestas normativas y comentarios o sugerencias en torno a los puntos descritos en el numeral anterior y en especial respecto a Centros de Inspección Técnica Vehicular, con la finalidad de reforzar y optimizar sus procedimientos administrativos sancionadores.

II. ANÁLISIS

RESPECTO A LAS MODIFICACIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES



2.1 Dado los problemas que se vienen presentado en lo que respecta a las revisiones técnicas vehiculares, SUTRAN con Oficio N°562-2018-SUTRAN/01.02 de fecha 19 de diciembre de 2018, ha propuesto una serie de modificaciones al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, en aras de fortalecer su capacidad fiscalizadora y sancionadora, permitiendo así disuadir cualquier conducta que vaya en contra de la finalidad que persigue el Reglamento Nacional antes mencionado, la cual es certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos que circulen por las vías públicas terrestres a nivel nacional.



2.2 Previamente debemos señalar que en el marco legal actual de las Inspecciones Técnicas Vehiculares es posible identificar los principales problemas, entre ellos:

- La carencia u obsolescencia del componente elemento tecnológico que asegure la veracidad de la información obtenida en las pruebas o mediciones realizadas por los Centros de Inspección Técnica Vehicular, no permitiendo una transparente y eficiente labor de control; y, deviniendo



¹ Mediante correo electrónico de fecha 19.11.2018 se remitió una versión preliminar del Proyecto de Decreto Supremo al Superintendente de la SUTRAN para los comentarios respectivos, los cuales fueron recibidos el 20.11.2018.

en la aparición y generalización de prácticas informales que resultan peligrosas para los usuarios vehiculares y para la población en general, pero que, adicionalmente, debilitan la imagen y la efectividad de la labor de las autoridades del sector.

- Deficiencias normativas de diversas clases y niveles, que originan la inacción y falta de efectividad de las acciones de supervisión y fiscalización de SUTRAN, lo cual dificulta la consecución de los objetivos que justifican para el Estado la existencia de las Inspecciones Técnicas Vehiculares y afecta el valor que tiene para la sociedad contar con estas.

En este contexto, se sacrifica la calidad y los estándares que corresponden a la labor que es encomendada por el Estado a los CITV (y demás agentes certificadores), quienes ante la escasa supervisión de SUTRAN (por los altos costos operativos de la labor de supervisión y por ineficacia de las labores a realizar), genera que los CITV devengan en simples e indiscriminados "vendedores de certificados de inspección".

A la luz de lo anterior y a efectos de asegurar una intervención regulatoria adecuada y efectiva en la solución de las fallas de mercado, el MTC viene trabajando en un nuevo marco regulatorio que ataque no solo los puntos antes descritos, sino toda la compleja problemática en esta materia.

No obstante ello, es necesario dictar medidas inmediatas en materia de fiscalización, pues la finalidad de las inspecciones no es otra que la protección de la seguridad y la vida de los usuarios vehiculares, así como, la reducción de las emisiones contaminantes, lo que es materia de la propuesta normativa que se sustenta en el presente informe.

De la modificación del numeral 10.1 del artículo 10, el numeral 13.2 del artículo 13 y derogación del 15.2 del artículo 15 del RITV

- 2.3 De acuerdo a lo manifestado por la SUTRAN en la exposición de motivos que adjuntan al oficio antes mencionado, el RITV maneja diversas terminologías para referirse a las etapas de inspección técnica vehicular, lo cual viene generándole diversos inconvenientes para determinar la responsabilidad administrativa por la comisión de infracciones IT8 e IT21 de la Tabla de Infracciones y Sanciones de los CITV, las cuales se encuentran orientadas a reprimir las siguientes conductas:

- (i) IT8: Realizar inspecciones técnicas vehiculares inobservando lo dispuesto en el RITV y sus normas complementarias,
- (ii) IT21: Emitir certificados de inspección técnica vehicular respecto a vehículos que no han aprobado la inspección técnica vehicular.

- 2.4 Razón por la cual, resulta necesario unificar la terminología que se emplea para referirse a las etapas de inspección técnica vehicular a efectos de que la SUTRAN pueda hacer uso efectivo de las conductas que busca reprimir los códigos IT21 e IT8.

- 2.5 En tal sentido, se propone la modificación de los siguientes artículos:

"Artículo 10.- Documentos de la Inspección Técnica Vehicular

10.1 Los documentos que acreditan el procedimiento de Inspección Técnica Vehicular son los

siguientes:

- a. Informe de Inspección Técnica Vehicular.
 - b. Certificado de Inspección Técnica Vehicular.
 - c. Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Vehicular.
- (...)"

"Artículo 13.- Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular

(...)

13.2 El Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular comprende las siguientes etapas.

- a. Registro y Verificación Documentaria.
 - b. Inspección visual
 - c. Inspección mecánica
- (...)"

2.6 De igual forma, a efectos de erradicar cualquier interpretación y a fin de tener una sola idea respecto a las etapas que comprende el procedimiento de inspección técnica vehicular, la SUTRAN propone la derogación del numeral 15.2 del artículo 15° del RITV ya que de su lectura pareciese que la inspección técnica vehicular solo comprende la inspección técnica visual y mecánica, hecho que es no es correcto y que se encuentra claramente indicado en el numeral 13.2 señalado en el párrafo precedente del presente documento.

De la modificación del numeral 22.2 del artículo 22 del RITV

2.7 De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 22 del RITV, todo Centro de Inspección Técnica Vehicular tiene por obligación llevar un expediente técnico, físico o digital por cada vehículo que se someta a la inspección técnica en sus instalaciones, conteniendo la información correspondiente al registro del vehículo, la revisión documentaria y la inspección visual y mecánica.

2.8 El mismo artículo, en su numeral 2, señala que cuando se apruebe la inspección técnica vehicular se adjuntará al expediente físico, copias del informe y del certificado de inspección técnica vehicular mientras que, en el caso de desaprobación solo se adjuntará copia del informe de inspección técnica vehicular.

2.9 Sin embargo, dado que la aprobación y desaprobación de una inspección técnica vehicular, está sujeta, entre otros, a lo dispuesto en la Tabla de Interpretación de Defectos aprobada mediante Resolución Directoral N° 11581-2008-MTC-15, debe tomarse en cuenta que ésta otorga cierta discrecionalidad al inspector de una planta de revisión técnica para determinar si el defecto detectado en un vehículo sometido a certificación califica como GRAVE o MUY GRAVE además de LEVE.

2.10 En ese sentido, siendo que la determinación de la gravedad del defecto detectado, es fundamental para la lograr la certificación que acredita que un vehículo se encuentra en condiciones para circular por la vías públicas, resulta necesario regular dicha discrecionalidad que a la actualidad genera la Tabla de Interpretación de Defectos de Inspecciones Técnicas Vehiculares, solicitando que cuando el inspector de línea tenga dos alternativas calificación (GRAVE o MUY GRAVE además de Leve) y opte por la opción menos perjudicial (LEVE), para la emitir el Certificado de Inspección Técnica Vehicular deberá incluir al expediente técnico: (i) el informe y (ii) la filmación que sustenta la decisión.



2.11 Por lo expuesto la redacción del numeral 22.2 del artículo 22 del RITV sería la siguiente:

Artículo 22.- Expediente Técnico

(...)

22.2 En el caso que el vehículo haya aprobado la inspección técnica vehicular se deberá adjuntar al expediente técnico copias del informe técnico de inspección técnica vehicular y del certificado de inspección técnica vehicular. En el caso de la existencia de observaciones que a criterio del inspector han sido calificadas como leves y que de acuerdo a la tabla de interpretación de defectos han podido ser calificadas como graves o muy graves, se deberá adjuntar la filmación que sustente dicha calificación.

De la modificación de los numerales 1, 2, 6 y 8 del artículo 48 del RITV

2.12 La SUTRAN, en aras de fortalecer el ejercicio de su potestad fiscalizadora y sancionadora, mediante el Oficio antes mencionado justifican la necesidad de realizar ciertas precisiones en las obligaciones que se contienen en los numerales 1, 2, 6 y 8 del artículo 48 del RITV bajo los términos que se señalan a continuación:

Respecto al numeral 1 del artículo 48°

2.13 De acuerdo a lo manifestado por la SUTRAN, la obligación contenida en el numeral 1 del artículo 48 del RITV como la infracción que se colige de ella (IT14)² solo hace referencia a la emisión del certificado, sin precisar que dicho documento debe ser entregado en el local donde se realizó la inspección técnica vehicular.

2.14 En atención a ello, SUTRAN propone la siguiente redacción tanto para la obligación contenida en el numeral 1 del artículo 48 como para la infracción de IT14:

"Artículo 48.- Obligaciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular – CITV

Los Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV deben cumplir las siguientes obligaciones:

1. Realizar la inspección técnica vehicular, emitir y entregar el informe y/o informe de inspección técnica vehicular exclusivamente en las instalaciones del Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV autorizado."

Código	Infracción	Calificación	sanción
IT14	Emitir y/o entregar Certificado o informe sin haber realizado el Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular en el mismo local o ubicación autorizada del Centro de Inspección Técnica Vehicular.	Grave	Suspensión de la autorización por el plazo de 30 días calendario.

² IT14: "Emitir los certificados de inspección técnica vehicular fuera de las instalaciones del Centro de Inspección Técnica Vehicular"

2.20 Dados la problemas que se vienen presentando, conforme a lo indicado por SUTRAN, en lo que se refiere al procedimiento de inspección técnica vehicular de los vehículos que deben obtener la certificación que acredite su buen funcionamiento para circular por las vías públicas terrestres, es necesario precisar, dentro de la segunda obligación del artículo 48 del RITV, que en el mencionado proceso de inspección se encuentra prohibido la adulteración, manipulación o modificación de los resultados que generan los equipos que son utilizados en el procedimiento de inspección técnica vehicular.

2.21 Generada dicha obligación, la misma ha sido incorporada como una conducta infractora dentro del código de infracción IT8, a efectos de que la SUTRAN, en el ejercicio de sus competencias, pueda reprimir la misma evitando así que ciertos centros de inspección internalicen los costos de inobservar los mandatos legales y que afectan directamente a la seguridad vial.

2.22 En atención a ello, se propone la redacción siguiente:

“Artículo 48.- Obligaciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular – CITV

Los Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV deben cumplir las siguientes obligaciones:

- 2. Realizar la inspección de los vehículos de acuerdo al procedimiento descrito en el presente Reglamento y normas complementarias, no permitiéndose adulteración, manipulación o modificación de los resultados que generan los equipos que son utilizados en el procedimiento de inspección técnica vehicular

De las medidas preventivas y correctivas en el marco del RITV

Medidas preventivas

2.23 Siendo la SUTRAN por ley, la autoridad competente para fiscalizar y sancionar el incumplimiento de las obligaciones de los centros de inspección técnica vehicular autorizados en el marco del RITV, mediante el Oficio de la referencia, ponen a nuestro conocimiento la necesidad de realizar precisiones respecto a la aplicación de las medidas preventivas dentro de un procedimiento administrativo sancionador, como las siguientes:

- Precisar que la medida preventiva puede ser aplicada antes del inicio de un procedimiento administrativo sancionador.
- Reconocimiento expreso de la medida preventiva de clausura temporal del local.

2.24 Cabe indicar que dichas precisiones se sustentan en lo dispuesto en el numeral 26.2 del artículo 26 de la LGTT, referido a medidas preventivas.

2.25 Por lo expuesto, se propone la siguiente redacción:

“Artículo 75°.- Medidas Preventivas

La autoridad competente mediante decisión motivada y con elementos de juicio suficientes, antes del inicio, al inicio o en cualquier estado del procedimiento sancionador, podrá adoptar bajo su responsabilidad, las medidas preventivas de paralización de actividad y clausura temporal del local de inspección técnica y/o otras reguladas en la normatividad vigente.



- 2.15 Cabe indicar que la modificación está orientada a que el agente autorizado internalice que la emisión y entrega del informe y/o certificado de inspección técnica vehicular deba ser realizada en el lugar donde se llevó a cabo la inspección, garantizando la inmediatez que debe existir entre la inspección, la emisión y la entrega del certificado.

Respecto al numeral 8 del artículo 48°

- 2.16 En la actualidad el numeral 8 del artículo 48 establece como obligación que los centros de inspección técnica vehicular conserven las filmaciones de los procesos de inspección de cada vehículo por un periodo de seis (06) meses; sin embargo, la SUTRAN a efectos de garantizar sus función de fiscalización y sanción, propone ampliar el plazo de conservación a cuatro (04) años, sustentado en el plazo que otorga el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante D.S 006-2017-JUS, para ejercer la potestad sancionadora³.

- 2.17 Por tal sentido, se propone la siguiente redacción:

"Artículo 48.- Obligaciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular – CITV

Los Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV deben cumplir las siguientes obligaciones:

Realizar la filmación del procedimiento de inspección técnica de cada vehículo, de manera tal que se pueda identificar con claridad tanto sus características como su placa única nacional de rodaje. Las filmaciones deberán ser conservadas de forma completa, por el Centro de Inspección Técnica Vehicular - CITV por un plazo de cuatro (04) años y serán puestas a disposición de las autoridades competentes del Ministerio y de la SUTRAN, cuando lo soliciten.

Respecto al numeral 6 del artículo 48°

- 2.18 Sobre el particular, debemos indicar que la SUTRAN advirtió que el RITV vigente, no contempla de forma expresa la obligación de llenar correcta y completamente el Certificado de Inspección Técnica Vehicular, lo cual venía generando diversas interpretaciones en los procedimientos administrativos que ellos tramitan.

- 2.19 En sentido, a fin de erradicar cualquier interpretación y en virtud a lo dispuesto en el Principio de Tipicidad del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, la propuesta de SUTRAN se precisa la obligación contenida en el numeral 6 del RITV, quedando redactada de la siguiente forma:

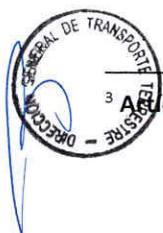
"Artículo 48.- Obligaciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular – CITV

Los Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV deben cumplir las siguientes obligaciones:

6. Registrar los datos del vehículo inspeccionado en el sistema informático y mantener un archivo fotográfico digital de los mismos, así como llenar correcta y completamente, el Certificado de Inspección Técnica Vehicular y/o el informe de inspección técnica vehicular, de acuerdo al formato y/u otras disposiciones de la autoridad competente."

Respecto al numeral 2 del artículo 48°

³ Artículo 250.- Prescripción



Las medidas señaladas en el párrafo anterior, tienen carácter preventivo y podrán ser modificadas o levantadas, antes o durante el curso del procedimiento sancionador, de oficio o a instancia de parte."

Medidas correctivas

- 2.26 En principio debemos indicar que la Ley señalada en el numeral 2.23 del presente informe, recientemente ha sido modificada mediante el Decreto Legislativo N°1416, disponiéndose, entre otros, la incorporación del numeral 26.3 que desarrolla las figura jurídica de la medida correctiva.
- 2.27 En ese sentido y, en cumplimiento del mandato dispuesto en el numeral 26.5⁴ de la LGTT, se propone la aplicación de las medidas correctivas antes, durante o incluso luego de iniciarse el procedimiento administrativo sancionador previsto en el RITV.
- 2.28 El desarrollo claro y preciso de las medidas preventivas y correctivas se justifican en el marco de dotar de herramientas eficientes y eficaces a la SUTRAN para disuadir conductas ajenas al RITV, respetando los principios que rigen el ejercicio del procedimiento administrativo sancionador.
- 2.29 Dicho ello, la redacción propuesta es la siguiente:

Artículo 76°.- Medidas Correctivas

La autoridad competente mediante decisión motivada, antes, durante y después del Procedimiento Sancionador, puede disponer las medidas correctivas necesarias para corregir o disminuir en lo posible el daño que las conductas infractoras producen en la seguridad del transporte, tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables. Entre las medidas que pueden dictarse se encuentran, de manera enunciativa, las siguientes:

- a. La paralización y restricción en la emisión de certificados e informes de inspección técnica vehicular.
- b. El cierre temporal del local o establecimiento donde se lleven a cabo las inspecciones técnicas vehiculares.
- c. Otras que se consideren necesarias para evitar y/o corregir y/o disminuir en lo posible, el daño que la conducta infractora produce en la seguridad del transporte, tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables.

Las medidas cesan sus efectos cuando el administrado cumpla con la condición de levantamiento de las mismas.

El incumplimiento de dichas medidas por parte de los administrados acarrea la imposición de una multa no menor a una (01) ni mayor a cien (100) UIT.

La multa deberá ser pagada en un plazo de cinco (5) días, vencido el cual se ordenará su cobranza coactiva y en el caso de las medidas correctivas previas se procederá con el inicio del procedimiento administrativo sancionador."



De la modificación de las infracciones IT8, IT14, IT15, IT17, IT18, IT25, IT30, IT31, IT35 de la Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular

⁴ Ley N° 27181

Artículo 26.- De las sanciones, medidas preventivas, medidas correctivas y medidas provisionales respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y servicios complementarios



6.5 El reglamento nacional correspondiente establece las consecuencias en caso de reiteración o acumulación de infracciones así como la aplicación de las medidas preventivas, correctivas y provisionales de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la presente Ley.

2.30 LA SUTRAN, en el ejercicio de su competencia ha evidenciado la necesidad de precisar las conductas que se buscan reprimir mediante la Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular..

2.31 Las modificaciones propuestas se sustentan esencialmente en lo siguiente:

- Mejora de la tipicidad
- Adecuación a las obligaciones previstas en el artículo 48 del RITV.
- Ranking de comisión de infracciones.
- Incremento de sanciones como factor disuasivo.

2.32 De igual forma, cabe indicar que las conductas propuestas por la SUTRAN contenidas en la Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular tienen su correlato en las obligaciones que tienen los diversos agente autorizados destinados a la prestación de dicho servicio complementario.

2.33 Finalmente, debemos indicar que la SUTRAN en las páginas del 5 al 9 de la exposición de motivos que adjunta al Oficio N° 562-2018-SUTRAN/01.2 justifica cada una de las propuestas de modificación de los códigos de infracción IT8, IT14, IT15, IT17, IT18, IT25, IT30, IT31, IT35 de la Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, en atención a la casuística que se presenta en la tramitación de sus procedimientos administrativos sancionadores.

2.34 A continuación se transcribe el indicado sustento:

*Modificación de la Tabla de Infracciones y Sanciones
Infracción IT25:*

*Según la casuística advertida en la fiscalización realizada por la SUTRAN, si bien se presentan certificados o informes de inspección técnica vehicular completamente llenados, estos pueden haberse consignado de forma incorrecta o en contravención a los requisitos y/o características técnicas que el marco normativo vigente exige. Es por ello que, se agregó el literal 28 del artículo 48° del reglamento en los párrafos anteriores.
En ese sentido, se propone el siguiente texto:*

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
IT 25	No consignar completa y/o correctamente el Certificado de Inspección Técnica Vehicular y/o el informe de inspección técnica vehicular.	LEVE	MULTA 1 UIT por cada certificado llenado incompleto y/o incorrecto

*Asimismo, corresponde agregar que resulta imperativo agravar la sanción vigente, toda vez que según las estadísticas recogidas durante las acciones de fiscalización de la SUTRAN, en el periodo 2017, la infracción prevista en el tipo infractor con código IT25 fue la tercera con mayor incidencia respecto del total de infracciones advertidas; y hasta la fecha de mayo del 2018, fue la quinta infracción más recurrente, según el cuadro de Análisis de Riesgos, adjunto al presente.
En ese sentido, se recomienda que la multa se incremente de acuerdo al volumen de los certificados llenados o llenados incorrectamente por parte de los inspectores encargados de realizar la inspección técnica vehicular.*

Infracción con código IT35:

Así también, resulta necesario precisar con claridad que la obligación de conservar el expediente físico y/o digital debe ser realizada completa y correctamente, puesto que de acuerdo a la



casuística los administrados consideran que cumplen con dicha obligación adjuntando el expediente técnico, pese a que no se encuentra con toda la información que dispone el Reglamento o cuando la información contenida en la documentación se encuentre ilegible, lo cual no cumpliría con los fines de la existencia de la obligación establecida en el artículo 48 de la normativa, por lo cual se propone el siguiente texto:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
IT 35	No conservar o hacerlo de manera defectuosa y/o incompleta la versión física o digital del expediente técnico de cada vehículo sometido a Inspección Técnica Vehicular durante el plazo establecido por este Reglamento	GRAVE	Suspensión de la autorización por el plazo de 30 días calendarios

Asimismo, se propone agravar la infracción de una multa de 1 UIT, según el tipo infractor vigente, a una de suspensión de la autorización por el plazo de 30 días calendarios, en atención a las estadísticas recogidas en la actividad de fiscalización de la SUTRAN, en la cual se pone en evidencia el incumplimiento de la misma en el quinto orden de incidencia, respecto del total de las inspecciones realizadas en el periodo del 2017; mientras que en el periodo del 2018, se verificó que ocupó el séptimo lugar de las infracciones detectadas en la fiscalización.

Como se puede advertir, la consecuencia jurídica de dicha inobservancia, al ser solo una multa de 1 UIT, no ha tenido un impacto positivo en el cumplimiento normativo de los CITV, ya que en el análisis de costo y beneficio, se prefiere transgredir la obligación porque resulta más beneficiosa para los CITV restringir el análisis de la obligación a la mera conservación del expediente, para excluir el total de la información del expediente o la legibilidad de su contenido para el análisis de la inspección técnica vehicular respectiva.

Infracción IT8

La actual redacción limita la realización de las inspecciones técnicas vehiculares solo conforme al reglamento Reglamento, en el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares o en la Tabla de Interpretación de Defectos de Inspecciones Técnicas Vehiculares dejando de lado las demás normas complementarias aprobadas por la DGTT; por lo que se requiere su incorporación de la frase “y en las demás normas complementarias”.

Infracción IT14

En cumplimiento del principio de legalidad y tipicidad en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General y sus modificatorias, se modifica el tipo infractor con código IT14 a fin de comprender dentro de la conducta infractora el numeral 1 del artículo 48 propuesto, según el siguiente texto:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
IT 14	Emitir y/o entregar Certificado y/o informe sin haber realizado la inspección técnica vehicular en el mismo local o ubicación autorizada del Centro de Inspección Técnica Vehicular.	Grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización

Adicionalmente, se propone la modificación de la sanción, pasando de una suspensión de treinta (30) días calendario a la cancelación de la autorización. La referida modificación se justifica en lo dispuesto en el literal c del artículo 1 del Reglamento, el cual establece que los centros de inspección técnica vehicular se encuentran obligados no solo a cumplir con la inspección técnica vehicular conforme a las condiciones técnicas señaladas en las disposiciones complementarias, sino también, a expedir los certificados e informes, según corresponda.

Infracción IT15

La actual redacción del tipo infractor se orienta solo a sancionar el no mantener en óptimas condiciones la infraestructura y el equipamiento acreditado, dejando sin posibilidad de sancionar el hecho de carecer de los equipos o infraestructura requerida; por lo que se requiere completar el tipo infractor a fin de sancionar la mencionada omisión.



Asimismo, se reemplaza el término "en óptimas condiciones" por mantener operativos de acuerdo al reglamento y normas complementarias" la infraestructura y/o el equipamiento acreditado; por ser más preciso.

Infracción IT17

Según los artículos 34, 35, 40, así como el numeral 10 del artículo 48 del Reglamento, las líneas de inspección técnica vehicular deben contar con el equipamiento en buen estado de funcionamiento, lo cual se acredita con el certificado de homologación de equipos y la constancia de calibración emitidas a los CITV. El tipo infractor vigente solo considera a la constancia de calibración; omitiendo el certificado de calibración, por lo que corresponde su modificación.

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
IT 17	Realizar la inspección técnica vehicular utilizando líneas de inspección no autorizadas y/o con equipamiento que no cuente con el certificado de homologación y/o calibración vigente, según corresponda.	GRAVE	Suspensión de la autorización por el plazo de 30 días calendarios

Infracción IT18

Esta conducta infractora consiste en impedir la acción de fiscalización conducta sancionada con multa de 2UIT; lo cual no ha sido suficientemente disuasivo y viene ocasionando que se prefiera que los administrados continúen incurriendo en esta infracción porque resulta más ventajoso pagar la multa que permitir la fiscalización y ser eventualmente sancionados con sanciones más gravosas: suspensión, cancelación.

Cabe indicar que de acuerdo con la información alcanzada por la Subgerencia de Fiscalización a Vehículos, la IT18 es la segunda infracción más recurrente.

2016				2017				2018			
INFRACCIÓN	MAGNITUD DEL DAÑO	PROBABILIDAD DE AMENAZA	NIVEL DE RIESGO	INFRACCIÓN	MAGNITUD DEL DAÑO	PROBABILIDAD DE AMENAZA	NIVEL DE RIESGO	INFRACCIÓN	MAGNITUD DEL DAÑO	PROBABILIDAD DE AMENAZA	NIVEL DE RIESGO
IT2	2	3	6	IT21	4	3	12	IT21	4	2	8
IT21	4	1	4	IT8	3	2	6	IT18	2	1	2
IT18	2	1	2	IT38	4	1	4	IT8	3	1	3
IT8	3	1	3	IT15	3	1	3	IT32	2	1	2
IT32	2	1	2	IT17	3	1	3	IT25	1	1	1
IT30	2	1	2	IT18	2	1	2	IT38	4	1	4
IT25	1	1	1	IT19	2	1	2	IT35	1	1	1
IT38	4	1	4	IT26	2	1	2	IT19	2	1	2
IT27	2	1	2	IT27	2	1	2	IT36	2	1	2
IT26	2	1	2	IT30	2	1	2	IT36	2	1	2
IT35	1	1	1	IT31	2	1	2	IT25	1	2	2
IT19	2	1	2	IT32	2	1	2	IT3	1	1	1
IT4	1	1	1	IT36	2	1	2	IT4	1	1	1
IT15	3	1	3	IT25	1	2	2	IT5	1	1	1
IT24	1	1	1	IT3	1	1	1	IT6	1	1	1
IT36	2	1	2	IT4	1	1	1	IT7	1	1	1
IT17	3	1	3	IT5	1	1	1	IT24	1	1	1
				IT6	1	1	1	IT35	1	1	1
				IT7	1	1	1	IT37	1	1	1
				IT24	1	1	1				
				IT35	1	1	1				
				IT37	1	1	1				

ALTO RIESGO = (12-18)
MEDIO RIESGO = (8-9)
BAJO RIESGO = (1-6)



En tal sentido, se requiere incrementar la sanción a una **Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización**, a fin de desincentivar dicha práctica de impedir la fiscalización.

Asimismo, es oportuno indicar que el artículo 241 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, establece como obligaciones de los administrados fiscalizados: 1. Realizar o brindar todas las facilidades para ejecutar las facultades listadas en el artículo 238 (referido a las facultades de las entidades que realizan actividades de fiscalización). Y, 2. Permitir el acceso de los funcionarios, servidores y terceros fiscalizadores, a sus dependencias, instalaciones, bienes y/o equipos, de administración directa o no, sin perjuicio de su derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio cuando corresponda.

Infracción IT30

El tipo infractor IT30, sanciona "No realizar la filmación de las inspecciones técnicas vehiculares". Sin embargo, si bien los administrados cumplen con realizar la indicada filmación, ésta la realizan de manera incompleta y/o defectuosa en el sentido que son ilegibles, por lo que no se cumple la finalidad de éstas. En tal sentido, se requiere ampliar el tipo infractor a fin de comprender los supuestos antes indicados, de no realizar o realizar de manera parcial y/o defectuosa y/o incompleta la filmación del procedimiento de inspecciones técnicas vehiculares.

Esta infracción tiene su correlato en la obligación establecida en el numeral 8 del artículo 48 del reglamento.

Asimismo, se modifica la sanción fijándola en una Multa 2 UIT por cada vehículo inspeccionado.

Infracción IT31

El tipo infractor vigente solo sanciona el no remitir la filmación de las inspecciones técnicas vehiculares a la DGTT cuando ésta lo requiera, siendo necesario incorporar a la SUTRAN considerando que ésta en función de su actividad fiscalizadora, también realiza requerimientos de información por lo que la negativa debe ser sancionada.

Adicionalmente, se modifica la sanción fijándola en una Multa 2 UIT por cada vehículo inspeccionado."

RESPECTO A LAS MODIFICACIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE

Modificación del artículo 12-A del RENAT

2.35 El artículo 10 de la LGTT establece que las competencias en materia de transporte se clasifican en: normativas, de gestión y de fiscalización. Cada una de estas funciones son ejercidas por las autoridades competentes en materia de transporte terrestre, las cuales, según lo establecido en el artículo 15 de la LGTT, son, entre otras: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales⁵.

2.36 Ahora bien, en lo que concierne a la distribución de las competencias entre las autoridades citadas, la LGTT ha establecido que la misma se realiza de acuerdo a lo dispuesto en ella y de conformidad con los reglamentos



⁵ Ley N° 27181

Artículo 15.- De las autoridades competentes

Son autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre, según corresponda:

- a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- b) Los Gobiernos Regionales;
- c) Las Municipalidades Provinciales;
- d) Las Municipalidades Distritales;

La Policía Nacional del Perú; y

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.

nacionales, cuya aprobación corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones⁶.

2.37 En lo que concierne a las competencias normativas del MTC, según lo dispuesto en el artículo 11⁷ y 16⁸ de la LGTT, éste, en tanto ente rector, tiene competencia exclusiva para dictar los reglamentos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República, los cuales son de observancia obligatoria para todas las entidades y personas de los sectores públicos y privado, incluyendo a los Gobiernos Regionales y Locales. Tiene, además, atribuidas competencias para interpretar los principios de transporte definidos en la citada ley y sus reglamentos nacionales.

2.38 Respecto de la competencia de los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales, la LGTT ha dispuesto en su artículo 11, 16-A y 17⁹ que dichas entidades pueden emitir normas complementarias para la aplicación de los

⁶ Ley N° 27181

Artículo 14.- De la asignación de las competencias

14.1 Las competencias en materia de transporte y tránsito terrestre se asignan de acuerdo a lo establecido en la presente Ley y se ejercen con observancia de los Reglamentos Nacionales.

14.2 Las competencias que no sean expresamente asignadas por la presente Ley a ninguna autoridad corresponden exclusivamente al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

⁷ Ley N° 27181

Artículo 11.- De la competencia normativa

11.1 La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

(...)

⁸ Ley N° 27181

Artículo 16.- De las competencias del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo las siguientes competencias:

Competencias normativas:

- Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- 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.

Competencias de gestión:

- Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.

⁹ Ley N° 27181

Artículo 11.- De la competencia normativa

(...)

11.2 Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.

Artículo 16-A.- De las Competencias de los Gobiernos Regionales

Los Gobiernos Regionales tienen en materia de transporte competencia normativa, de gestión y fiscalización, conforme a lo señalado en el artículo 56 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

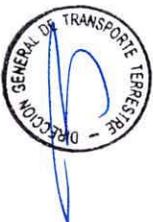
Los Gobiernos Regionales aprobarán normas específicas en materia de transportes, con sujeción a lo establecido en cada Reglamento Nacional.

Artículo 17.- De las competencias de las Municipalidades Provinciales

17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

Competencias normativas:

- Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.



reglamentos nacionales dentro de su jurisdicción, claro que, sin desnaturalizar ni trasgredir dichos dispositivos.

2.39 En concordancia con ello, el RENAT establece que los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales tienen competencia para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, pero sin desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte.

2.40 Como se puede apreciar, en materia de transporte, si bien las competencias se encuentran distribuidas en todos los niveles de gobierno, es el MTC el ente rector encargado de definir la política nacional en esta materia. De aquí que, los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales, si bien tienen competencia en materia de transporte, las mismas se encuentran orientadas a realizar las acciones pertinentes para que dicha política nacional sea implementada dentro del ámbito de su jurisdicción, siendo que las normas complementarias que aprueben deben ser conformes a las leyes y los reglamentos nacionales; es decir, no pueden contravenir, desconocer, contravenir, desnaturalizar o exceder las normas nacionales.

2.41 Al respecto, resulta pertinente citar lo señalado por el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 0015-2005-PI/TC sobre proceso de inconstitucionalidad, respecto de la autonomía municipalidad y el principio de unidad del Estado:

“Autonomía municipal y el principio de unidad del Estado

8. Tal como el Tribunal Constitucional lo ha expuesto en su jurisprudencia, en el ejercicio de la garantía constitucional-institucional de autonomía, los gobiernos locales se encuentran vinculados por el principio de unidad del Estado, que se encuentra consagrado tanto en el artículo 43° de la Constitución, en cuanto declara que “(...) El Estado es uno e indivisible. Su gobierno es unitario, representativo, descentralizado y se organiza según el principio de separación de poderes”; como en su artículo 189°, que dispone que “El territorio de la República está integrado por regiones, departamentos, provincias y distritos, en cuyas circunscripciones se constituye y organiza el gobierno a nivel nacional, regional y local, en los términos que establecen la Constitución y la ley, preservando la unidad e integridad del Estado y de la Nación”.

Límites a la autonomía municipal

9. La autonomía municipal no puede ser ejercida de manera irrestricta, pues tiene ciertos límites que los gobiernos locales deben tomar en cuenta en su ejercicio. Sobre el tema abordado, el Tribunal ha expresado, en la STC 0038-2004-AI/TC, que “[S]i bien la Constitución ha establecido que los gobiernos locales gozan de la garantía institucional de la autonomía municipal en materia política, económica y administrativa, y que, además, son competentes para aprobar su organización interna y su presupuesto, ello no implica que tales organismos gocen de una irrestricta discrecionalidad en el ejercicio de tales atribuciones, toda vez que, conforme al principio de unidad de la Constitución, esta debe ser interpretada como un todo, como una unidad donde todas sus disposiciones deben ser entendidas armónicamente”.

10. Los gobiernos locales deben tener en cuenta, en el desarrollo de sus actividades, además de la Constitución, normas como la Ley N.° 27972, Orgánica de Municipalidades, que en el artículo VIII de su Título Preliminar dispone que “Los gobiernos locales están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política del



Perú, regulan las actividades y funcionamiento del Sector Público. (...) Las competencias y funciones específicas municipales se cumplen en armonía con las políticas y planes nacionales, regionales y locales de desarrollo". (Resaltado agregado)

2.42 Asimismo, en la Sentencia recaída en el Expediente N° 0020-2005-PI/TC el Tribunal Constitucional señaló que "(...) Si bien el gobierno del Perú es descentralizado, su Estado es uno e indivisible (artículo 43° de la Constitución), motivo por el cual ninguna política descentralizadora puede soportar decisiones gubernativas incompatibles o asistemáticas. Por el contrario, el proceso de descentralización debe ser concebido como el sistema más eficiente para asegurar el desarrollo integral del país".

2.43 En consecuencia, si bien los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales tienen autonomía política, económica y administrativa, en aplicación del principio de unidad, de cooperación y lealtad nacional, se encuentran obligadas a ejercer sus competencias expresamente asignadas en el marco de las políticas nacionales y con sujeción a las normas nacionales de la materia.

2.44 En tal sentido, considerando que los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales vienen emitiendo normas complementarias al RENAT, que en principio vulneran la Ley y los reglamentos nacionales y que se encuentran inmersas en procesos judiciales constitucionales, es necesario materializar la obligación de acompañamiento y coordinación con dichas autoridades, para evitar lo señalado y establecer que para la aprobación de las referidas normas complementarias el MTC, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, en su calidad de órgano rector, emita opinión de que no existe contravención o desnaturalización con la normatividad nacional en materia de transporte.

2.45 Esta disposición permitirá además, desarrollar espacios de articulación entre el MTC y los gobiernos sub-nacionales en aras de garantizar un transporte seguro y eficiente, integral y coherente, en concordancia con las políticas nacionales.

Modificación del numeral 100.5.3 del artículo 100° del RENAT

2.46 De acuerdo a lo previsto en el numeral 100.5 del artículo 100 del RENAT, el tope de multas se encuentra asociada a la gravedad de las mismas, conforme a lo siguiente:

- ✓ Leve: 0.05 de la UIT
- ✓ Grave: 0.1 de la UIT
- ✓ Muy Grave 0.5 de la UIT y en el caso de la infracción de código F.1 es de una (01) UIT.

2.47 Ahora bien, considerando el cálculo realizado para el código S.11, propuesto y desarrollado en el numeral 6 del presente informe, corresponde modificar el numeral 100.5 respecto al monto con el que se puede sancionar las conductas de carácter muy grave, en los siguientes términos:

*Artículo 100.- Sanciones Administrativas
(...)*

100.5 La sanción pecuniaria de multa queda fijada de acuerdo a las siguientes reglas:
(...)

100.5.3 La sanción pecuniaria por infracciones calificadas como muy graves será no menor de 0.5 de la UIT ni mayor a diez (10) UIT.

- 2.48 Cabe precisar que el monto de la sanción pecuniaria será el que establezca la tabla de infracciones y sanciones del RENAT por cada conducta, el cual deberá estar dentro del rango previsto en el artículo bajo comentario, considerando los criterios de razonabilidad y proporcionalidad establecidos en la Ley 27444, Ley del procedimiento Administrativo General.

Incorporación del numeral 41.3 al artículo 41° del RENAT

- 2.49 En los numerales 20.1.10 y 21.3 del artículo 21 del RENAT se establece la obligación de contar con un Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico como condición técnica específica que deben cumplir los vehículos que se destinen a la prestación del servicio de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte regular y al servicio de transporte de mercancías. Asimismo, se dispone que las características técnicas y funcionalidades del referido sistema deben ser establecidas por la Dirección General de Transporte Terrestre – DGTT mediante Resolución Directoral:

Artículo 20.- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte regular, de ámbito nacional, regional y provincial.

(...)

"20.1.10 Que cuenten con un sistema de control y monitoreo inalámbrico que transmita a la autoridad en forma permanente la información del vehículo en ruta. Las características técnicas y funcionalidades son establecidas mediante Resolución Directoral de la DGTT"

(...)

Artículo 21.- Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte de mercancías.

(...)

"21.3. Los vehículos que se destinen al servicio de transporte terrestre de mercancías deben contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico, que transmita la información en forma permanente del vehículo a la autoridad competente materia de fiscalización, con excepción de los vehículos que presten el servicio de transporte de dinero y valores, y aquellos vehículos menores de dos (02) toneladas métricas de capacidad de carga útil, que presten el servicio de transporte de mercancías en general.

Las características técnicas y funcionalidades son establecidas mediante Resolución Directoral de la DGTT, las cuales son de aplicación para los servicios de transporte de mercancías en general y de mercancías especiales, tales como materiales y residuos peligrosos."

(...)



- 2.50 En atención ello, mediante las Directivas N° 007-2009-MTC/15 y N° 001-2014-MTC aprobadas por Resoluciones Directorales N° 1947-2009-MTC¹⁰ y N° 1811-2014-MTC¹¹, respectivamente, la DGTT establece las características y funcionalidades de los sistemas de control y monitoreo inalámbrico de los dispositivos de conexión inalámbrica de los vehículos habilitados para el transporte de personas y mercancías.
- 2.51 Cabe precisar que, en mérito a lo dispuesto en el numeral 21.2 del RENAT, los vehículos que se destinen a la prestación del servicio de transporte de materiales y residuos peligrosos también se encuentran obligados a cumplir con la obligación contenida en el numeral 21.3 del referido Reglamento.
- 2.52 Asimismo, los vehículos de más de 2 toneladas métricas de carga útil que se destinen a la actividad privada de transporte de mercancías, también se encuentran obligados a cumplir con lo dispuesto en el numeral 21.3 referido a contar con un sistema de control y monitoreo toda vez que, el artículo 24 del RENAT no lo exonera de cumplir con dicha obligación.
- 2.53 Ahora, si bien existe la obligación de que los vehículos cuenten con un sistema de control y monitoreo inalámbrico, y que transmitan la información generada permanentemente a la autoridad, resulta conveniente precisar que la transmisión de dicha información podrá ser realizada directamente por el transportista o por una empresa de monitoreo vehicular que se encuentre inscrita en el Registro Nacional de Empresas de Monitoreo Vehicular para el Transporte Terrestre respetando los lineamientos establecidos por el RENAT y sus normas complementarias, siendo responsable en cualquier caso el transportista sobre el cual recae la obligación prevista en el RENAT.
- 2.54 Por ello, se propone incorporar el numeral 41.3.5.8 al artículo 41 del RENAT 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:

(...)

41.3 En cuanto al vehículo:

(...)

41.3.5.8 *El sistema de control y monitoreo inalámbrico instalado en el vehículo debe encontrarse operativo, cumpliendo con las características técnicas y funcionalidades establecidas en las Resoluciones Directorales de la DGTT. La prestación del servicio debe realizarse con vehículos que transmitan de forma permanente a la autoridad competente, la información generada por el sistema de control y monitoreo inalámbrico; sin adulteración, modificación o afectación alguna.*

La transmisión puede realizarse directamente o a través de una empresa que se encuentre inscrita en el Registro Nacional de Empresas de Monitoreo Vehicular para el Transporte Terrestre. En ambos casos el transportista asume la responsabilidad por la información transmitida.



¹⁰ Publicado en el diario oficial "El Peruano" el 21 de mayo de 2009.

¹¹ Publicado en el diario oficial "El Peruano" el 2 de mayo de 2014.

Incorporación del código de infracción s.11 al anexo 2: tabla de infracciones y sanciones del RENAT

2.55 Actualmente, el Anexo 1 “Tabla de Incumplimientos de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias” del RENAT, tipifica en el código C.1a, entre otros, el incumplimiento de lo previsto en el numeral 20.1.10 del artículo 20 del citado reglamento, esto es, no contar con el Sistema de control y monitoreo Inalámbrico en los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas:

Código	Incumplimientos	Calificación	Consecuencia	Medida aplicables correspondiente	Preventivas según
C.1a	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 18 Artículo 19.- Numerales 19.1, 19.2, 19.3, 19.4 Artículo 20.- Numerales 20.1.1, 20.1.2, 20.1.3, 20.1.4, 20.1.5, 20.1.6, 20.1.7, 20.1.10 , 20.1.11, 20.1.12, 20.3.1, 20.3.3, 20.3.4, 20.4.1 Artículo 21.- Numeral 21.1 Artículo 22.- Numerales 22.1, 22.2 y 22.3 Artículo 23.- Numerales 23.1.1 y 23.1.2 Artículo 25 Artículo 26, que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Muy grave	Cancelación de la Habilitación Vehicular	En forma sucesiva: Interrupción de viaje Remoción del vehículo. Internamiento del vehículo. En los casos que corresponda: Suspensión de la habilitación vehicular.	

2.56 Del referido código se advierte que, por un lado (i) solo está prevista una sanción por la inobservancia de la obligación de contar con el sistema de control y monitoreo inalámbrico en los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas y no para los vehículos destinados al transporte de mercancías; y por otro lado, (ii) que la sanción correspondiente es la cancelación de la habilitación vehicular.

2.57 Respecto al punto (i) cabe señalar que mediante Decreto Supremo N° 011-2013-MTC se incorporó el numeral 21.3 al artículo 21 del RENAT, esto es, la exigencia de que todo vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de mercancías deba contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico. No obstante ello, dicha exigencia ha venido siendo suspendida a través de diversos Decretos Supremos (N° 011-2013-MTC, 018-2014-MTC, 025-2014-MTC, 009-2015-MTC, 015-2016-MTC).

Posteriormente, mediante el numeral 2 de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 016-2017-MTC se dispuso que mediante Resolución Directoral emitida por la DGTT se aprobaría un cronograma de implementación del sistema de control y monitoreo inalámbrico del transporte terrestre de mercancías.



En atención a ello, mediante Resolución Directoral N° 4972-2017-MTC/1512 se aprobó el “Cronograma de Implementación del sistema de control y monitoreo inalámbrico para el transporte de mercancías en general y de la actividad privada de transporte de mercancías”, la misma que establece en su Anexo I que la implementación se sujetará a lo siguiente:

DISPOSICIÓN POR CUMPLIR	FECHA DE CUMPLIMIENTO	CATEGORIA VEHICULAR
Contar con el dispositivo monitoreo inalámbrico y transmitir conforme a lo dispuesto en el numeral 21.3 del artículo 21 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, cumpliendo con las especificaciones técnicas contenidas en la Directiva N° 001-2014-MTC/15, aprobada mediante Resolución Directoral N° 1811-2014-MTC/15.	Del 01/11/2017 al 30/04/2018	N3
	Del 01/05/2018 al 31/07/2018	N2 y N1
La autoridad a cargo de la fiscalización impondrá las infracciones y/o incumplimientos que correspondan por la no transmisión de información del dispositivo de control y monitoreo inalámbrico.	A partir del 01/05/2018	N3
	A partir del 01/08/2018	N2 y N1
Se impondrán papeletas educativas por exceso de velocidad detectadas a través del dispositivo de control y monitoreo inalámbrico.	A partir de 01/05/2018 al 31/10/2018	N3
	A partir de 01/08/2018 al 31/10/2018	N2 y N1
La autoridad a cargo de la fiscalización impondrá las infracciones que correspondan por exceso de velocidad conforme a lo establecido en el Texto Único Ordenando del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.	A partir de 01/11/2018	N3, N2 y N1

2.58 Sin perjuicio a los cronogramas aprobados, y considerando los gastos adicionales que generaría la implementación del sistema de control inalámbrico para el transporte de mercancías, se consideró conveniente ampliar, a través del artículo 3 del Decreto Supremo N° 025-2018-MTC, el plazo contenido en los Cronogramas de implementación del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico para el transporte de mercancías especiales y generales, aprobados mediante Decreto Supremo N° 016-2017-MTC y Resolución Directoral N° 4972-2017-MTC/15, conforme a lo siguiente:

Artículo 3.- Ampliación del plazo para la vigencia y certificación de los sistemas de control y monitoreo inalámbrico

Ampliar por un plazo que no excederá del 31 de diciembre de 2018, lo dispuesto sobre la vigencia y certificación de los sistemas de control y monitoreo inalámbrico que se vienen utilizando para la detección de infracciones en los servicios de transporte público de pasajeros de ámbito nacional, establecido en la Primera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 025-2014-MTC y sus modificatorias. La presente disposición alcanza a los vehículos que deben cumplir con la exigencia contenida en el numeral 21.3 del artículo 21

¹² Publicado en el Diario Oficial “El Peruano” el 11 de noviembre del 2017.

del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

La SUTRAN determinará la forma de levantamiento de los incumplimientos establecidos en el Anexo I del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

- 2.59 En tal sentido, se advierte que, a partir del 01 de enero del 2019 es obligatorio que los vehículos de mercancías cuenten con un sistema de control y monitoreo. Por ello, es necesario establecer la sanción correspondiente por la inobservancia de la referida obligación.
- 2.60 Sin perjuicio de lo antes señalado, y a efectos de asegurar el cumplimiento de la obligación referida a contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico en el servicio de transporte de mercancías que a diferencia del servicio de transporte de personas agrupa un porcentaje importante de empresas con flotas pequeñas, es necesario intensificar la difusión del uso obligatorio del sistema y – lo más importante – de los beneficios que ello reporta. Para tales efectos, se plantea un plazo razonable no extenso para que dichos operadores internalicen los beneficios del uso del GPS.

Acto seguido, se plantea en primer término la aplicación de las sanciones por la inobservancia de las reglas vinculadas al uso del sistema de monitoreo desarrolladas en el RENAT, para que, finalmente, a partir del 2 de mayo del año entrante, se inicie las acciones control y sanciones efectivas por exceso de velocidad.

2.61 Para tales fines, la propuesta normativa es la siguiente:

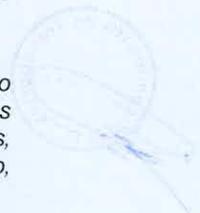
Con la finalidad de efectuar una campaña intensiva de difusión, hasta el 31 de enero de 2019, las infracciones que se detecten en el servicio de transporte de mercancías por inobservar las obligaciones relacionadas al Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico establecidas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, tendrán carácter educativo.



Vencido el plazo señalado en el párrafo precedente, se impondrán las sanciones que correspondan a las infracciones comprendidas en la infracción S11 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en tanto que las infracciones al exceso de velocidad detectadas mediante el sistema de control y monitoreo inalámbrico continuarán teniendo carácter educativo.



A partir del 2 del mayo de 2019, cuando la autoridad a cargo de la fiscalización detecte exceso de velocidad mediante el empleo del sistema de control y monitoreo inalámbrico, impondrá las sanciones que correspondan a dicha infracción en el servicio de transporte de mercancías, conforme a lo establecido en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.



2.62 Respecto al punto (ii), cabe señalar que el incumplimiento del código C.1a tiene una calificación de muy grave y su eventual consecuencia sería la cancelación de la habilitación vehicular; no obstante, corresponde tipificar de manera adecuada la inobservancia de la obligación de contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico para personas y mercancías, estableciendo cada uno de los supuestos infractores relacionados no solo al hecho contar con dicho sistema, sino también, a velar por que la información que se reporte sea veraz.



2.63 Por lo expuesto, en el proyecto de decreto supremo se propone lo siguiente:

- Derogación del numeral 20.1.10 del artículo 20 del Código C.1a del Anexo 1 del RENAT.
- Incorporación del Código S.11 al Anexo 2 del RENAT, en los siguientes términos

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
(...)				
S.11	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehiculos que:		Multa de 0.7 de la UIT	
	a) No cuenten con el sistema de control y monitoreo inalámbrico conforme lo dispuesto por el Reglamento y las normas complementarias.	Muy Grave	Con accidente de tránsito, asalto o siniestro: Multa de 0.7 de la UIT + Suspensión de la habilitación vehicular por (60) días	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular
	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 0.5 de la UIT Con accidente de tránsito, asalto o siniestro: Multa de 0.5 de la UIT + Suspensión de la habilitación vehicular por (60) días	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular
c) Transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico del vehículo, información manipulada, adulterada y/o modificada	Muy Grave	Multa de 0.9 de la UIT Con accidente de tránsito, asalto o siniestro: Multa de 0.9 de la UIT + Suspensión de la habilitación vehicular por (60) días	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular	

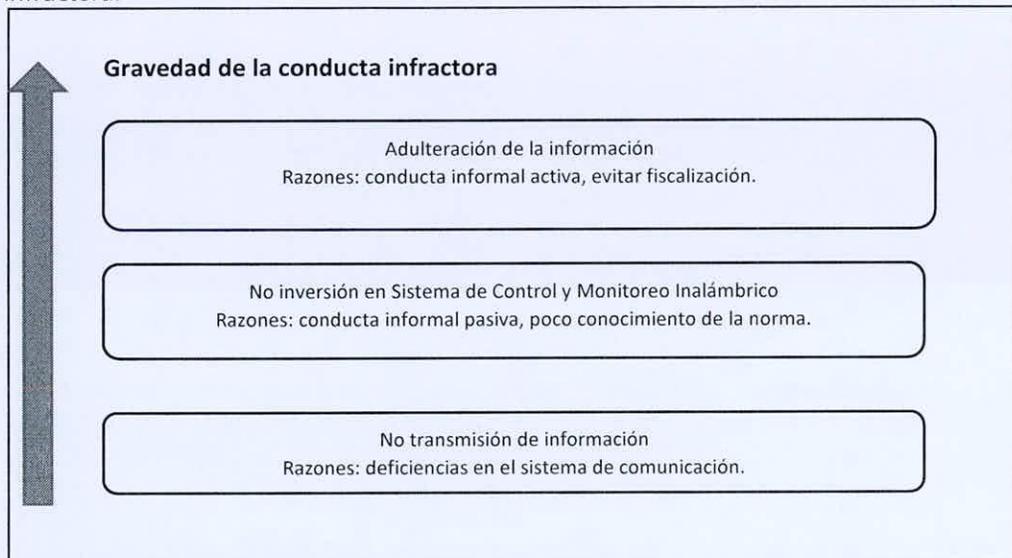
2.64 El cálculo de las sanciones para el código propuesto se sustenta en lo siguiente:

- El no cumplimiento con la transmisión de la información de posicionamiento satelital para la prestación de los servicios de transporte genera impactos negativos en su fiscalización. Por ejemplo, la ausencia de información de posicionamiento satelital inhibe la detección de los excesos de velocidad de las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de personas, factor de influencia en la accidentabilidad relacionada con dicho servicio.
- La transmisión de información de posicionamiento satelital en el transporte de carga alcanza una penetración del 20.8%, en otras palabras, aproximadamente 47 mil de los 226 mil vehículos autorizados

para el servicio de transporte de mercancías transmite información.¹³ Por otra parte, en el caso del servicio de transporte de personas de ámbito nacional, existe una alta penetración, la cual es cercana al 100%. En efecto, de acuerdo a la SUTRAN, alrededor de 14 mil unidades destinadas al transporte de personas vienen siendo controladas, no obstante existen algunos inconvenientes respecto a la veracidad de la información transmitida.

- Ante ello, se hace necesaria la actuación del Estado a efectos de reforzar el cumplimiento de la transmisión de información de posicionamiento hacia SUTRAN, a efectos de mejorar la fiscalización de las actividades de transporte.

Ilustración 1: Calificación de la gravedad de la conducta infractora.



Elaboración: DGTT.

- En ese orden de ideas, se propone la tipificación de tres conductas que tienen como resultado la inexistente o incorrecta transmisión de información de posicionamiento satelital desde la unidad de transporte hacia la autoridad competente en materia de fiscalización.
- En principio, habiendo adquirido el equipo y verificándose que éste se encuentre funcionando adecuadamente y registrando la información de posicionamiento, es posible que no se realice la transmisión. La explicación tiene que ver con fallas de comunicación causadas por la inadecuada configuración del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico. En este caso el daño causado por la conducta es reversible por medio de la reconfiguración del equipo de transmisión y la verificación de la existencia de conectividad.
- En segundo lugar, es conducta punible el no contar con el equipo de posicionamiento satelital, al no haberse verificado su presencia en el



¹³ El número de unidades de carga que transmiten información de posicionamiento satelital proviene de SUTRAN, mientras que el número de vehículos habilitados para transporte de carga proviene de las estadísticas compiladas por OGPP.

vehículo objeto de una acción de control por parte de SUTRAN. Se puede sindicarse a esta conducta por parte del transportista como una informal, pero de tipo pasivo, como por ejemplo la derivada de la realización de servicios de transporte por empresarios individuales en entornos de baja productividad.

- Finalmente, teniéndose el equipo y realizándose la transmisión efectiva al centro de control y monitoreo de SUTRAN, es posible que se adultere la información a efectos de evitar la aplicación de otras sanciones que pudieran detectarse a través de la información de los GPS, como por ejemplo los excesos de velocidad. De acuerdo a la experiencia de fiscalización, esta conducta infractora requiere de la manipulación de información, lo que evidencia un deseo expreso de evadir las acciones de control y de fiscalización, posiblemente para evitar la sanción por la comisión de otro tipo de infracciones.

2.65 En todos los casos señalados, se requiere que se establezca una adecuada graduación de las medidas correspondientes a los casos de reincidencia, a efectos de lograr un adecuado nivel de disuasión, de manera de prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción.

Propuesta metodológica:

2.66 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.¹⁴

2.67 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.

2.68 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 castigo para los condenados y la forma del castigo, a menos que una o más de estas variables sea restringida por consideraciones "externas".¹⁵

¹⁴ "Por qué y cómo hacer análisis económico del derecho". Gabriel Doménech Pascual, Profesor titular de derecho administrativo Universidad de Valencia.

¹⁵ Essays in the Economics of Crime and Punishment, Gary S. Becker and William M. Landes, eds., NBER, 1974.

2.69 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.¹⁶ 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.

2.70 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)

2.71 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.



2.72 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.



2.73 De acuerdo a lo señalado por Polinsky y Shavell en "The Theory of Public Enforcement of Law",¹⁷ 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

¹⁶ "The Optimal Tradeoff between the Probability and Magnitude of Fines", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, American Economic Review 69, 1979.

¹⁷ "The Theory of Public Enforcement of Law", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, Handbook of Law and Economics, Volume I, 2007. Editorial Elsevier.



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.

- 2.74 En consecuencia, se sostiene que el nivel de aplicación¹⁸ 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).¹⁹
- 2.75 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.

- 2.76 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 del 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).

- 2.77 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.²⁰ Específicamente, se propone el cálculo previo de cada infracción de acuerdo a la siguiente fórmula:

¹⁸ El término "aplicación" es una traducción literal del vocablo inglés "enforcement", que se refiere al cumplimiento obligatorio de una ley, regla o regulación.

¹⁹ 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.

²⁰ Este reglamento fue aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2018-CD.

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

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.

Cálculo de la sanción pecuniaria:

2.78 Los parámetros de cálculo se corresponden con la tipificación propuesta de las conductas infractoras. En la **Tabla 1** se presentan los supuestos de calificación, junto con el esquema del cálculo utilizado para hallar la sanción óptima en cada caso.

Tabla 1: Valoración de la sanción pecuniaria ante infracciones relacionadas con la falta de transmisión de información de posicionamiento satelital a SUTRAN.

Conducta infractora	Beneficio ilícito (b)	Probabilidad de detección (p)	Multa óptima (f*)
No cuenten con el sistema de control y monitoreo inalámbrico conforme lo dispuesto por el Reglamento y las normas complementarias.	Costo anualizado del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico. ²¹ (S/ 100)	Proporción de inspecciones no conformes x (1 – Penetración GPS). ²² 21.42% x 79.2% = 16.96%	S/ 2712 0.65 UIT
	Costo de transmisión del dispositivo. (S/ 360)		07. UIT
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.	Costo de transmisión del dispositivo. (S/ 360)		S/ 2123 0.51 UIT
Transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico del vehículo, información manipulada, adulterada y/o modificada.	Superior al costo del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico + transmisión. (S/ 460) Se busca encubrir comisión de otras faltas. Monto sanción M.20 x Penetración GPS. (S/ 155)		S/ 3629 0.87 UIT 0.9 UIT



²¹ Se asume que el Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico tiene una duración de dos años, por lo que se prorratea el valor de adquisición, el mismo que asciende a 200 soles. El costo de transmisión del dispositivo se asume como el costo anual de conectividad en el plan postpago más barato del mercado, de alrededor de 30 soles.

²² Se consideran solamente las inspecciones realizadas en carga. La razón es que en el caso de pasajeros la penetración del GPS es cercana al 100%, lo que distorsiona la fórmula simplificada, obteniéndose multas extremadamente elevadas. No se realiza el ajuste por aversión al riesgo por limitaciones en la información disponible.



Factor de reincidencia (R)	Igual a 1 en caso sea la primera infracción cometida. Igual a 2 en caso exista reincidencia.
----------------------------	---

Elaboración: DGTT. Fuente: SUTRAN (2018), "Sutran en Cifras 2017".

Nota: El valor en UIT de las multas ha sido redondeado a un decimal.

- 2.79 El tratamiento de la reincidencia se realiza de acuerdo a lo señalado en el propio RENAT de acuerdo a la flota habilitada por cada transportista. Por otra parte, en el caso de la generación de eventos tales como accidentes de tránsito, asaltos o siniestros derivados del no cumplimiento con las obligaciones de transmisión de información de posicionamiento satelital, debe considerarse la suspensión temporal de la habilitación vehicular, a efectos de promover la corrección de la conducta del agente infractor por sanciones no solamente pecuniarias.
- 2.80 Debe señalarse también que los montos de las sanciones se encuentran indizados a la Unidad Impositiva Tributaria (UIT), en tanto que ésta constituye una medida de referencia natural para su imposición, de acuerdo a lo señalado en el Código Tributario vigente.²³ Asimismo, la selección de la UIT como medida de cuenta tiene una justificación regulatoria, dado que permite el reajuste de los montos de las multas, condición deseable en la actuación administrativa del estado, en tanto mejora la predictibilidad del esquema sancionador.

Modificación del literal a) del numeral 2 del artículo 327 del RETRAN

- 2.81 El RETRAN establece las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito.
- 2.82 De conformidad con lo dispuesto en dicho cuerpo normativo, las Municipalidades Provinciales y la SUTRAN²⁴ -en el ámbito de su jurisdicción- son los entes con competencia para supervisar, detectar infracciones, imponer las sanciones y aplicar las medidas preventivas que correspondan por el incumplimiento de las disposiciones legales vinculadas al tránsito terrestre²⁵.
- 2.83 Sobre la base de las competencias atribuidas, en el artículo 324 del TUO se ha regulado las formas de detección de las infracciones de tránsito, señalándose expresamente lo siguiente:

“Artículo 324.- Detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito

La detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal

²³ Norma XV del TUO del Código Tributario vigente, aprobado mediante Decreto Supremo N° 133-2013-EF:

“La Unidad Impositiva Tributaria (UIT) es un valor de referencia que puede ser utilizado en las normas tributarias para determinar las bases imponibles, deducciones, límites de afectación y demás aspectos de los tributos que considere conveniente el legislador.

También podrá ser utilizada para aplicar sanciones, determinar obligaciones contables, inscribirse en el registro de contribuyentes y otras obligaciones formales.

El valor de la UIT será determinado mediante Decreto Supremo, considerando los supuestos macroeconómicos.” Subrayado nuestro.

²⁴ Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías

²⁵ Artículos 4-A y 5 del Reglamento.

efecto, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, la que realizará acciones de control en la vía pública o podrá utilizar medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil.

Cuando se detecten infracciones mediante acciones de control en la vía pública, el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito impondrá la papeleta por la comisión de las infracciones que correspondan.

Cuando se detecten infracciones al tránsito mediante los medios o mecanismos electrónicos, computarizados o tecnológicos mencionados en el párrafo primero del presente artículo, la autoridad competente, en la jurisdicción que corresponda, deberá emitir el acto administrativo que corresponda y aparejarla con el testimonio documental, fílmico, fotográfico, electrónico o magnético que permita verificar su comisión. (Resaltado nuestro)."

2.84 Según lo señalado en el artículo citado, la detección de las infracciones a las normas de tránsito puede realizarse de las siguientes formas: 1) a través acciones de intervención directa realizadas en la vía pública; y, 2) a través de mecanismos electrónicos o tecnológicos.

2.85 En este último supuesto de detección, el artículo 327²⁶ del RETRAN – modificado por el Decreto Supremo N° 025-2014-MTC- exige que los dispositivos que se empleen estén certificados por la autoridad competente con una vigencia no menor a un (1) año.

2.86 Cabe precisar que, el texto anterior al D.S 025-2014-MTC ²⁷ disponía en su literal a), numeral 2) del artículo 327° del RETRAN que a los medios electrónicos o computarizados empleados para la detección de infracción no les sería exigible dicha certificación en tanto la autoridad competente no establezca procedimiento alguno para ello.

2.87 Ahora bien, siendo que el artículo 327° del RETRAN vigente, establece que todo los mecanismos electrónicos que se empleen para la detección de infracciones al tránsito deben contar con la certificación respectiva y, considerando que no se aprobaron los procedimientos necesarios para la certificación de los sistemas de monitoreo inalámbrico de los vehículos,



²⁶ Artículo 327 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito:

Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta

Las infracciones de tránsito podrán ser detectadas a través de intervenciones realizadas en la vía pública a través de la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico que permitan verificar la comisión de la infracción de manera verosímil, siguiendo para su intervención el procedimiento siguiente:

(...)

2.- Detección de infracciones del Conductor a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos.

Para la imposición de la papeleta por infracción detectada la autoridad competente deberá:

a) Contar con medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos debidamente certificados por la autoridad nacional competente, debiendo la citada certificación no tener más de un año de antigüedad, excepto que la normativa específica que regule el medio tecnológico empleado establezca un plazo diferente de certificación

²⁷ a) Contar con medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos debidamente homologados y/o calibrados por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, conforme a las normas técnicas vigentes con una antigüedad no mayor de un año; salvo que no exista norma técnica vigente sobre su utilización. (*)



mediante diversos dispositivos legales se ha venido prorrogando dicha exigencia:

DISPOSITIVOS LEGALES	FECHA DE PRÓRROGA
D.S 025-2014-MTC	HASTA EL 31/12/2015
D.S 013-2015-MTC	HASTA EL 31/12/2016
D.S 026-2017-MTC	HASTA EL 31/12/2017
D.S 025-2017-MTC	HASTA EL 31/12/2018

- 2.88 En tal sentido, siendo que a la fecha la autoridad competente de la certificación (INACAL), no ha aprobado los procedimientos y protocolos necesarios para la certificación de los sistemas de control y monitoreo inalámbrico instalado en los vehículos que son empleados para la detección de infracciones al tránsito terrestre, corresponde modificar el literal a) del numeral del artículo 327° del TUO del RETRAN, en los términos siguientes:

“Artículo 327.- Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta

(...)

2 (...)

- a) *Contar con medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos debidamente certificados por la autoridad nacional competente, salvo que no exista norma técnica vigente sobre su utilización.*

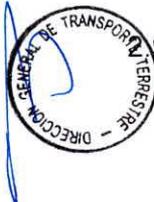
La citada certificación no debe tener más de un año de antigüedad, excepto que la normativa específica que regule el medio tecnológico empleado establezca un plazo diferente de certificación.”

- 
- 2.89 De la propuesta normativa, se advierte que la certificación seguirá siendo exigible en aquellos casos en la autoridad competente (INACAL) haya aprobado las normas técnicas para su utilización.

INCORPORACIÓN AL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

Incorporación de la Octava Disposición Complementaria Final al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

- 
- 2.90 El Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, en adelante el Reglamento de Licencias, tiene por objeto entre otros, mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, regular los requisitos y procedimientos para la obtención, duplicado, canje, recategorización, revalidación y cancelación de licencias de conducir.

- 
- 2.91 En ese sentido, a efectos de estandarizar el sistema de emisión de licencias de conducir, se implementó un sistema informático sobre el cual descansa el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir, que comprende, la

evaluación médica y psicológica, la formación, así como la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción de los postulantes y/o conductores, el cual ha sido denominado Sistema Nacional de Conductores.

- 2.92 Asimismo, conforme al literal k) del artículo 45 y al literal o) del artículo 63 del Reglamento de Licencias, es obligación de las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud, de las Escuelas de Conductores y de los Centros de Evaluación, suministrar la información requerida por la autoridad.
- 2.93 En tal sentido, dentro del rol rector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se deben prever medidas orientadas a que el Sistema Nacional de Conductores se encuentre en óptimo funcionamiento y guarde las condiciones de seguridad adecuadas, motivo por el cual, resulta necesario que las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud, las Escuelas de Conductores y Centros de Evaluación brinden información sobre los registros de sus usuarios en el mencionado Sistema, en la forma y oportunidad que requiera la Dirección General de Transporte Terrestre, lo cual conlleva a la incorporación de una Disposición Complementaria Final al Reglamento de Licencias.
- 2.94 Debe quedar claro que el Sistema Nacional de Conductores debe ser un mecanismo que asegure la transparencia e integridad de la información, no debiendo tolerar acto alguno de manipulación o fraude que vician la finalidad del sistema que es la trazabilidad de la información y el adecuado otorgamiento de una licencia de conducir. Es por ello que asegurar el correcto funcionamiento del sistema, el MTC debe exigir permanentemente y validar la información respecto a los agentes que hacen uso de dichos sistemas.

OTRAS DISPOSICIONES

Prórroga de la jornada de conducción

- 2.95 El numeral 30.2 del artículo 30 del RENAT establece que los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno. De la misma manera, establece que la duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas en un período de veinticuatro (24) horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción en un servicio.
- 2.96 Del mismo modo, el numeral 30.9 del artículo 30 del RENAT señala que los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público regular de personas de ámbito provincial, no deberán realizar jornadas de conducción efectiva continua de más de cinco (5) horas y, deberán gozar de un tiempo de descanso entre cada jornada de conducción no menor de una (1) hora. En caso que la jornada de conducción efectiva sea menor de dos (2) horas, el tiempo de descanso será no menor de treinta (30) minutos. La duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas en un período de 24 horas.
- 2.97 El penúltimo párrafo de la Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RENAT, señala que hasta el 31 de diciembre de 2011 se deja en suspenso lo



dispuesto en los numerales 30.2 y 30.9 del artículo 30 en cuanto a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta esa fecha queda establecida en doce (12) horas en un período de veinticuatro (24) horas.

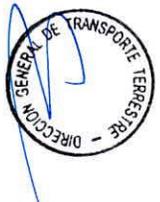
- 2.98 Si bien es cierto, el parque autorizado de las empresas de transporte de pasajeros se ha ido incrementando, en especial en los periodos de auge económico, esta situación también ha generado el incremento de las externalidades negativas del transporte como lo es la informalidad. El Estado no ha generado necesariamente políticas adecuadas para que sus servicios se adecuen a las nuevas exigencias del comercio y la economía, y no solo servicios sino también la función de fiscalización que, en muchos casos, ha quedado desfasada por razones tanto regulatorias como tecnológicas.
- 2.99 Lo señalado se puede graficar fácilmente en la situación de la emisión licencias de conducir profesionales. De acuerdo a la Tabla de más abajo, el número de conductores con licencias vigentes para conducir vehículos destinados al transporte de personas se viene incrementando en una tasa promedio ligeramente mayor que el parque habilitado para transporte de personas y considerando licencias de categorías AIIb, AIIIb y AIIIc. Si excluimos las licencias de la categoría AIIb, que están dirigidas a vehículos de configuración M2 y N2, la situación se puede tornar crítica por cuanto el promedio de la tasa se reduce en relación al crecimiento del parque.

A ello debemos agregar que las anomalías del mercado en el Sector Transporte, en especial la informalidad, ejercen una fuerte influencia en el mercado laboral que hace que muchos conductores profesionales trabajen para dicho sector.

Tabla de Licencias vigentes y parque vehicular habilitado para el transporte de personas, 2012 – 2017

Año	A II b	A III b	A III c	Total	Parque habilitado personas
2012	315,048	47,749	263,313	626,110	8,448
2013	382,645	60,961	279,896	723,502	9,190
2014	479,422	68,557	320,552	868,531	9,932
2015	580,036	67,662	349,803	997,501	11,058
2016	669,760	67,444	376,635	1,113,839	12,621
2017	669,597	67,516	378,528	1,115,641	13,635
Crecimiento Anual 2012-2017	16%	7%	8%	12%	10%

Fuente: SNC, elaboración propia.



- 2.100 En suma, la situación descrita genera una situación de disparidad que se agravaría si por ahora no se mantiene la jornada máxima diaria de 12 horas, pues en tramos que no superan dicho margen se tendrían que contratar hasta tres conductores. Evidentemente la situación de disparidad se torna más crítica puesto que el transporte informal no cumple con la cantidad de conductores ni la jornada de conducción diurna y nocturna establecidas por norma.
- 2.101 Adicionalmente, a la fecha el MTC viene trabajando una modificación estructural al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir que pone el énfasis de la fiscalización en la correcta evaluación de los conductores. Para obtener los resultados esperados (mayor número de conductores profesionales debidamente capacitados) se requiere en primer término aprobar la norma y establecer un periodo de tiempo razonable.
- 2.102 En atención a lo expuesto, resulta necesario que prorrogar hasta el 30 de junio de 2019, lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 2 del Decreto Supremo N° 025-2017-MTC, en cuanto a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta dicha fecha queda establecida en doce (12) horas en un periodo de veinticuatro (24) horas, lo cual no enerva la obligatoriedad de las normas sobre conducción efectiva de no más de cinco (5) horas en el servicio diurno o no más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.

DEROGACIÓN DE LA TERCERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL DEL DECRETO SUPREMO N° 009-2015-MTC

- 2.103 En principio, cabe señalar que el RETRAN, en su Sección IV, regula los aspectos concernientes a las velocidades máximas y mínimas para los vehículos que se desplazan en las vías públicas a nivel nacional.
- 2.104 En concordancia con ello, en el Anexo I del referido dispositivo legal, se tipifican las infracciones por la inobservancia de las velocidades establecidas, conforme se detalla a continuación:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
M	MUY GRAVES					
(...)						
M.20	No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos.	Muy grave	Multa 18% UIT	50		

- 2.105 Adicionalmente, el RETRAN ha previsto la aplicación de un margen de tolerancia de 5km/h a la velocidad máxima permitida. Por ello, cuando se detecten este tipo de infracciones mediante mecanismos tecnológicos o computarizados deberá considerarse el referido margen de error a efectos de sancionar la conducta infractora.

2.106 De otro lado, mediante la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 009-2015-MTC, se estableció que cuando se detecten infracciones por exceso de velocidad a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico instalado en los vehículos, la autoridad fiscalizadora deberá considerar un margen de error de 10 Km/h.

2.107 Ahora bien, siendo que el RETRAN regula un margen de tolerancia para la detección de infracciones por exceso de velocidad, a través de cualquier medio tecnológico, lo que incluye al sistema de control y monitoreo inalámbrico, carece de sustento establecer un margen de error distinto cuando la detección es realizada a través del referido sistema.

2.108 A esto se suma que, según lo informado por la SUTRAN, la ampliación del margen de tolerancia a 10Km, significó un aumento de la velocidad promedio por excesos de velocidad; la que actualmente está en 106 Km/h²⁸; es decir, se incrementó el riesgo de accidentes de tránsito.

En tal sentido, a fin de salvaguardar la seguridad, vida y salud de las personas que se puedan verse afectados por la ocurrencia de accidentes de tránsito, derivados de los excesos de velocidad, corresponde derogar la Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 009-2015-MTC, con lo cual solo será de aplicación el margen de tolerancia de 5 Km/h, señalado en el artículo 168-A del RETRAN

III. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

Las modificaciones propuestas al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, no generan gasto alguno al Estado, puesto que las mismas están orientadas a garantizar que los vehículos cumplan con las condiciones técnicas adecuadas para circular en condiciones seguras, para ello es necesario fortalecer a corto plazo el régimen de fiscalización y sanciones a cargo de la entidad competente para ello, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, en adelante la SUTRAN;

Por otra parte, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, establece en sus artículos 20 y 21, la obligación de que los vehículos de pasajeros y mercancías cuenten con un sistema de control y monitoreo inalámbrico que transmita a la autoridad competente la información generada por éstos, de acuerdo a las características técnicas y funcionalidades establecidas mediante Resolución Directoral, obligación que en el caso del servicio de transporte de carga ha venido suspendiéndose; no obstante, el artículo 3° del Decreto Supremo N° 025-2018-MTC, se dispuso ampliar hasta el 31 de diciembre de 2018 el plazo contenido en los Cronogramas de implementación del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico para el transporte de mercancías especiales y generales, aprobados mediante Decreto Supremo N° 016-2017-MTC y Resolución Directoral N° 4972-2017-MTC/15, en lo referente a contar con un sistema de control y monitoreo inalámbrico en el transporte de mercancías;

Al respecto, es necesario prever y disuadir conductas orientadas a incumplir la obligación y a evitar la adulteración, modificación u otras conductas que

²⁸ Fuente: Información brindada por el CGM SUTRAN al 18.10.2018.

atenten contra la veracidad de la información transmitida, resultando necesario precisar aspectos concernientes a dichas inconducta, siendo necesario para ello tipificar de forma adecuada las infracciones a la citada obligación;

Asimismo, corresponde modificar el numeral 100.5.3 del artículo 100° del RENAT, a efectos de precisar el rango de la sanción pecuniaria para las infracciones muy graves; En igual sentido, es necesario modificar el numeral 30.2 del artículo 30 del RENAT establece que los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno; asimismo, establece que la duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas en un período de veinticuatro (24) horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción en un servicio;

El crecimiento del parque automotor que ha originado un déficit de conductores profesionales, así como distintas externalidades negativas originadas en el servicio de transporte, generan la necesidad de que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante el MTC, evalúe medidas a efectos de incentivar la profesionalización de conductores debidamente evaluados y de forma transparente; razón por la cual es necesario prorrogar hasta el 30 de junio de 2018, lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 2 del Decreto Supremo N° 025-2017-MTC, en cuanto a la jornada máxima diaria acumulada de conducción, la misma que hasta dicha fecha queda establecida en doce (12) horas en un periodo de veinticuatro (24) horas;

De otro lado, considerando el rol rector del MTC, se están previendo medidas orientadas a fortalecer el Sistema Nacional de Conductores y garantizar la transparencia y el correcto uso del sistema, para lo cual resulta necesario que las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud, las Escuelas de Conductores y los Centros de Evaluación brinden información solicitada por el ente rector para dichos fines, las mismas que redundarán en un beneficio para las mismas y para colectividad en general.

Finalmente, las modificaciones e incorporaciones propuestas en el presente proyecto normativo están orientadas a fortalecer la fiscalización de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, de los servicios de transportes y asegurar el correcto funcionamiento de las entidades complementarias que operan en el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir; las mismas que permitirán obtener los siguientes beneficios:

- Fortalecer las labores de fiscalización, mediante la incorporación de conductas infractoras que permitan sancionar comportamiento de aquellos Centros de Inspección Técnica Vehicular que estén orientados a evadir los procedimientos para el otorgamiento de una Certificado de Inspección Técnica Vehicular, asimismo Asegurar la detección de conductas a infractoras de acuerdo a la dispuesto en el TUO de la Ley de Procedimiento Administrativo General, y la correcta tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores.
- Generar conductas infractoras con la finalidad de disuadir comportamientos vinculados a la transmisión de la señal de GPS.



- Fortalecer el Sistema Nacional de Conductores, mediante la solicitud de información de cumplimiento de condiciones para la operación como entidad complementaria, con la finalidad de mejorar los accesos al referido sistema.

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

Respecto del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, el presente proyecto de Decreto Supremo propone lo siguiente:

- Modifica el numeral 10.1 del artículo 10, el numeral 13.2 del artículo 13, el numeral 22.2 del artículo 22, los numerales 1, 2, 6 y 8 del artículo 48, el artículo 75, la Segunda Disposición Complementaria Transitoria y las infracciones tipificadas con los códigos IT8, IT14, IT15, IT17, IT18, IT25, IT30, IT31 e IT35 del Anexo "Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV.
- Incorpora el artículo 76 al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC.

Respecto del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, la presente propuesta normativa propone lo siguiente:

- Modifica el artículo 12-A y el numeral 100.5.3 del artículo 100 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- Incorpora el numeral 41.3.5.8 al artículo 41 y el código de infracción S.11 al Anexo 2: Tabla de Infracciones y Sanciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC).

Respecto del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el proyecto de Decreto Supremo propone lo siguiente:

- Modifica el literal a), del numeral 2) del artículo 327 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

Respecto al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC propone lo siguiente:

- Incorpórese la Octava Disposición Complementaria Final al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC

