EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO, APROBADO POR EL DECRETO SUPREMO N° 033-2001-MTC

I. OBJETO

El presente Decreto Supremo tiene como objeto modificar el artículo 57, el artículo 90, el artículo 168-A, el subnumeral 1.1 del artículo 336, el artículo 340; así como modificar, incorporar y derogar diversas infracciones contenidas en el Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I "Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre" del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC (en adelante, RETRAN).

II. FINALIDAD

La finalidad del presente Decreto Supremo es contar con medidas efectivas y razonables que promuevan un mayor cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores, garantizado la seguridad vial, así como la vida e integridad de los usuarios, estableciendo mecanismos que permitan disuadir la comisión de conductas infractoras durante la circulación en las vías terrestres.

III. MARCO JURÍDICO

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 1, que la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, consagrando, en el numeral 1 de su artículo 2, el derecho a la vida e integridad física[1]. A su vez, el numeral 22 del artículo 2 del referido texto constitucional, reconoce el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, con lo cual la protección a la persona humana y su integridad constituyen valores de arraigo constitucional.

En ese marco, en materia de transporte y tránsito terrestre nuestro régimen jurídico cuenta con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTTT), cuyo artículo 3 establece que la actividad 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.

Del mismo modo, el literal a) del artículo 16 de la LGTTT, dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos en dicha Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, los que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo y los gobiernos Regionales o Locales.

El artículo 23 de la LGTTT establece que los Reglamentos Nacionales son aprobados por

[1] **Constitución Política del Perú**
Artículo 1.-La defensa de la persona humana y el respecto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.
Artículo 2.- A la vida, a su identidad, a su integridad física (…)

Firmado digitalmente por: SUTTA SOTO Ismael FAU 20131379944 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 04/06/2025 18:44:05-0500

Firmado digitalmente por: ARROYO TOCTO Victor Adrian FAU 20131379944 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 04/06/2025 18:36:05-0500

decreto supremo refrendado por el MTC y que su contenido, materia de regulación, puede, de ser necesario, ser desagregada.

De esta manera, mediante el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, se aprueba el RETRAN, el cual establece las disposiciones que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito.

Ahora bien, a efectos de alcanzar la finalidad señalada en el punto II del presente documento, el MTC considera oportuno modificar el RETRAN, lo cual es conforme a las normas constitucionales y legales vigentes; conforme se detalla en los párrafos siguientes.

IV. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

4.1 SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

- **Respecto al artículo 57 y las infracciones de tránsito tipificadas en el Anexo I del RETRAN**

El presente Decreto Supremo aborda dos (2) problemas públicos, siendo el primero de ellos el *"incumplimiento de las reglas de tránsito por parte de conductores de vehículos automotores en los últimos 3 años".*

Es importante mencionar que el artículo 82 del RETRAN establece que el conductor debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito, es decir, que durante la conducción se respeten las reglas de tránsito, toda vez que una circulación prudente procura la salvaguarda de los otros usuarios de las vías como los peatones, ciclistas, personas de edad, etc. No obstante, según datos del Observatorio de Seguridad Vial[2], se reporta que el 58% de los accidentes de tránsito son atribuibles a errores humanos, destacando la imprudencia, el exceso de velocidad, maniobras no permitidas y/o desacato de señales de tránsito, lo que refleja el desacato de las reglas de tránsito como las principales causas. De igual modo, investigaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA)[3] han identificado patrones similares. Un informe global sobre seguridad vial señala que, en países en desarrollo, donde la regulación y la vigilancia no son cumplidas de manera correcta, el incumplimiento de normas como el uso de cinturones de seguridad, el respeto a los límites de velocidad y la no conducción bajo los efectos del alcohol son prácticas recurrentes que incrementan las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito.

Además, cabe señalar, que la proporcionalidad de las sanciones es fundamental en el proceso administrativo sancionador, ya que evita la aplicación de sanciones excesivas o insuficientes. En ese sentido, resulta necesario establecer medidas que conlleven a la eficacia de las acciones de control y fiscalización de la autoridad competente.

Da manera particular podemos señalar que el artículo 57 del RETRAN establece lo siguiente: *"Los usuarios de la vía están obligados a obedecer de inmediato las indicaciones sobre el tránsito de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados*

[2] Observatorio de Seguridad Vial (2024). Boletín Semestral. https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semestre-2024/

[3] Organización Mundial de la Salud (2009). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial es hora de pasar a la acción. https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/44137/9789243563848_spa.pdf?sequence=1

al control del tránsito. Las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación".

Al respecto, la redacción del referido artículo 57 resulta amplia. Tengamos presente que la regulación debe procurar ser precisa a efectos de que los administrados puedan comprender los supuestos que ameritarían en el inicio de un procedimiento administrativo sancionador en caso de incumplimiento. A efectos de una adecuada predictibilidad a los conductores, existe la necesidad de precisar qué acciones de desobediencia serían objeto de sanción administrativa (a mayor detalle se realiza los comentarios en el numeral V de la presente Exposición de Motivos). Se debe señalar que la infracción M18 tipifica actualmente esta conducta, la misma que registró 8,898 casos en el 2022[4] y 8,419 en el 2023[5].

Así pues, existe un elevado número de siniestros de tránsito que se vincula al incumplimiento de la normativa de tránsito, lo cual pone en evidencia la existencia de riesgos a la seguridad vial por las acciones de los conductores; ante ello, es fundamental reconocer que el factor humano constituye uno de los principales elementos desencadenantes de los siniestros de tránsito, debido a una conducción inadecuada o irresponsable de los vehículos, así como a la transgresión de las normas de tránsito establecidas.

Adicionalmente, como parte de esta problemática, se advierte un elevado número de infracciones a los límites de altura máxima permitida en las vías públicas entre los años 2023 y 2024, lo cual no solo genera daños materiales a la infraestructura vial, sino que, como consecuencia de ello, ocasiona interrupciones en el tránsito, afectando la fluidez del tráfico y causando congestión vehicular. Un vehículo que queda atascado o que daña parte de la infraestructura (Ej.: puentes, túneles, etc.) puede provocar desvíos, retrasos y perjuicios para los conductores y usuarios del servicio de transporte, así como también para los servicios de emergencia y transporte público.

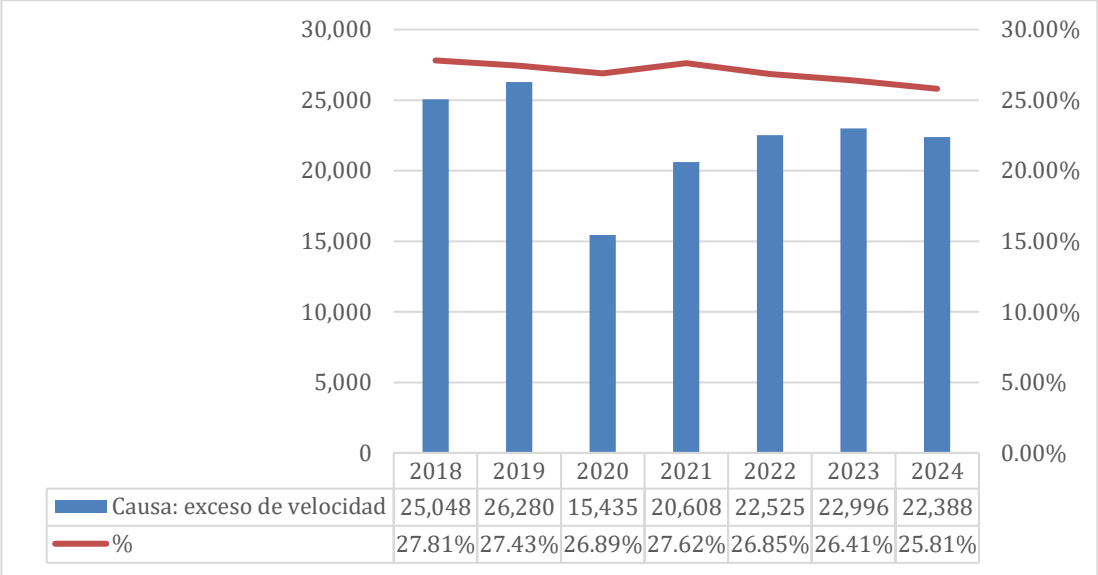
- **Respecto al artículo 168-A del RETRAN**

Como segundo problema público identificado en el presente Decreto Supremo se tiene al *"Elevado número de accidentes de tránsito por exceso de velocidad".*

En general, los accidentes vinculados al exceso de velocidad representan la cuarta parte de los accidentes ocurridos entre el 2018 y 2024, según información de la PNP, siendo este una de las principales causas de accidentes, solo por debajo de los consignados como "imprudencia del conductor".

[4] https://www.policia.gob.pe/estadisticopnp/documentos/anuario-2022/anuario-estadistico-policial-2022.pdf
[5] https://www.policia.gob.pe/siepol/documentos/anuario-2023/2.%20ANUARIO%20PNP%202023.pdf

Gráfico N° 1: Accidentes de tránsito vinculados a la causa “exceso de velocidad”



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Causa: exceso de velocidad	25,048	26,280	15,435	20,608	22,525	22,996	22,388
%	27.81%	27.43%	26.89%	27.62%	26.85%	26.41%	25.81%

Fuente: SECEJE PNP/DIRTIC - DIVEST

Por otro lado, se debe señalar que entre enero del 2021 y setiembre del 2024 se realizaron un total de 449,588 fiscalizaciones con cinemómetro[6].

Conforme a ello, este problema se encuentra vinculado a la tolerancia de velocidades, regulado en el artículo 168-A del RETRAN, que señala textualmente que, “*en la supervisión y/o detección de infracciones a las velocidades máximas permitidas en el presente Reglamento se aplica un margen de tolerancia de cinco (5) Km/h, por lo que el exceso de velocidad es sancionable sólo cuando en la medición se supere la velocidad máxima más el margen de tolerancia señalado*”.

Asimismo, de acuerdo al artículo 327 del RETRAN, las infracciones de tránsito pueden ser detectadas a través de intervenciones realizadas en la vía pública; mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico; o por denuncia ciudadana. Asimismo, de acuerdo al literal a) del numeral 2 del mencionado artículo, los medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos deben encontrase debidamente certificados por la autoridad nacional competente, salvo que no exista norma técnica vigente sobre su utilización.

Como es de verse, conforme a lo dispuesto en los artículos 168-A y 327 del RETRAN, de manera concordante, en el control de la velocidad vehicular se aplica un margen de tolerancia de 5 Km/h sobre la velocidad vehicular permitida, siendo que, este control es realizado por medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico (en adelante, los instrumentos tecnológicos), los cuales pueden o no encontrarse certificados.

Conforme a la normativa citada, el RETRAN regula un único margen de tolerancia sobre la velocidad permitida, el mismo que se viene aplicando a los instrumentos tecnológicos en el control de la velocidad que se vienen utilizando; como, por ejemplo los cinemómetros y el sistema de control y monitoreo inalámbrico: GPS, este último exigible para los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre.

6 https://www.gob.pe/institucion/sutran/colecciones/2292-reportes-estadisticos-fiscalizacion-con-cinemometros y https://www.gob.pe/institucion/sutran/informes-publicaciones/6419897-reportes-estadisticos-sutran-2024

Ahora bien, con motivo de los elevados índices de infracciones por exceso de velocidad, se prevé la incorporación de otros instrumentos tecnológicos para mayor y mejor fiscalización; sin embargo, dadas sus distintas características técnicas y condiciones operativas, estos no necesariamente comprenden el margen de tolerancia vigente, por lo que su aplicación afectaría la eficacia y precisión de los referidos instrumentos en el control de la velocidad vehicular permitida.

En dicho contexto, se ha identificado que la aplicación de un único margen de tolerancia sobre la velocidad vehicular, constituye una limitación para la incorporación de nuevos instrumentos tecnológicos de control de la velocidad, razón por la cual, resulta necesario modificar dicha disposición a efectos de permitir que el margen tolerancia se determine sobre la base de la tecnología utilizada en cada instrumento.

Las distintas tecnologías pueden emplear mediciones de velocidad media (tiempo transcurrido entre dos puntos conocidos), que comprende radar (fijo o móvil), lidar, o cámaras foto-radar; o a través de velocidad instantánea, que comprende control por tramos mediante reconocimiento automático de matrículas, vehículos aéreos (drones o helicópteros) con VASCAR (*Visual Average Speed Computer And Recorder*, computadora y grabadora visual de velocidad promedio), siendo sensibles a errores producto de la falta de calibración, variables climáticas, interferencias, desempeño del operador, entre otros. Estos sistemas varían en sus márgenes de error, según las características de cada tecnología y los umbrales de velocidad pertinentes con valores establecidos de entre ±3 km/h a ±5 km/h o con entre 3% a 5% de la velocidad medida[7].

4.2 SOBRE EL ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR

- **Respecto a los artículos 57 y las infracciones de tránsito tipificadas en el Anexo I del RETRAN**

El comportamiento humano representa un factor determinante en la alta siniestralidad vial en el Perú, atribuible al reducido compromiso de los conductores con la seguridad vial y el cumplimiento de la normativa. Dicho ello, durante los últimos años se ha mostrado un incremento preocupante en la ocurrencia de siniestros de tránsito. Entre los años 2019 a 2023, se han registrado más de 398 mil siniestros de tránsito a nivel nacional, de acuerdo con la información de los Anuarios Estadísticos de la Policía Nacional del Perú.

Entre 2019 y 2023, el factor conductor fue responsable del 66% de los accidentes de tránsito, asociados principalmente a excesos de velocidad, imprudencia, conducción bajo efectos del alcohol, excesos de carga, desacato de señales de tránsito, invasión de carril y vehículo mal estacionado. Asimismo, se evidencia que el año 2023 tuvo un incremento del 3.6% de ocurrencias de siniestros de tránsito por el factor conductor, en comparación con el año 2022.

Asimismo, se observa que las regiones de Lima (132,544), La Libertad (17,697), Arequipa (16,824), Piura (11,602) y Lambayeque (11,383) concentran la mayor cantidad de siniestros de tránsito asociados al conductor, a nivel nacional. Por otra parte, se observa que dentro de las tres regiones con menor incidencia se encuentran Loreto (966), Tumbes (964) y Huancavelica (320) siniestros.

[7] Esto se desarrolla en el caso de España, con normas como la Ordenanza ITC/3123/2010, actualizada a la orden ICT/155/2020 de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida., en particular su anexo XII “Instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor”.

Con respecto a los vehículos de los conductores involucrados en siniestros de tránsito fatales, la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial registra que las motocicletas con 25% son los principales vehículos, seguido de automóviles (20%), camiones y camioneta pick up con 9% cada uno.

En relación a los siniestros de tránsito fatales, para el periodo 2021 se registraron 2,392 siniestros fatales, mientras que en el periodo 2022 se registraron 2,479 siniestros y para el 2023 se registraron preliminarmente 1,841 siniestros. En estos siniestros fatales se han involucrado 8,400 conductores, de los cuales resultaron fallecidos 3,322 conductores, 1,154 resultaron lesionados y 3,894 conductores ilesos.

De igual modo, como consecuencia de la trasgresión de las normas de tránsito, se observa que entre los años 2018 a 2023, se registraron más de 4 millones de infracciones de tránsito, según la información proporcionada por la Dirección de Circulación Vial a la Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto (OGAME) del MTC, observándose un incremento del 1.2% en el año 2023 respecto al año 2022.

Dicha evidencia muestra un patrón de incumplimiento sostenido de las normas, en el que las infracciones más cometidas fueron: G47.Estacionar en lugar que afecte la operatividad del servicio de transporte público de pasajeros o carga o que afecte la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o impida observar la señalización; G10. Incumplir las disposiciones sobre el uso de las vías de tránsito rápido y/o de acceso restringido; L07. Utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria; G28.En vehículos de las categorías M y N, no llevar puesto el cinturón de seguridad y/o permitir que los ocupantes del vehículo no lo utilicen, en los casos en que, de acuerdo con las normas vigentes, exista tal obligación; y, G40.Estacionar el vehículo en zonas prohibidas o rígidas señalizadas o sin las señales de seguridad reglamentarias en caso de emergencia.

Lo señalado, representa el 44% del total de infracciones cometidas a nivel nacional, durante este periodo. Siendo las regiones de Lima, Junín y Arequipa, las que consolidaron la mayor incidencia de infracciones.

De acuerdo a la información disponible de infracciones de tránsito es posible identificar la clase de licencia de conducir asociada a la infracción. Por tanto, se observa que para el año 2023 el 35% de infracciones están asociadas a licencias profesionales. Asimismo, de estas licencias profesionales, la licencia A IIb (que permite conducir camionetas, furgones cerrados y minibuses) y la licencia A IIIc son las que se identifican con mayor incidencia en la comisión de infracciones. Para el año 2023, el 47% de licencias profesionales asociadas a infracciones, corresponde al tipo A IIb, mientras que el 26% al tipo A IIIc.

Otro aspecto relevante vinculado con el incumplimiento de las normas de tránsito, es lo concerniente al incumplimiento de la altura máxima permitida en las vías públicas. Al respecto, es menester señalar que, según el informe técnico N° 001-2025-PAVM, remitido mediante Oficio N° D000004-2025-MML-GMU, se han registrado 15 incidentes entre los años 2023 y 2024 donde se ha registrado daños a puentes e importantes gastos de reparación de la infraestructura vial. De manera particular, los accidentes más resaltantes entre el 2023 y 2024 vienen a ser los siguientes:

Tabla. Daños más resaltantes a la infraestructura vial

N°	Ítem	Cantidad
1	Incidentes	15
2	**Monto estimado más alto por daños a la infraestructura**	**S/. 262,210.31 (Puente Ricardo Palma)**
3	Monto estimado más bajo por daños a la infraestructura	S/. 9,776.06 (By Pass Ovalo Higuereta)
4	Monto total estimado de los incidentes	S/. 1'025,185.32
5	Monto total ejecutado por las intervenciones	S/. 364,609.26

Fuente: Informe técnico N° 001-2025-PAVM de la Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima

Según la información de la Municipalidad Metropolitana de Lima, la emergencia vial y daños sufridos en el puente Ricardo Palma (Av. Abancay cdra. 1), generó que la Subgerencia de Estudios y Regulación de la Gerencia de Movilidad Urbana de la MML, emitiera la Resolución de Subgerencia N°D003522-2024-MML-GMU-SER de fecha 15 de octubre de 2024 y la Resolución de Subgerencia N°D003604-2024-MML-GMU-SER de fecha 21 de octubre de 2024, mediante el cual autorizó a la Empresa Municipal de Apoyo a Proyectos Estratégicos Sociedad Anónima – EMAPE S.A., la interferencia de vías para los trabajos de reparación del Puente Ricardo Palma

Asimismo, la Subgerencia de Gestión y Fiscalización de la MML en apoyo para la interferencia de vías dispuso la presencia de Inspectores Municipales para desviar el tránsito vehicular. Esta medida requirió la presencia de personal las 24 horas del día, desde el 12 de octubre del presente año hasta la actualidad (durante 3 meses aproximadamente).

Tabla. Personal empleado

N°	PERSONAL	DÍAS	CANTIDAD IMT TRES TURNOS	MONTO MENSUAL	TOTAL S/
1	IMT	LUNES - SÁBADOS	10	S/ 1500	15,000.00
		DOMINGO Y FERIADOS	6	S/ 1500	9,000.00

Fuente: Informe técnico N° 001-2025-PAVM de la Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima

Imagen. Colisión contra pasarela de acceso a la Estación Atocongo del 11.11.24

Fuente: Informe técnico N° 001-2025-PAVM de la Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima

Tabla. Daños a infraestructura vial

ITEM	DENOM.	DISTRITO en que se realizó el Acta de Constatación	FECHA INCIDENTE	ACTA CONST. PNP	DENUNCIA PNP	SEG.	TIPO DE INCIDENTE	MONTO ESTIMADO	ACCIONES TOMADAS	MONTO EJECUTADO POR INTERVENCIONES	OBS.
1	PUENTE PERSHING (LA MARINA)	MAGDALENA	27/07/2024	30004270		SI	CHOQUE EN PORTICO DE SACRIFICIO S-N	S/ 8,023.63	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		PUENTE SINIESTRADO POR 2DA OCASIÓN
2	3V PASO OVALO HIGUERETA	MIRAFLORES	13/07/2024	30046408		SI	CHOQUE EN VIGA E-O	S/ 9,776.66	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		
3	PUENTE VEHICULAR 28 DE JULIO VPR	LIMA	11/07/2024	29940032		SI	CHOQUE EN VIGA N-S	S/ 20,371.34	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		
4	PUENTE PEATONAL BAJADA DE BAÑOS	BARRANCO	9/07/2024	29902579		SI	ABOLLADURA EN SEÑALETICA	S/ 4,028.52	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		PUENTE SINIESTRADO POR 2DA OCASIÓN
5	PUENTE RICARDO PALMA	RIMAC	25/06/2024	29816864		SI	CHOQUE EN VIGA N-S	S/ 64,500.00	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		PUENTE SINIESTRADO POR 2DA OCASIÓN
6	BYPASS CIUDAD DE DIOS	SAN JUAN DE MIRAFLORES	24/06/2024	29803017		NO	CHOQUE EN VIGA S-N	S/ 40,340.15	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		
7	PUENTE EDUARDO VILLARAN	SAN ISIDRO	20/06/2024	29776654	2978101 S	SI	CHOQUE EN VIGA N-S	S/ 23,167.00	NO SE REALIZO INTERVENCIÓN DE MANTENIMIENTO		
8	PUENTE PEATONAL BAJADA DE BAÑOS	BARRANCO	8/06/2024	29673738	29657936	SI	CHOQUE EN VIGA S-N	S/ 80,000.00	SE EJECUTO EL "SERVICIO DE REPARACIÓN DEL PUENTE PEATONAL BAJADA LOS BAÑOS - BARRANCO"	S/ 71,855.03	
9	PUENTE PERSHING (LA MARINA)	JESUS MARIA	20/05/2024	29557197		SI	ABOLLADURA EN PORTICO DE SACRIFICIO N-S	S/ 18,540.00	SE EJECUTO EL "SERVICIO DE REPARACION DEL PORTICO DE SACRIFICIO DEL PUENTE MANTENIMIENTO DEL PUENTE PEATONAL AV LA MARINA PUEBLO LIBRE"	S/ 16,025.68	
10	PUENTE OVALO PLAZA UNION	LIMA	19/04/2024	29366837		SI	CHOQUE EN VIGA S-N	S/ 189,973.84	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		
11	PUENTE RICARDO PALMA	RIMAC	14/03/2024	29075957		SI	CHOQUE EN VIGA N-S	S/ 262,210.31	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		
12	PUENTE HUANUCO	RIMAC	16/01/2024	28411631		SI	CHOQUE EN VIGA S-N	S/ 238,206.80	SE EJECUTO EL"SERVICIO DE REFORZAMIENTO DE LA PRIMERA VIGA CAJON DEL PUENTE VEHICULAR HUANUCO-CARRIL SUR A NORTE, DISTRITO DE RIMAC"	S/ 269,806.40	
13	PUENTE BALTA	RIMAC	15/11/2023		27956527	SI	CHOQUE EN VIGA N-S	S/ 32,344.56	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		
14	PUENTE VEHICULAR DIEZ CANSECO	MIRAFLORES	9/08/2023	27109039		SI	CHOQUE EN BARANDA DE METAL	S/ 5,121.85	LA CUADRILLA GMOSP REALIZO LA REPOSICION DE BARANDA METALICA	S/ 5,121.85	
15	PUENTE VEHICULAR ARANBURU VPR	MIRAFLORES	17/02/2023	25681884		SI	CHOQUE EN BARANDA LATERAL	S/ 18,661.46	NO SE REALIZO INTERVENCION DE MANTENIMIENTO		
							TOTAL MONTO EJECUTADO POR INTERVENCIONES	S/ 1,025,185.32	TOTAL MONTO EJECUTADO POR INTERVENCIONES	S/ 364,009.26	

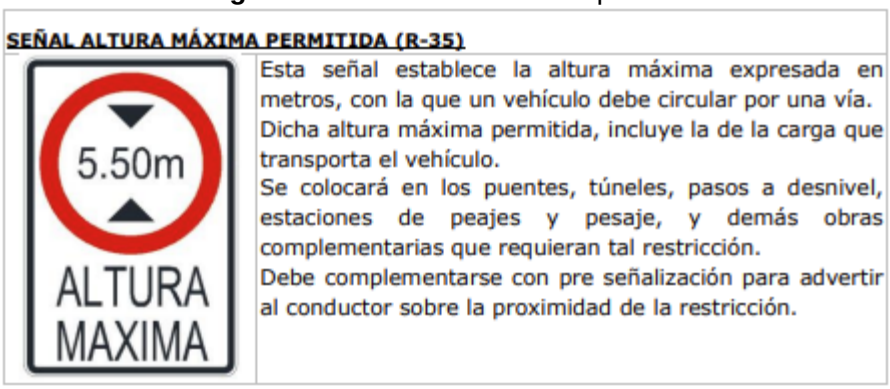
Fuente: Informe técnico N° 001-2025-PAVM de la Gerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad Metropolitana de Lima

Como se puede apreciar, durante el 2023 y 2024 en Lima Metropolitana se han suscitado diversos daños a la infraestructura vial (puentes) por parte de vehículos cuyas dimensiones excedían las dimensiones de alturas de dichas infraestructuras. Este escenario ocasiona no solo un riesgo a la seguridad vial, sino gastos en su reparación y situaciones de congestionamiento vial.

Por otro lado, el incumplimiento de las restricciones de altura puede generar interrupciones en el tránsito, afectando la fluidez del tráfico y causando congestión vehicular. Un vehículo que queda atascado o que daña parte de la infraestructura (Ej.: puentes, túneles, etc.) puede provocar desvíos, retrasos y perjuicios tanto para otros conductores como para los servicios de emergencia y transporte público. En este sentido, respetar los límites máximos de altura establecidos por las autoridades competentes es un aspecto importante para la circulación.

Tengamos en cuenta que el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito automotor para calles y carreteras,[8] aprobado por Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14, contempla la señal R-35 Señal Altura Máxima Permitida como una señal reguladora o de reglamentación, las cuales son de obligatorio cumplimiento.

Imagen. Señal de altura máxima permitida



La altura de 5.50m que establece la señal R-35 no debe entenderse como la única altura, sino que esta es referencial ya que dependerá de cada entidad gestora de la infraestructura vial establecer la razonabilidad de la altura tomando en cuenta las características de sus rutas e infraestructura existente. Ello también implica que la autoridad tenga que advertir al conductor con señalización complementaria.

Así pues, y tomando en cuenta la problemática existente sobre el daño a la infraestructura vial (ejemplo: puentes) y los graves riesgos que pude ocasionar para la seguridad vial, se ha considerado necesario establecer como obligación que se respete la altura máxima que vaya a establecer la autoridad competente.

Finalmente, a efectos de que la posible contravención de la obligación contemplada en el literal b) del numeral 2 del artículo 90, no suponga, a su vez, la configuración de la infracción tipificada en el literal d) del numeral 42.2 del artículo 42 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, lo cual generaría una posible lesión a la prohibición de doble juzgamiento (principio de non bis in idem), se tiene a bien incluir la precisión de que dicho posible escenario ilícito únicamente configura la infracción al RETRAN.

- **Respecto al artículo 168-A del RETRAN**

En la actualidad, uno de los instrumentos tecnológicos utilizados en las vías públicas es el cinemómetro, el cual cuenta con la NTP: “Norma Metrológica Peruana NMP 013:2010”.

[8] https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/MTC%20NORMAS/ARCH_PDF/MAN_6%20DCT-2016.pdf

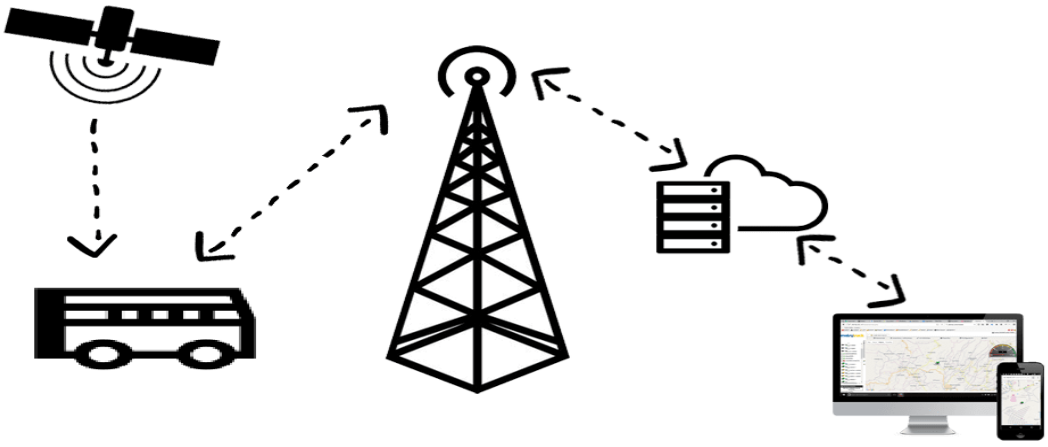
Dicha norma técnica establece que los cinemómetros, dependiendo de su tipo (fijo, portátil o móvil), cuentan con un margen de error que puede variar entre los ± 3 km/h, ± 5 km/h y ± 10 km/h; por otro lado, se tiene a los sistemas basados en navegación satelital, dentro de los cuales se encuentra el sistema de control y monitoreo inalámbrico - GPS, el cual es exigible para los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre (personas y mercancías); sin embargo, sobre dicho sistema, no se ha podido encontrar alguna normativa en particular que pueda determinar márgenes de error para los casos de medición de velocidad. No obstante, de acuerdo al Departamento de Tecnología Electrónica - E.T.S. Ingenieros de Telecomunicaciones de la Universidad de Málaga, el sistema GPS cuenta con imprecisiones, las cuales son producidas por factores como:

- ***"Perturbación ionosférica.*** *La ionosfera está formada por una capa de partículas cargadas eléctricamente que modifican la velocidad de las señales de radio que la atraviesan.*
- ***Fenómenos meteorológicos.*** *En la troposfera, cuna de los fenómenos meteorológicos, el vapor de agua afecta a las señales electromagnéticas disminuyendo su velocidad. Los errores generados son similares en magnitud a los causados por la ionosfera, pero su corrección es prácticamente imposible.*
- ***Imprecisión en los relojes.*** *Los relojes atómicos de los satélites presentan ligeras desviaciones a pesar de su cuidadoso ajuste y control; lo mismo sucede con los relojes de los receptores.*
- ***Interferencias eléctricas imprevistas.*** *Las interferencias eléctricas pueden ocasionar correlaciones erróneas de los códigos pseudo-aleatorios o un redondeo inadecuado en el cálculo de una órbita. Si el error es grande resulta fácil detectarlo, pero no sucede lo mismo cuando las desviaciones son pequeñas y causan errores de hasta un metro.*
- ***Error multisenda.*** *Las señales transmitidas desde los satélites pueden sufrir reflexiones antes de alcanzar el receptor. Los receptores modernos emplean técnicas avanzadas de proceso de señal y antenas de diseño especial para minimizar este error, que resulta muy difícil de modelar al ser dependiente del entorno donde se ubique la antena GPS.*
- ***Interferencia "Disponibilidad Selectiva S/A".*** *Constituye la mayor fuente de error y es introducida deliberadamente por el estamento militar.*
- ***Topología receptor-satélites.*** *Los receptores deben considerar la geometría receptor-satélites visibles utilizada en el cálculo de distancias, ya que una determinada configuración espacial puede aumentar o disminuir la precisión de las medidas. Los receptores más avanzados utilizan un factor multiplicativo que modifica el error de medición de la distancia (dilución de la precisión geométrica)"*[9]

En este contexto, si bien es cierto los instrumentos tecnológicos antes mencionados realizan la función de poder medir o calcular la velocidad a la cual recorre un vehículo, también es cierto que el funcionamiento de cada uno de ellos es distinto. A continuación, se puede observar de manera grafica como es que funciona un sistema basado en navegación satelital y los cinemómetros:

[9] Sistema de Posicionamiento Global (GPS): Descripción, Análisis de Errores, Aplicaciones y Futuro, Instituto de Automática Industrial Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Dpto. de Tecnología Electrónica E.T.S. Ingenieros de Telecomunicación. Universidad de Málaga.

Gráfico 1: Funcionamiento sistemas basados en navegación satelital



Fuente de la imagen: https://metrotrackcr.com/funcionamiento-del-rastreo.php (modificado)

Gráfico 2: Funcionamiento de los cinemómetros

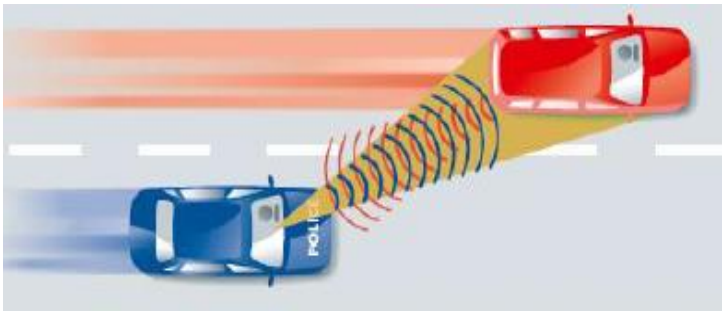
Cinemómetro fijo

Fuente de imagen: https://www.eldia.es/sociedad/2023/12/14/atento-truco-evitar-multas-trafico-dv-95818127.html

Cinemómetro portátil

Fuente de imagen: https://sutranweb.pe/cinemometro-sutran/

Cinemómetro móvil



Fuente de imagen: INACAL

A mayor abundamiento, corresponde señalar que las nuevas tecnologías a nivel mundial incorporan otros instrumentos tecnológicos para el control de la velocidad, como, por ejemplo: (i) **Detectores Ultrasónicos**, funcionan a través de microondas por medio de la transmisión activa de ondas de presión, a frecuencias superiores al rango audible humano. Estos detectores pueden medir volumen, ocupación, velocidad, y clasificación; (ii) **Detectores Acústicos**, es un sistema de micrófonos acústicos para captar estos sonidos desde un área específica dentro de un carril de una ruta. Los sensores acústicos pueden ser utilizados para medir velocidad, volumen, ocupación y presencia en la calzada[10]; (iii) **Detectores de espiras Inductivas (ILD)**, dispositivos más ampliamente usados para la detección vehicular. El lazo o espira es conectado, a través de un cable conductor, a una unidad detectora la cual detecta los cambios en la inductancia de la espira (cambios en el campo magnético del sensor) cuando un vehículo pasa por encima de él. Pueden también ser usados para medir velocidad (por medio de dos lazos separados por una corta distancia) y para clasificar tipos de vehículos. (iv) **Global Positioning System (GPS)**, Mide la velocidad de un vehículo utilizando la información de posición que recibe de los satélites en órbita. A través de la tecnología de triangulación, el GPS calcula la velocidad al determinar cuánto tiempo tarda una señal en viajar desde el satélite hasta el receptor en el vehículo[11].

Adicionalmente, se puede señalar otras tecnologías, como el uso del sistema de reconocimiento automático de matrículas (*Automatic number plate recognition* - ANPR) [12], siendo empleados también como método para la recaudación de peajes y para la

[10] https://rno-its.piarc.org/es/conceptos-basicos-its-tecnologias-its-datos-e-informacion/sensores-viales?utm_source=chatgpt.com
[11] https://tekoha.com.ar/como-mide-la-velocidad-el-gps-guia-completa-para-amantes-de-coches-y-motos/?utm_source=chatgpt.com
[12] https://platerecognizer.com/what-is-anpr/

vigilancia en semáforos, monitoreo de vehículos robados o sospechosos, etc. Este sistema suele tener una precisión del 95% o superior, pudiéndose mejorar con el uso de tecnologías como inteligencia artificial[13]. Este sistema permitiría tener una velocidad promedio (al compararse el tiempo entre el registro en dos puntos con una distancia conocida; sin embargo, está sujeto a errores no solo en la lectura de la placa sino también en la sincronización de los relojes, lo que limita su aplicación para el control de velocidad y su uso como evidencia[14].

Otra tecnología emergente es la *Visual Average Speed Computer And Recorder* (VASCAR), que consiste en un sistema que mide directamente el tiempo que demora un vehículo entre dos puntos fijados. Esta medición se realiza desde un punto fijo, desde un vehículo o en el aire. En tal sentido, actualmente se está empleando drones para la aplicación de multas por velocidad y otro tipo de infracciones[15].

Es importante resaltar que, como bien se ha evidenciado, la normativa vigente en la actualidad reconoce a través del artículo 168-A del RETRAN una consideración técnica para las mediciones de velocidad. Al respecto, como antecedente jurídico tenemos que, el referido artículo fue incorporado en mediante Decreto Supremo Nº 025-2014-MTC, y su exposición de motivos indica textualmente que, "*es de conocimiento público, que los velocímetros suelen tener errores respecto de las velocidades reales que registran, según marca, modelo y antigüedad del vehículo, y dimensión de neumáticos, entre otros. A ello se agrega el error del ojo humano del fiscalizador o del instrumento medidor, por lo que, basados en estas consideraciones, corresponde fijar un margen razonable de tolerancia a la velocidad máxima permitida, el cual hará justicia sobre errores posibles de lectura y medición*". Bajo esta premisa es que el legislador en su momento consideró que debe de existir un margen de tolerancia de 5 km/h para la medición de velocidad.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 025-2021-MTC se modifica entre otros el artículo 168-A, la referida modificación tuvo como finalidad establecer precisiones sobre la redacción, manteniendo el margen de tolerancia de 5 km/h. Sobre el particular en su exposición de motivos, textualmente indica que, "*La tolerancia establecida se determinó tomando como referencia la precisión de los dispositivos de medición de velocidad por láser y radar que, de acuerdo a la Asociación Mundial por la Seguridad Vial, generalmente varía + 2 km/h y + 3 km/h. En ese sentido, se optó por tomar un valor un poco más conservador igual a 5km/h.*"

Por todo lo anteriormente expresado, resulta necesario recalcar que el MTC, como máximo ente rector en tránsito y transporte conforme a LGTT, está plenamente facultado para establecer las normas y lineamientos necesarios para regular diversos aspectos del tránsito vehicular. Esta facultad le permite dictar normativa que desarrolle y complemente las disposiciones de la LGTT, asegurando su adecuada implementación y adaptabilidad al sector.

Una de las áreas clave bajo la competencia del MTC es la regulación de los límites de velocidad y la supervisión de su cumplimiento. En este contexto, el MTC tiene la potestad de establecer márgenes de tolerancia para la medición de velocidad, pudiendo considerar para ello las características técnicas de los dispositivos de medición. Esta facultad es esencial para garantizar una fiscalización eficiente, minimizando posibles errores en la detección de infracciones y contribuyendo a la seguridad vial.

---

[13] https://www.xataka.com/inteligencia-artificial/inteligencia-artificial-tambien-esta-carretera-asi-funciona-reconocimiento-automatico-matriculas-anpr

[14] https://rno-its.piarc.org/es/control-de-la-red-seguridad-vial/politicas-fiscalizacion

[15] https://www.race.es/multas-drones-dgt

En resumen, debemos entender que el MTC, en su rol de ente rector en tránsito y transporte, posee la competencia para regular aspectos técnicos como las tolerancias en la medición de velocidad, tal y como lo ha venido haciendo desde la incorporación del artículo 168-A con el Decreto Supremo N° 025-2014-MTC y posteriormente modificándolo con el Decreto Supremo N° 025-2021-MTC, lo que ha venido garantizando, una aplicación coherente y razonable de las normas de tránsito, contribuyendo así, significativamente a la seguridad vial.

4.3 SOBRE LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS

Tomando en cuenta los problemas identificados, con la entrada en vigencia de la propuesta normativa se espera alcanzar los siguientes objetivos:

Tabla 1. Objetivo relacionado al problema público

Problema	Objetivo principal
Incumplimiento de las reglas de tránsito por parte de los conductores en los últimos 3 años.	Precisar el escenario de obediencia del conductor al efectivo policial y actualizar las infracciones de tránsito a efectos de que éstas sean medidas efectivas y razonables en la disuasión de comportamientos de los conductores durante la circulación en las vías terrestres, lo cual promueve un mayor cumplimiento a las reglas de tránsito y en la protección de la vida e integridad de los usuarios.
Ineficacia e imprecisión en la supervisión de velocidades por la aplicación de un único margen de tolerancia sobre las velocidades permitidas en el RETRAN.	Establecer márgenes de tolerancia diferenciados en función al instrumento tecnológico utilizado en la supervisión y/o detección de infracciones a las velocidades máximas permitidas, a fin de optimizar el control de la velocidad vehicular en beneficio de la seguridad vial.

4.4 SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

- **Necesidad**

El análisis de necesidad consiste en verificar si la medida que se emplea es necesaria o si existen otras medidas alternativas que son igualmente eficaces para alcanzar la finalidad constitucional perseguida.

Dicho ello, y teniendo presente la problemática expuesta, en el siguiente cuadro se desarrollan las posibles alternativas que brindarían solución y tratamiento a los problemas planteados:

Tabla 2. Alternativas no regulatorias y regulatorias

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
1	No regular	Una alternativa podría ser no tomar medidas	Alternativa

		adicionales a las ya existentes, es decir, permitir que las infracciones actualmente tipificadas en el Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN, se mantengan tal cual. Este escenario se materializa en que la imposición de las infracciones de tránsito no llegue a cumplir con su objetivo último, que es la de desincentivar la comisión de las conductas. Así pues, en caso se opte por seguir manteniendo el tipo infractor de las infracciones tipificadas en el RETRAN, se seguiría manteniendo el escenario de imposición de infracciones que no se encuentran vinculadas a la seguridad vial o sin razonabilidad. Respecto al artículo 57 del RETRAN, en caso que no se realicen precisiones a la misma, ello mantendría el escenario de que toda desobediencia al efectivo de la PNP puede devenir en la comisión de infracción. Así pues, se mantendría el riesgo de ambigüedad hacia el conductor de conocer qué tipo de desobediencia constituiría una infracción de tránsito. Por otro lado, respecto del artículo 168-A, una alternativa es mantener el *Statu Quo*, vale decir, seguir aplicando el margen de tolerancia de 5 km/h para la supervisión de excesos de velocidad, independientemente del instrumento de medición, sin ninguna diferenciación en el tratamiento de las tecnologías empleadas. Esta situación implica que se continuaría con una afectación a la eficacia en la detección de infracciones vinculadas a la velocidad lo cual no favorece a la seguridad vial. En ese sentido, no hacer nada mantendría el problema público identificado.	descartada

2	Permitir que sean las propias entidades quienes desincentiven las conductas infractoras al tránsito - capacitación (opción no regulatoria)	Como opción no regulatoria tenemos a las acciones de concientización que las autoridades competentes puedan realizar a los conductores, sensibilizando el respeto por las reglas de tránsito. Tengamos en cuenta que actualmente se viene dictando el Curso de Seguridad Vial por parte del MTC, así como de aquellos Gobiernos Regionales que han habilitado sus capacitadores, espacios y acceso a la página web. Si bien es cierto el dictado de cursos tiene como objetivo concientizar al conductor sobre el cumplimiento de las reglas de tránsito, ello no generaría un desincentivo real en los conductores, ya que es necesario la existencia de un cuadro de tipificación de infracciones debidamente actualizado, que sea acorde a los principios del derecho sancionador y que proteja el bien jurídico “seguridad vial”. En ese sentido, resulta insuficiente solo realizar (o continuar) con el dictado de cursos de sensibilización por parte de las autoridades competentes ya que ello debe ir de la mano con un cuadro de infracciones debidamente tipificadas. En esa misma línea, y de manera particular sobre el artículo 168-A, la alternativa de capacitación y sensibilización, aunque inicialmente puede parecer una medida útil, no resulta adecuada como solución al problema identificado. Esta medida consistiría en instruir a los operadores del transporte público, la ciudadanía y a los supervisores de las entidades fiscalizadoras sobre las limitaciones técnicas de los sistemas basados en navegación satelital y otros dispositivos de medición de velocidad, con la intención de mejorar su entendimiento y uso. Sin embargo, esta estrategia presenta varias limitaciones significativas que impiden que sea considerada una opción viable para abordar el problema público. En primer lugar, esta alternativa carece de un carácter vinculante que garantice una aplicación uniforme de los conocimientos adquiridos. Al no estar respaldada por una regulación adecuada, la capacitación deja espacio para interpretaciones subjetivas por parte de los	Alternativa descartada

		operadores. Esto perpetuaría las inconsistencias en la supervisión de velocidades máximas permitidas, ya que no se establecen criterios técnicos claros y obligatorios. Además, la capacitación no aborda el problema estructural relacionado con la afectación a la eficacia y precisión en la supervisión y control de la velocidad vehicular. Los sistemas basados en navegación satelital seguirán operando bajo un margen de tolerancia que no refleja sus características técnicas específicas, lo que significa que las imprecisiones en las mediciones persistirán. Aunque los supervisores puedan estar mejor informados, la falta de ajustes normativos específicos mantiene el riesgo de sanciones inadecuadas o de no detectar excesos de velocidad reales. Otro aspecto crítico es que esta alternativa depende en gran medida del compromiso individual de los participantes. Aunque algunos puedan aplicar correctamente el conocimiento adquirido, otros podrían no hacerlo de manera consistente, lo que introduce un alto grado de incertidumbre en los resultados de esta medida. Esto dificulta garantizar mejoras sostenibles y uniformes en el control de velocidad. En conclusión, aunque la capacitación y sensibilización podría aportar beneficios en términos de conocimiento técnico, no constituye una solución integral ni efectiva para el problema público identificado.	

3	Modificar el RETRAN (opción regulatoria)	El RETRAN es el cuerpo normativo que establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas y vehículos. Dicho cuerpo normativo regula las obligaciones que todo conductor debe cumplir al momento de circular por las vías públicas, siendo que, en caso de incumplir con dichas obligaciones, el conductor puede ser sujeto de la imposición de una papeleta de infracción. Ahora bien, actualmente existen un total de ciento veintiséis (126)[16] infracciones de tránsito que se vienen aplicando entre muy graves, graves y leves, siendo que, de la revisión de ellas se ha identificado dieciocho (18) de ellas que ameritan una evaluación, tanto del tipo, calificación, sanción pecuniaria, puntos acumulados, medidas preventivas y responsabilidad solidaria del propietario. En ese sentido, el presente proyecto de Decreto Supremo tiene por finalidad actualizar diversas infracciones de tránsito a efectos de que éstas sean medidas efectivas y razonables en la disuasión de comportamientos de los conductores durante la circulación en las vías terrestres, lo cual promueve un mayor cumplimiento a las reglas de tránsito y en la protección de la vida e integridad de los usuarios. Del mismo modo, precisar el escenario de obediencia del conductor al efectivo policial establecida en el artículo 57 del RETRAN; la precisión respecto al artículo 168; así como la precisión sobre la firmeza de las resoluciones a ser inscritas en el Registro Nacional de Sanciones contenida en el artículo 340 del RETRAN. La importancia de contar con una Tabla de infracciones de tránsito actualizada; así como la precisión del artículo 57 del RETRAN que habilita contar con un “Protocolo de control de tránsito con enfoque de movilidad sostenible y seguridad vial”, es justamente la predictibilidad (la cual es un principio del derecho administrativo) hacia los conductores tanto del actuar de la PNP como las consecuencias	Alternativa viable

[16] Mediante Decreto Supremo N° 018-2024-MTC publicada el 29 de octubre de 2024 en el diario oficial “El Peruano”, se incorporaron dos (2) infracciones muy graves: la infracción M45 y M46, ambas vinculadas al pago de peaje; sin embargo, éstas recién entrarán en vigencia el 27 de enero de 2025.

		jurídicas por la comisión de infracciones. Por otro lado, y respecto al artículo 168-A, la modificación del RETRAN se presenta como la mejor alternativa para abordar el problema identificado. De esta manera, permite establecer criterios técnicos claros para una aplicación adecuada del margen de tolerancia para diferentes tecnologías de control de velocidad, considerando que actualmente se aplica de manera general un margen de tolerancia de 5 km/h a todas las tecnologías, independientemente de sus particularidades técnicas. La propuesta normativa busca adaptar el margen de tolerancia a lo regulado en las Resoluciones Directorales específicas de cada instrumento.	

Elaboración DPNTRA

De las alternativas señaladas que podrían ser aplicadas para dar solución al problema público identificado, se ha optado por la alternativa 3 referida a modificar el RETRAN mediante la cual se procedería con la precisión del escenario de obediencia del conductor al efectivo policial (contenida en el artículo 57 del RETRAN), la precisión en el artículo 168-A respecto a la tolerancia de las velocidades; así como la precisión sobre firmeza de las resoluciones a ser inscritas en el Registro Nacional de Sanciones contenida en el artículo 340 del RETRAN; así como respecto de la obligación de respetar los límites de altura máxima en las vías públicas. Del mismo modo, la actualización de diversas infracciones de tránsito contenidas en el Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I "Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre" del RETRAN, a efectos de que estas infracciones sean medidas efectivas y razonables en la disuasión de comportamientos de los conductores durante la circulación en las vías terrestres.

Se está optando por una medida regulatoria (emisión de un Decreto Supremo), debido a que el derecho administrativo sancionador amerita que el articulado del RETRAN sea modificado por una norma con rango igual, así como que las infracciones se encuentren debidamente tipificadas, con lo que sí resulta necesario que dicha actualización se realice mediante una norma reglamentaria.

Respecto a la modificación del artículo 168-A del RETRAN, permitiría que, mediante normativa técnica a ser emitida por el MTC, se establezcan criterios técnicos claros para una mejor aplicación del margen de tolerancia para diferentes tecnologías de control de velocidad. Además, la opción regulatoria va en pro de la seguridad vial, ya que, al establecer parámetros técnicos claros para cada tecnología, se garantiza que los sistemas de medición operen con mayor exactitud. Esto permite una detección más confiable de los excesos de velocidad reales, lo que a su vez fomenta la confianza de la ciudadanía en general.

Por otro lado, la incorporación de una disposición complementaria que permita mantener la tolerancia de 5 km/h mientras se aprueba la respectiva normativa técnica que sustente la tolerancia aplicable, permite que no se afecte el desarrollo en la supervisión y/o

detección de infracciones a las velocidades permitidas.

Asimismo, esta opción no genera costos adicionales para los ciudadanos ni los transportistas, ya que no implica la implementación de nuevos dispositivos ni ajustes que requieran inversión, ya que dicho control lo realizará las autoridades competentes. Por el contrario, optimiza el uso de las tecnologías existentes, permitiendo que operen bajo un marco normativo adecuado que maximice su efectividad.

Finalmente, la opción regulatoria permite al Estado cumplir con su rol de garantizar un marco normativo sólido y actualizado, adaptado a los avances tecnológicos y a las necesidades reales del transporte y tránsito. Esto, no solo atiende el problema público identificado, sino que también contribuye a la fiscalización y seguridad vial.

- **Viabilidad**

El numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.

Por su parte, el RETRAN viene a ser el reglamento de alcance nacional en el cual se establece las disposiciones que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. En esa línea, para abordar el problema público descrito, se plantean modificaciones e incorporaciones al RETRAN.

- **Oportunidad de la propuesta**

Mediante el presente Decreto Supremo se busca actualizar las infracciones de tránsito a efectos de que éstas sean medidas efectivas y razonables en la disuasión de comportamientos de los conductores durante la circulación en las vías terrestres, lo cual promueve un mayor cumplimiento a las reglas de tránsito y en la protección de la vida e integridad de los usuarios.

Consecuentemente, la aprobación del presente Decreto Supremo resulta oportuna, toda vez que atiende un problema actual que viene a ser la imprecisión relacionada a la obediencia del conductor hacia el efectivo policía; así como el contar con una tabla de infracciones que requiere de una actualización adecuada tanto a nivel del tipo, así como por el respeto de los principios del derecho administrativo sancionador, como viene a ser la razonabilidad de las medidas. Del mismo modo, también responde a la problemática vigente relacionada a que se viene aplicando un único margen de tolerancia sobre la velocidad vehicular permitida, sin embargo, a la fecha se utilizan diferentes instrumentos tecnológicos en el control de la velocidad, los cuales, dadas sus distintas características técnicas y condiciones operativas, no necesariamente comprenden el mencionado margen de tolerancia, lo cual afecta la eficacia y precisión en la supervisión y control de la velocidad vehicular.

V. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

En atención a la problemática descrita, el presente Decreto Supremo el artículo 57, el

artículo 90, el artículo 168-A, el subnumeral 1.1 del artículo 336, el artículo 340; así como, modifica, incorpora y deroga diversas infracciones del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I "Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre" del RETRAN, los mismos que se detallan a continuación:

- Modificación del artículo 57 del RETRAN:

El presente decreto supremo modifica el artículo 57 del RETRAN, conforme se aprecia:

> *"**Artículo 57.- Obediencia al efectivo policial**.*
>
> *57.1 Los usuarios de la vía están obligados a obedecer de inmediato las indicaciones sobre el tránsito de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al control del tránsito **y control de carreteras**. **En caso de desobediencia el conductor puede ser sujeto de la intervención policial y acciones penales que correspondan.***
>
> *57.2 Las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito **y control de carreteras**, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación.*
>
> ***57.3 Mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal se aprueba el "Protocolo de control de tránsito" para una adecuada aplicación por parte de los efectivos policiales de lo señalado en el presente artículo.***
>
> ***57.4 El mencionado Protocolo contiene los principios, enfoques, escenarios de actuación y otros aspectos técnicos en materia de tránsito que permitan un adecuado desempeño de las funciones por parte de los efectivos policiales asignados al tránsito y control de carreteras. Asimismo, su aprobación debe efectuarse en coordinación con la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú."***

El artículo 57 del RETRAN vigente establece lo siguiente: *"Los usuarios de la vía están obligados a obedecer de inmediato las indicaciones sobre el tránsito de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al control del tránsito".*

Tengamos presente que el artículo 7 del RETRAN establece que las competencias de la Policía Nacional del Perú en materia de tránsito se realizan a través del efectivo asignado al (i) control de tránsito o al (ii) control de carreteras. En ese sentido, la modificación que se está realizando en el artículo 57 es para precisar que la obediencia también se realiza a los efectivos de control de carreteras lo cual, como bien se ha señalado en el referido artículo 7, ya se encuentran debidamente reconocidos.[17]

Por otro lado, con este Decreto Supremo se está incorporando un párrafo que indica que

[17] El fundamento 110 de la sentencia del Tribunal Constitucional recaído en el expediente N° 00014-2021-PI/TC señala lo siguiente: *"el efectivo de la Policía Nacional de Perú asignado al control de tránsito impondrá la papeleta por la comisión de las infracciones que correspondan. Así, los efectivos policiales no asignados al control de tránsito o carreteras mal harían en intervenir vehículos automotores con el ánimo de detectar infracciones al Código de Tránsito y menos aplicar las medidas preventivas de retención de vehículos."*

la desobediencia del conductor puede ser sujeto de intervención policial y de las acciones penales que correspondan. Se ha visto oportuno incorporar dicha precisión a efectos de una mejor predictibilidad hacia el conductor, a efectos de que sea consciente de que su actuar en la desobediencia puede traer a colación una intervención y/o acciones penales (Ej.: delito de desacato a la autoridad). Vale mencionar que no se está creando un nuevo escenario (ya que la desobediencia ya se encuentra tipificada en el Código Penal)[18], siendo que lo que se pretende es que exista una mejor predictibilidad hacia el conductor.

Por otro lado, se está incorporando en el tercer y cuarto párrafo del artículo 57 del RETRAN que mediante Resolución Directoral se aprueba el "Protocolo de control de tránsito" para un adecuado control vehicular por parte de los efectivos policiales. Al respecto, esta normativa técnica será de utilidad para el efectivo policial de tránsito y carreteras debido a que podrá proporcionar mejores criterios que le permitan un mejor control de la circulación vehicular, identificando puntos de intervención y participación en caso de la existencia de semáforos.

Tengamos presente que este Protocolo también busca atender la problemática del incumplimiento de las reglas de tránsito por parte de los conductores, toda vez que podrá contener acciones y estrategias por parte de los efectivos policiales al momento de realizar el control de tránsito. Su elaboración se realizará en coordinación con la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP[19] a efectos de poder materializar adecuadamente la casuística y que este protocolo sea un instrumento útil para los efectivos policiales de control de tránsito y carreteras.

- Modificación del artículo 90 del RETRAN

El presente decreto supremo modifica el artículo 90 del RETRAN, conforme se aprecia:

> ***"Artículo 90.- Reglas generales para el conductor.***
>
> *Los conductores deben:*
>
> *1. Antes de ingresar a la vía pública:*
>
> *a) Verificar que el vehículo que conduce se encuentra en adecuadas condiciones de seguridad y operativo para circular.*
> *b) Verificar que el vehículo que conduce cuenta con un dispositivo de advertencia para casos de emergencia*
>
> *2. En la vía pública:*

[18] ***Código Penal, Decreto Legislativo N° 635***
"Artículo 368.- Resistencia o desobediencia a la autoridad
El que desobedece o resiste la orden legalmente impartida por un funcionario público en el ejercicio de sus atribuciones, salvo que se trate de la propia detención, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años. Cuando se desobedezca la orden de realizarse un análisis de sangre o de otros fluidos corporales que tenga por finalidad determinar el nivel, porcentaje o ingesta de alcohol, drogas tóxicas estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de cuatro ni mayor de siete años o prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas. Cuando se desobedece o resiste una medida de protección dictada en un proceso originado por hechos que configuran violencia contra las mujeres o contra integrantes del grupo familiar será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cinco ni mayor de ocho años."

[19] Tengamos presente que el artículo 188 del Decreto Supremo N° 026-2017-IN, Reglamento de la Ley de la Policía Nacional del Perú, La Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial es el órgano especializado, de carácter técnico y sistémico, normativo y operativo; responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial; y de manera subsidiaria las normas de transporte en la red vial nacional; así como, de ejecutar operaciones policiales para garantizar el orden y la seguridad ciudadana en los sistemas de transporte masivo (ferroviario, metros, y otros).

a) *Circular con cuidado y prevención.*
b) ***Respetar la señal de altura máxima permitida en la vía pública, de acuerdo con el dispositivo de control de tránsito correspondiente, y no provocando daños a la infraestructura y/o generando interrupción del tránsito. La contravención de la presente obligación configura las infracciones M49 y M50 tipificadas en el Anexo I "Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos aplicables a las infracciones al Tránsito Terrestre", según corresponda, excluyendo que el mismo hecho califique como infracción al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.***"

La modificación se debe a la necesidad de que los conductores respeten la altura máxima que determine la autoridad que gestiona la infraestructura vial en la vía pública toda vez que ello es fundamental para garantizar la seguridad vial y la integridad de la infraestructura vial. Cuando los conductores cumplen con estos límites, se reduce el riesgo de colisiones que podrían causar daños materiales considerables y poner en peligro la vida de los ocupantes del vehículo y de los demás usuarios de las vías como los peatones, ciclistas, personas de edad, niños, etc.

- Modificación del artículo 168-A del RETRAN

El presente decreto supremo modifica el artículo 168-A del RETRAN, conforme se aprecia:

> *"**Artículo 168-A.- Tolerancia para la supervisión de velocidades permitidas**.*
>
> *168-A.1 En la supervisión y/o detección de infracciones a las velocidades máximas permitidas en el presente Reglamento, **mediante medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico**, se aplica un margen de tolerancia, por lo que el exceso de velocidad es sancionable únicamente cuando en la medición se exceda la velocidad máxima más el margen de tolerancia.*
>
> *168-A.2 **El margen de tolerancia aplicable es el establecido en la Resolución Directoral que aprueba las características técnicas del medio electrónico, computarizado u otro mecanismo tecnológico, aprobada por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.***

Con la mencionada propuesta se establece la aplicación del margen de tolerancia de manera diferenciada en función a la normativa que apruebe las características técnicas del medio electrónico, computarizado u otro mecanismo tecnológico, emitida por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC. Esta medida, permitirá optimizar el margen de tolerancia, debido a que se considerará las características técnicas especificas con las que cuentan los diversos medios electrónicos, computarizados u otros mecanismos tecnológicos.

- Modificación del artículo 336 del RETRAN

El presente decreto supremo modifica el artículo 336 del RETRAN, conforme se aprecia:

"Artículo 336.- Trámite del procedimiento sancionador

Recibida la copia de la papeleta de infracción, el presunto infractor, ya sea conductor o peatón, según corresponda, puede:

1. Si existe reconocimiento voluntario de la infracción:

1.1. Abonar el diecisiete por ciento (17%) del importe previsto para la infracción cometida, dentro de los cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de su notificación; o treinta y tres por ciento (33%) del referido importe, dentro del periodo comprendido desde el sexto día hábil hasta el último día hábil previo a la notificación de la resolución administrativa sancionadora.

Este beneficio no será aplicable a las infracciones tipificadas como M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M12, M16, M17, M20, M21, M23, ***M24,*** *M27, M28, M29, M31, M32, M42,* ***M47, M48, M49 y M50.***

Ante la cancelación correspondiente, la Municipalidad Provincial competente o la SUTRAN, de ser el caso, dará por concluido el procedimiento administrativo, sin perjuicio de su ingreso en el Registro Nacional de Sanciones

(…)"

El beneficio de descuento en multas de tránsito tiene como objetivo incentivar el cumplimiento oportuno de las obligaciones pecuniarias por parte de los conductores; sin embargo, este beneficio no es aplicable a infracciones que representen un alto riesgo para la seguridad vial o de lesividad a la sociedad en su conjunto. Esto se debe a que dichas infracciones pueden poner en peligro la vida de peatones, pasajeros y otros conductores, por lo que requieren sanciones más estrictas para prevenir su reincidencia y garantizar un tránsito seguro.

Tengamos en cuenta que la aplicación estricta de las multas sin descuentos envía un mensaje claro de que no se tolerarán comportamientos que atenten contra la vida e integridad de las personas, y otros bienes jurídicos sociales. De esta manera, se fomenta el respeto por las normas de tránsito y se impulsa una movilidad urbana más ordenada y segura para toda la comunidad.

En atención a lo señalado, se incorpora las infracciones M24, M47, M48, M49 y M50 del Anexo I del RETRAN como parte de aquellas infracciones que no estarán sujetas al beneficio de descuento de las multas. Justamente estas infracciones son parte de las modificaciones e incorporaciones del presente Decreto Supremo cuyo mayor detalle serán expuestos en los siguientes párrafos.

- Modificación del artículo 340 del RETRAN

El presente decreto supremo modifica el artículo 340 del RETRAN, conforme se aprecia:

*"**Artículo 340.- Actualización del Registro Nacional de Sanciones**.*

1. La autoridad competente de la fiscalización de tránsito terrestre, de forma permanente, debe ingresar en el Registro Nacional de Sanciones por

Infracciones al Tránsito Terrestre, las papeletas de infracción al tránsito y actos administrativos con los que se inicien los procedimientos administrativos sancionadores o se disponga medidas preventivas a los presuntos infractores, así como toda información que sea pertinente y necesaria, sea como consecuencia de intervención en la vía pública, mediante recursos electrónicos o por denuncia ciudadana.

2. Las autoridades instructoras y decisoras, cuando corresponda, deben ingresar en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre ***los actos administrativos de inicio*** *y trámite,* ***así como las resoluciones que han agotado la vía administrativa o han adquirido firmeza, emitidas en el marco de los procedimientos administrativos sancionadores****, y sus respectivas notificaciones.*

3. El plazo para efectuar el registro de toda la información señalada en los párrafos precedentes es de setenta y dos (72) horas, contados desde la emisión del acto, bajo apercibimiento ***de iniciar las acciones administrativas, civiles y penales correspondientes****. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus competencias, supervisa el cumplimiento del ingreso de la información pertinente en el Registro Nacional de Sanciones.*

4. En el caso de detectarse incumplimiento del registro de la citada información, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede solicitar al órgano competente a realizar las investigaciones y procedimientos correspondientes a fin de determinar la responsabilidad ***del servidor y/o funcionario a cargo****."*

La modificación que se efectúa es en el numeral 340.2 del artículo 340 del RETRAN que establece que las autoridades instructoras y decisoras deben actualizar la información contenida en el Registro Nacional de Sanciones, ello concerniente a los actos administrativos, resoluciones finales de sanción firmes, ya sea porque han agotado la vía administrativa[20] o han adquirido firmeza.[21] Justamente dentro de éstas podemos encontrar, por ejemplo, las decisiones de las autoridades de suspender o cancelar las licencias de conducir e inhabilitación al conductor por acumulación de puntos.

Contar con la información actualizada permite un adecuado control de cómo se vienen suscitando las infracciones y los puntos que ha generado el conductor. Así pues, se debe garantizar el eficiente cumplimiento funcional de las entidades competentes en materia de tránsito, con la finalidad de evitar retrasos o errores en la aplicación de los puntajes asignados a los titulares de licencias de conducir, razón por la cual se debe establecer de manera clara la responsabilidad que tienen los servidores y/o funcionarios en el cumplimiento de sus funciones a fin de evitar graves perjuicios a los administrados que puedan generar desconfianza del rol del Estado como protector de los derechos de los ciudadanos.

Cabe indicar que, la supervisión del MTC se basa en verificar el cumplimiento de parte de las

---

[20] ***Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS***
Artículo 228.- Agotamiento de la vía administrativa
228.1 Los actos administrativos que agotan la vía administrativa podrán ser impugnados ante el Poder Judicial mediante el proceso contencioso-administrativo a que se refiere el artículo 148 de la Constitución Política del Estado.
(…)

[21] ***Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS***
Artículo 222.- Acto firme
Una vez vencidos los plazos para interponer los recursos administrativos se perderá el derecho a articularlos quedando firme el acto.

autoridades competentes para registras la información pertinente en el Registro Nacional de Sanciones, puesto que, en caso de incumplimiento notifica el hecho al Órgano de Control Interno de la Contraloría General de la República, a fin de que se investigue y se realicen las acciones de control que correspondan en la cual, dicho órgano en el marco de su competencia, determinará las responsabilidades que tendrán tantos los servidores como los funcionarios por incumplimiento funcional, según la afectación que su acción u omisión genere.

Se debe tener en cuenta que, lo que se busca con la modificación de este artículo (ya que si bien no representa un problema público, sino la posibilidad de una mejor redacción) es precisar qué información debe registrar la autoridad competente dentro del plazo establecido, bajo su responsabilidad, ya que, en caso de no hacerlo, luego de determinar dicha responsabilidad y según la gravedad del hecho, el Órgano de Control realizará las acciones necesarias para el inicio de acciones administrativas, civiles y penales que corresponda.

- Modificación de la infracción con código M18

Se modifica la infracción con código M18 Numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

ACTUAL		**MODIFICACIÓN**	
Código	M18	Código	M18
Infracción	Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control de tránsito.	Infracción	Desobedecer las indicaciones **que realiza** el efectivo de la Policía Nacional del Perú **conforme a lo dispuesto en el numeral 57.2 del artículo 57 del presente Reglamento**.
Calificación	Muy grave	Calificación	Muy grave
Sanción	Multa 12% UIT	Sanción	Multa 12% UIT
Puntos que acumula	50	Puntos que acumula	50
Medida preventiva	No tiene	Medida preventiva	No tiene
Responsabilidad solidaria del propietario	No tiene	Responsabilidad solidaria del propietario	No tiene

.

Conforme se aprecia del cuadro comparativo, se modifica el tipo infractor precisándose que la desobediencia al efectivo policial asignado al control de tránsito (y que, por ende, sería motivo de un procedimiento sancionador) es respecto de lo estipulado en el numeral 57.2 del artículo 57 del RETRAN.

Tengamos presente que el segundo párrafo del artículo 57 del RETRAN indica que "*las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito y control de carreteras, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación".* En ese sentido, mediante el presente Decreto Supremo se está modificando que la comisión de la infracción con código M18 se configurará solo cuando el conductor de vehículos desobedezca las indicaciones del efectivo policial de tránsito respecto a las señales luminosas o semafóricas, o las indicaciones de éstas últimas (ósea las señales luminosas o semafóricas), respecto a las demás señales de tránsito.

Se ha considerado necesario precisar que la infracción M18 a efectos de tipificar

adecuadamente la infracción, y evitar escenarios de ambigüedades sobre la misma en su aplicación.

Resulta oportuno mencionar que el primer párrafo del artículo 57 del RETRAN hace referencia a la obediencia del conductor a los efectivos de la PNP, pero respecto de los escenarios distintos a lo señalado en el segundo párrafo, siendo que en caso se comentan los mismos, dicho conductor puede encontrarse inmerso en intervención policial y acciones penales que correspondan. Finalmente, y conforme al artículo 57 que se pretende modificar, se plantea la elaboración del "Protocolo de control de tránsito."

- Modificación de la infracción con código M24

Se modifica la infracción con código M24 del numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

<table>
<tr><th>ACTUAL</th><th>MODIFICACIÓN</th></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><td>Código</td><td>M24</td></tr>
<tr><td>Infracción</td><td>Circular sin placas de rodaje o sin el permiso correspondiente.</td></tr>
<tr><td>Calificación</td><td>Muy grave</td></tr>
<tr><td>Sanción</td><td>Multa 12% UIT</td></tr>
<tr><td>Puntos que acumula</td><td>90</td></tr>
<tr><td>Medida preventiva</td><td>Retención del vehículo</td></tr>
<tr><td>Responsabilidad solidaria del propietario</td><td>Si</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><td>Código</td><td>M24</td></tr>
<tr><td>Infracción</td><td>Circular sin Placa Única de rodaje o alguno de los elementos que la componen.</td></tr>
<tr><td>Calificación</td><td>Muy grave</td></tr>
<tr><td>Sanción</td><td>Multa 12% UIT</td></tr>
<tr><td>Puntos que acumula</td><td>90</td></tr>
<tr><td>Medida preventiva</td><td>Internamiento del vehículo</td></tr>
<tr><td>Responsabilidad solidaria del propietario</td><td>Si</td></tr>
</table>
.
</td></tr>
</table>

Conforme se aprecia del cuadro comparativo, se modifica tanto el tipo como la "medida preventiva" precisándose que ahora la comisión de esta infracción tendrá como medida el internamiento vehicular, es decir, que el vehículo será conducido a un depósito.

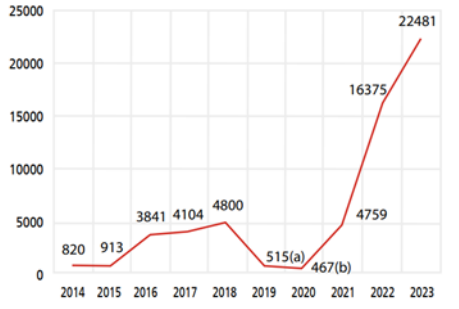
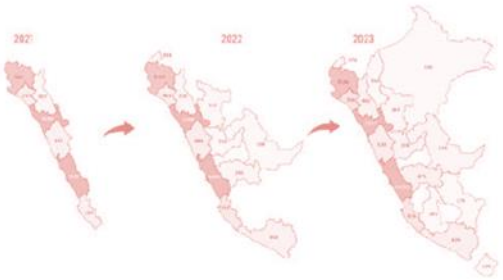
Para poder comprender esta modificación es importante tener presente que, en la actualidad, se han advertido actos de perturbación al orden interno, por el incremento del accionar criminal de delincuentes en perjuicio de los operadores de la prestación del servicio de transporte, que está generando daños económicos imprevisibles[22], identificándose el delito por extorsión con preocupante relevancia en el ámbito del servicio público de transporte regular de personas.

Este escenario afecta de manera significativa tanto a operadores como a usuarios del servicio. Se ha evidenciado que los operadores de transporte, así como conductores, cobradores, empresas concesionarias y cooperativas, se han convertido en blanco de amenazas, coacciones y exigencias económicas ilegales por parte de organizaciones criminales. Por tanto, estas prácticas delictivas no solo comprometen su seguridad física y emocional, sino que también generan inestabilidad financiera y operativa en los sistemas de transporte.

De acuerdo a los datos de la Policía Nacional del Perú-PNP (2023), se puede advertir

[22] La comisión de delitos de homicidios, sicariato, extorsión, tráfico ilícito de drogas, entre otros, que han generado la declaratoria del Estado de Emergencia aprobado por Decreto Supremo N° 100-2024-PCM.

que lo señalado en el párrafo precedente guarda correspondencia con la tendencia de las estadísticas generales de extorsión entre el 2014 y 2023 en el territorio peruano, que se advierte mucho más crítica en los últimos 3 años, en los que se identificó un crecimiento de 372%, tal como se aprecia en el Gráfico N°1, y un crecimiento territorial abrumador, como se muestra en el Gráfico N°2.

Gráfico N° 2: PNP – Denuncias por extorsión, 2014 – 2023	**Gráfico N° 3:** Mapa de evolución del delito de extorsión 2021 – 2023 (denuncias registradas)
 (a) Tomado del *Anuario estadístico 2015* de la Policía Nacional del Perú (PNP, 2016). (b) Tomado del *Anuario estadístico de la criminalidad y seguridad ciudadana* del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2023b).	 Elaboración propia a partir de los datos del Sistema Informático de Denuncias Policiales (Sidpol).

Fuente: Corcuera, J. y Quevedo, C. (2024). El avance de la criminalidad en el Perú: una mirada al fenómeno de la extorsión. Revista de Educación y Cultura: Tarea, volumen 105, pp. 20-25.

Ante este escenario, resulta necesario endurecer los mecanismos de disuasión para evitar este tipo de actuar delictivo, y es que se ha visto que este tipo de delitos viene siendo realizado generalmente por motocicletas o vehículos sin placas. En ese sentido, se ha optado por modificar la medida preventiva de "retención vehicular" por la de "internamiento vehicular" ya que esta última es una medida mucho más severa pues implica que el vehículo sea conducido a un depósito vehicular.

Asimismo, se ha modificado el tipo infractor de la M24 precisando lo ya regulado en el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC. En efecto, el artículo 11 del referido reglamento establece que los componentes de la Placa Única Nacional de Rodaje para los vehículos de categoría M y N viene a ser dos (2) planchas metálicas de aluminio únicas, así como también una calcomanía holográfica (tercera placa). Para el caso de los vehículos de categoría L, el componente es de una (1) plancha metálica de aluminio y la calcomanía holográfica.

Es importante tener presente que mediante el Decreto Supremo N° 021-2024-MTC publicado el 05 de diciembre de 2024 en el diario oficial "El Peruano", se modificó, entre otros, el artículo 12 del Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje señalando en su literal h) que los vehículos menores (adicionalmente a la plancha metálica y al holograma) también cuenta con un dispositivo electrónico verificador pasivo – RFID el cual puede ser utilizado como medio de identificación.

En ese sentido, se ha optado por modificar la infracción M24 a efectos de concordar el artículo 262 del RETRAN que señala la obligación de la circulación de todo vehículo debe portar y exhibir la Placa Única Nacional de Rodaje, con el Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, que aprueba el Reglamento de la Placa Única Nacional de Rodaje.

- Modificación de la infracción con código G46:

Se modifica la infracción con código G46 del numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

ACTUAL		MODIFICACIÓN	
Código	G46	Código	G46
Infracción	Estacionar en zonas no permitidas por la autoridad competente, a menos de diez (10) metros de un cruce peatonal o de un paradero de buses, así como en el propio sitio determinado para la parada del bus.	Infracción	Estacionar en zonas no permitidas por la autoridad competente.
Calificación	Grave	Calificación	Grave
Sanción	Multa 8% UIT	Sanción	Multa 8% UIT
Puntos que acumula	20	Puntos que acumula	20
Medida preventiva	Remoción del vehículo	Medida preventiva	Remoción del vehículo
Responsabilidad solidaria del propietario	No tiene	Responsabilidad solidaria del propietario	No tiene

Conforme se aprecia del cuadro comparativo, se modifica el tipo infractor precisándose que configura infracción el estacionarse en zonas no permitidas por la autoridad competente.

La anterior tipificación de esta infracción señalaba el *"estacionar en zonas no permitidas por la autoridad competente, a menos de diez (10) metros de un cruce peatonal o de un paradero de buses, así como en el propio sitio determinado para la parada del bus"*; sin embargo, se ha optado por retirar ese último párrafo debido a la propia complejidad de que el conductor esté midiendo y calculando la distancia de diez (10) metros del cruce peatonal o de la parada de buses.

Tengamos en cuenta que una infracción debe posibilitar también que su supervisión sea materialmente posible, justamente para lograr la efectividad de la misma. En ese sentido, se ha optado por retirar este metraje de la infracción. Cabe precisar que no estamos flexibilizando la protección que merecen los usuarios de las vías quienes circulan por el crucero peatonal, ya que la infracción con código G41 (estacionar o detener el vehículo sobre la línea demarcatoria de intersección, dentro de éstas o en el crucero peatonal) no es materia de modificación o derogación.

- Incorporación de la infracción con código M47

Se incorpora la infracción con código M47 al numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA
M	**MUY GRAVES**					
(…)						

M47	Circular con placas adulteradas, ilegibles o sin iluminación o que tengan adherido algún material, que impida su lectura a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de las infracciones de tránsito.	Muy grave	Multa 12%UIT	50	Internamiento del vehículo	SI

En el marco de la modificación efectuada en la infracción M24 descrita párrafos anteriores, ahora también se está incorporando la infracción M47 con una calificación de "muy grave" justamente en el marco de las acciones que buscan desincentivar la circulación con vehículos automotores que sean de difícil identificación.

Como se mencionó, según información de la Policía Nacional del Perú-PNP en los últimos 3 años se ha suscitado un crecimiento preocupante sobre denuncias de extorsión siendo que el 2021 se realizaron 4759 denuncias, en el 2022 se realizaron 16375 denuncias y en el 2023 se realizaron 22481 denuncias. Ahora bien, aun cuando existe una pluralidad de delitos que a la fecha generan zozobra, particularmente en Lima y Callao, el delito de extorsión aqueja tanto a los operadores como a los usuarios. De acuerdo con cifras de la PNP, recogidas por el portal de noticias PuntoEdu PUCP[23], quince (15) transportistas en Lima han estado bajo amenaza y nueve (9) choferes han sido asesinados en lo que va del año 2024. Además, sólo durante el mes de septiembre de 2024, se registraron quince (15) atentados contra buses de empresas de transporte regular y colectivo en Lima y Callao.

En esa línea, la extorsión impone un ambiente de miedo e incertidumbre en contra de los operadores, quienes ante el temor de sufrir represalias que atentan contra su vida y su patrimonio (vehículo, como herramienta de trabajo), se ven obligados a pagar cuotas, viendo afectadas sus actividades laborales y económicas. En consecuencia, dicha situación altera la calidad del servicio, repercutiendo directamente en los millones de usuarios que dependen de este transporte. Asimismo, los pasajeros, además de enfrentar interrupciones y cambios arbitrarios en las rutas y horarios, se ven expuestos a situaciones de inseguridad, aumentando su vulnerabilidad en espacios públicos[24].

En ese sentido, esta externalidad negativa en la prestación del servicio de transporte, afecta no sólo a quienes trabajan en este sector, sino a la sociedad en su conjunto. El sector transporte representa el 5% del PBI a nivel nacional siendo que "en el caso del transporte urbano es el 1.3%, generando alrededor de 13 mil millones al año", y que la

[23] Trinidad, Steffano (26 de Setiembre de 2024). Ola de extorsiones: "La ciudadanía ya no denuncia pues ha perdido la confianza en las instituciones". *PuntoEdu PUCP.* https://puntoedu.pucp.edu.pe/coyuntura/ola-de-extorsiones-la-ciudadania-ya-no-denuncia-pues-ha-perdido-la-confianza-en-las-instituciones/

[24] Nureña, Miguel (2017). La evolución de la criminalidad en Trujillo: del hurto a la extorsión. Trujillo: NOR, Instituto de Investigación en Ciencias Sociales. Citado por Corcuera Portugal, Julio y Quevedo Gallardo, Carlos (2024). El avance de la criminalidad en el Perú: una mirada al fenómeno de la extorsión. Tarea. Revista de Educación y Cultura, 105 (julio 2024), 20-25.

paralización de los transportistas en Lima Metropolitana y Callao podría tener un impacto económico de S/. 230.44 millones diarios. En esa misma línea, las mafias podrían cobrar a las empresas de transporte urbano una "matricula" que fluctúa entre S/ 50 mil hasta S/ 70 mil soles, siendo que en el caso de los buses puede llegar a pagar S/ 15 por cada vuelta que realizan[25].

Por lo expuesto, se ha optado por incorporar la infracción con código M47 como "muy grave" (derogándose la infracción G60 que regulaba este escenario), ello a efectos de contar una infracción de tránsito que sea disuasiva para aquellos que busquen circular con placas adulteradas o ilegibles, que son justamente aquellos que tienden a realizar los actos delictivos.

Tengamos presente que el artículo 267 del RETRAN señala que las placas deben ser colocadas en la parte delantera y posterior del vehículo, según el diseño del mismo y deben mantenerse inalterables, de tal forma que sus caracteres sean fácilmente visibles y legible. En ese sentido, esta infracción M47 (que antes era la G60) deviene de lo estipulado en el referido artículo 267 del RETRAN.

- Incorporación de la infracción con código M48

Se incorpora la infracción con código M48 al numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA
M	**MUY GRAVES**					
(…)						
M48	Conducir un vehículo cuyas características registrables o condiciones técnicas han sido modificadas, alteradas o agregadas, atentando contra la seguridad de los usuarios o por no corresponder los datos consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular con los del vehículo	Muy grave	Multa 50%UIT	50	Internamiento del vehículo	SI

Se está incorporando la infracción M48 (derogándose la infracción G.64) con una calificación de "muy grave, infracción de 8% a 50%, con internamiento vehicular y responsabilidad solidaria al propietario.

Es importante tener presente que el segundo párrafo del artículo 67 de la Decisión 837 de la Comisión de la Comunidad Andina señala que *"queda prohibida la alteración del*

[25] Cámara de comercio e Industria de Arequipa (2024). Extorsiones en el transporte público: impacto económico para las empresas y pasajeros. https://www.camara-arequipa.org.pe/erpccia/boletin/noticia/13392

tanque original de combustible de fábrica, así como la adhesión de un tanque adicional o auxiliar en los vehículos que modifique o altere de forma alguna la capacidad de combustible de los vehículos habilitados para el transporte internacional por carretera."

Dicha prohibición se sustenta en la necesidad de erradicar las malas prácticas de modificar los tanques de combustible de los vehículos habilitados al transporte internacional por carretera o adicionar otros para cargar en dichos tanques un mayor volumen de combustible.

Generalmente, dichas modificaciones son realizadas artesanalmente sin contar con la autorización del fabricante del vehículo, constituyéndose el tanque en un elemento riesgoso para el funcionamiento del vehículo y para los usuarios de la vía por donde se desplaza dicho vehículo.

El mayor volumen de combustible en los tanques modificados de los vehículos automotores conlleva a variar su peso neto y propicias condiciones para el traslado ilegal de combustible con fines distintos al funcionamiento del vehículo, toda vez que en Ecuador y Bolivia los precios de dicho insumo son subsidiados.

Al respecto, es pertinente señalar que comunitariamente aún no se ha establecido la tipificación de la infracción al artículo 67 de la Decisión 837 ni las sanciones y medidas preventivas para sancionar esta práctica; por lo que los Países Miembros de la Comunidad Andina han considerado necesario aplicar su normativa interna para erradicar la práctica. En el Perú se aplica el Reglamento Nacional de Tránsito.

En tal sentido, se atiende la problemática del tránsito de vehículos extranjeros que modifican sus tanques de combustible; tal como se ha registrado en diversas ocasiones. Por ejemplo, en operaciones realizadas en la frontera con Ecuador durante el 2023 se identificaron vehículos que presentaban modificaciones en sus tanques de combustible[26]; mientras que en el 2019 ya se evidenciaba que al menos 350 vehículos habrían aumentado la capacidad volumétrica de sus tanques de combustible originales[27].

Se debe tener en consideración que dicha problemática ya ha sido evidenciada en el transporte internacional, siendo que el artículo 67 de la Decisión 837 de la Comisión de la Comunidad Andina (CAN) sobre transporte internacional de mercancías por carretera prohíbe la alteración del tanque original de fábrica o la adhesión de un tanque adicional que modifique la capacidad de combustible de los vehículos.

Por otro lado, se debe tener en consideración que la modificación de las características del vehículo de manera no autorizada puede suponer un riesgo para los usuarios del mismo. En tal sentido, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud[28], uno de los factores asociados a las lesiones por accidentes de tránsito son los vehículos inseguros; por lo que se señala que la aplicación de estándares y regulaciones en la manufactura y producción de los vehículos mejora considerablemente la seguridad de los mismos. En esa línea, señalan[29] que la seguridad en los vehículos se logra mediante dos tipos de regulaciones: las que especifican los requisitos y estándares, y las que tratan de inspecciones o evaluaciones.

[26] https://elperuano.pe/noticia/217902-sutran-pnp-y-sunat-intervienen-mas-de-20-vehiculos-de-carga-en-frontera-con-ecuador
[27] https://diariocorreo.pe/edicion/huancayo/prohiben-modificar-capacidad-de-tanques-de-combustible-884047/
[28] https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries
[29] OMS (2023) Global status report on road safety 2023. https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517

- Incorporación de la infracción con código M49

Se incorpora la infracción con código M49 al numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA
M	**MUY GRAVES**					
(…)						
M49	No respetar la señal de altura máxima permitida en la vía pública	Muy grave	Multa 1 UIT	50	Retención de la licencia de conducir e internamiento del vehículo	SI

Se está incorporando la infracción M49 cuya calificación es de “muy grave”, sanción de 100% UIT, 50 puntos en el récord del conductor, como medida preventiva la retención de la licencia de conducir e internamiento vehicular y responsabilidad solidaria al propietario.

Esto se estima en función del daño potencial que puede resultar en no respetar la altura máxima establecida en resguardo de ciertos elementos de la infraestructura vial (puentes o túneles), el mismo que puede ascender a S/ 262 mil, como en la intervención realizada para reparar el puente Ricardo Palma, según precisa la Municipalidad Metropolitana de Lima en el informe técnico N° 001-2025-PAVM, remitido mediante Oficio N° D000004-2025-MML-GMU. Dicho informe sugiere considerar, además del costo de la intervención para la reparación, considerar el costo del personal dispuesto para desviar el tránsito en tanto se realizan las reparaciones y los costos asociados a la congestión vehicular.

Se propone que dicha sanción considere 50 puntos, al igual que otras infracciones como M18 “Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito” o M20a “No respetar el límite máximo o minino de velocidad establecido, de acuerdo a los siguientes supuestos: - a) Superar el límite máximo establecido hasta en 10 km/h adicionales”, al ser infracciones que comparten la misma naturaleza de hacer caso omiso a una indicación de tránsito que se sustenta en la seguridad vial y/o la adecuada gestión del tránsito.

Adicionalmente, la medida preventiva de retención de la licencia de conducir e internamiento del vehículo evita que se ponga en riesgo la infraestructura al impedir que se vuelva a intentar una acción similar ya sea por parte del conductor, como por parte del transportista que pueda asignar otro conductor al mismo vehículo. En ese sentido, la circulación de un vehículo automotor cuyas dimensiones de altura excedan lo estipulado por la autoridad competente para la vía, será objeto de la retención de la licencia de conducir, así como del internamiento del vehículo, lo cual encuentra razonabilidad en el hecho de que estas medidas preventivas procuran la protección de infraestructura vial que pueda ser dañada.

- Incorporación de la infracción con código M50

Se incorpora la infracción con código M50 al numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA

				ACUMULA		
M	**MUY GRAVES**					
(…)						
M50	No respetar la señal de altura máxima permitida en la vía pública, provocando daños a la infraestructura y/o generando interrupción del tránsito	Muy grave	Multa 1 UIT y suspensión de la licencia de conducir por 1 año	60	Retención de la licencia de conducir e internamiento del vehículo	SI

Se está incorporando la infracción M50 cuya calificación es de “muy grave”, sanción de 100% UIT y suspensión de la licencia por un (1) año, 60 puntos en el récord del conductor, como medida preventiva la retención de la licencia de conducir e internamiento vehicular, y responsabilidad solidaria al propietario.

Esto se estima en función del daño que resulta de no respetar la altura máxima establecida en resguardo de ciertos elementos de la infraestructura vial (puentes o túneles). Según presenta el informe técnico N° 001-2025-PAVM, remitido mediante Oficio N° D000004-2025-MML-GMU, se han registrado 15 incidentes entre los años 2023 y 2024 donde se ha dañado puentes, cuya subsanación supone un monto total de S/ 1,025,185.32. Según explica el mismo informe, se debe de considerar adicionalmente a la reparación del daño a la infraestructura la disposición de personal adicional para gestionar el tránsito vehicular hasta que culminen dichas acciones, además de los efectos en la congestión vehicular y el riesgo a la seguridad vial. En tal sentido, el valor de este daño resulta mayor que la sanción de 1 UIT, que es el máximo que establece el RETRAN, por lo que, para tener un efecto disuasivo, se adiciona la suspensión de la licencia de conducir por un periodo que, según se explica en la metodología más adelante, se equipara al daño realizado.

- <u>Incorporación de la infracción con código G75</u>

Se incorpora la infracción con código G75 al numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
G	**GRAVES**					
G75	Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las placas de exhibición, rotativa o transitoria	Grave	Multa 8% UIT	20	Retención del vehículo	SI

Esta nueva infracción con código G75 tiene como antecedente la infracción con código M29 (la cual es derogada por el presente Decreto Supremo), que estipulaba como tipo infractor lo siguiente: *“Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las Placas de exhibición, rotativa o transitoria”* con una calificación de “muy grave”.

Ahora bien, se ha optado por reducir la calificación de “muy grave” estipulada en la infracción M29, por la de “grave” ello en atención a que las infracciones “muy graves” son aquellas cuya comisión podría ocasionar un grave riesgo a la seguridad vial; sin embargo, en el deterioro, adulteramiento, destrucción o sustracción de las placas de exhibición, rotativa o transitoria, ello no se presenta, ya que dichas placas son temporales.

Tengamos presente que el Reglamento de la Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, estipula en su numeral 8.2.5 de su artículo 8 que la placa rotativa identifica a los vehículos nuevos, durante su circulación por las vías públicas terrestres, desde la fecha de inicio del proceso de inmatriculación de los mismos en el registro de propiedad vehicular hasta por un plazo máximo de quince (15) días calendario o hasta la fecha de obtención de la placa definitiva, lo que ocurra primero; para los vehículos usados se debe tomar en cuenta el numeral 47.2 del artículo 47 que la placa rotativa autoriza a los vehículos que la portan a circular dentro de la ruta y dentro del plazo que no excederá de siete (7) días hábiles (numeral 46.1 del artículo 46).

Por su parte, la Quinta Disposición Complementaria Final del referido reglamento de Placa establece que el uso de las placas de exhibición para identificar a los vehículos nuevos (antes de su comercialización), se realiza mediante resolución ministerial. Asimismo, la Octava Disposición Complementaria Final establece el régimen excepcional de Placa Transitoria de Rodaje para la debida identificación de los vehículos usados que ingresen al país por los puertos de Ilo, Matarani y Paita.

Complementariamente, el artículo 267 del RETRAN señala que las placas deben ser colocadas en la parte delantera y posterior del vehículo, según el diseño del mismo y deben mantenerse inalterables, de tal forma que sus caracteres sean fácilmente visibles y legible.

- Incorporación de la infracción con código G76

Se incorpora la infracción con código G76 al numeral I del Anexo I del RETRAN, conforme se aprecia:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
G	**GRAVES**					
G76	Usar las placas de exhibición, rotativa o transitoria fuera del horarios o rutas establecidas	**Grave**	Multa 8% UIT	**20**	Retención del vehículo	SI

Esta nueva infracción con código G76 tiene como antecedente la infracción con código M30 (la cual es derogada por el presente Decreto Supremo), que estipulaba como tipo infractor lo siguiente: *“Usar las placas de exhibición, rotativa o transitoria fuera del plazo, horarios o rutas establecida o cuando esta ha caducado o ha sido invalidada”* con una calificación de “muy grave”.

Ahora bien, se ha optado por reducir la calificación de “muy grave” estipulada en la infracción M30, por la de “grave” ello en atención a que las infracciones “muy graves” son

aquellas cuya comisión podría ocasionar un grave riesgo a la seguridad vial, situación que no se presenta en este caso, dado que esta infracción no incide directamente en la seguridad vial. Adicionalmente, se está modificando el tipo retirando las referencias “fuera del plazo” y “ha caducado o ha sido invalidada”, debido a que dichos escenarios vienen a ser supuesto de conducción sin placa, el cual ya se encuentra regulado en la infracción con código M24.

Tengamos presente que el Reglamento de la Placa Única Nacional de Rodaje, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2008-MTC, estipula en el numeral 8.2.5 de su artículo 8 que la placa rotativa Identifica a los vehículos nuevos, durante su circulación por las vías públicas terrestres, desde la fecha de inicio del proceso de inmatriculación de los mismos en el registro de propiedad vehicular hasta por un plazo máximo de quince (15) días calendario o hasta la fecha de obtención de la placa definitiva, lo que ocurra primero; para los vehículos usados se debe tomar en cuenta el numeral 47.2 del artículo 47 que la placa rotativa autoriza a los vehículos que la portan a circular dentro de la ruta y dentro del plazo que no excederá de siete (7) días hábiles (numeral 46.1 del artículo 46).

Por su parte, la Quinta Disposición Complementaria Final del referido reglamento de Placa establece que el uso de las placas de exhibición para identificar a los vehículos nuevos (antes de su comercialización), se realiza mediante resolución ministerial. Asimismo, la Octava Disposición Complementaria Final establece el régimen excepcional de Placa Transitoria de Rodaje para la debida identificación de los vehículos usados que ingresen al país por los puertos de Ilo, Matarani y Paita.

En ese sentido, esta infracción G76 (que antes era la M30) deviene de lo estipulado en el Reglamento de la Placa Única Nacional de Rodaje, que en este caso es aplicado a las placas de exhibición, rotativa o transitoria.

- Incorporación de la Décimo Cuarta Disposición Complementaria Transitoria:

Se incorpora la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria al RETRAN, conforme se aprecia:

> *“**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS***
>
> *(…)*
>
> ***Décimo Cuarta. - Adecuación al margen de tolerancia de velocidades permitidas***
>
> *En tanto no se haya emitido la Resolución Directoral de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 168-A.2 del artículo 168-A del presente Reglamento, resulta aplicable un margen de tolerancia de cinco (5) Km/h a la supervisión y/o detección de infracciones a las velocidades máximas permitidas.*
>
> *En estos casos, el exceso de velocidad es sancionable sólo cuando en la medición se supere la velocidad máxima más el margen de tolerancia señalado.”*

Esta propuesta se introduce como una medida necesaria para garantizar la continuidad y operatividad del sistema de fiscalización de velocidades. De esta manera, se continuará aplicando el margen de tolerancia de 5 Km (para el caso de instrumentos tecnológicos que no se encuentre certificados por no existir norma técnica vigente sobre su utilización) hasta que se establezca el margen de tolerancia que corresponda mediante la emisión

de la Resolución Directoral que apruebe las características del respectivo instrumento tecnológico.

- Aproximación metodológica al cálculo de las multas de las infracciones con códigos M47, M48, M49, M50, G75 y G76:

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.[30]

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

Las decisiones "óptimas" se interpretan en el sentido de decisiones que minimizan la pérdida social en ingresos ocasionadas por la incursión en delitos. Esta pérdida es la suma de daños, costos de aprehensión y condena; así como los costos de llevar a cabo las penas impuestas; y, se puede minimizar esta pérdida con respecto a la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo, a menos que una o más de estas variables sea restringida por consideraciones "externas".[31]

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.[32] En este modelo se asume que los agentes económicos realizan acciones que generan externalidades negativas, lo que les reporta un beneficio. Sin embargo, el costo esperado de realizar la actividad no deseada está dado por el valor de la sanción (multa), multiplicado por la probabilidad de detección.

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

[30] “Por qué y cómo hacer análisis económico del derecho”. Gabriel Doménech Pascual, Profesor titular de derecho administrativo Universidad de Valencia.
[31] Essays in the Economics of Crime and Punishment, Gary S. Becker and William M. Landes, eds., NBER, 1974.
[32] “The Optimal Tradeoff between the Probability and Magnitude of Fines”, escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, American Economic Review 69, 1979.

sancionada. (Polinsky y Shavell 1979: 884).

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

En consecuencia, la sanción 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.

De acuerdo a lo señalado por Polinsky y Shavell en "The Theory of Public Enforcement of Law",[33] cuando la probabilidad de detección de un acto dañino es fija y los agentes económicos son neutrales al riesgo, la multa óptima es igual al daño dividido entre la probabilidad de detección. Sin embargo, la aversión al riesgo del agente reduce el nivel de la multa, de manera que esta es inferior al daño esperado. Esto se aplica también para el caso en el que la probabilidad de detección dependa del nivel de esfuerzo del fiscalizador.

En consecuencia, se sostiene que el nivel de aplicación[34] 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).[35]

Tomando en consideración una aproximación de estos planteamientos[36] se considera la siguiente fórmula para describir el bienestar de la sociedad.

$$W(e,M,t) = \int_{B^*}^{\infty} Bf(B)dB - [1 - F(B^*)]\{D - p(e)q[t(\lambda + \alpha) + \kappa]\} - e$$

Donde:

$f(B)$: Función de densidad de los beneficios ilícitos.
$F(B^*)$: Función acumulada de los beneficios ilícitos crítico.
B^* : Beneficio ilícito crítico.

[33] "The Theory of Public Enforcement of Law", escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, Handbook of Law and Economics, Volume I, 2007. Editorial Elsevier.
[34] El término "aplicación" es una traducción literal del vocablo inglés "enforcement", que se refiere al cumplimiento obligatorio de una ley, regla o regulación.
[35] 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.
[36] Vásquez, A. y Gallardo J. (2006) Sistemas de Supervisión y Esquemas de Sanciones para el Sector Hidrocarburos. Osinergmin
https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/Institucional/Estudios_Economicos/Documentos_de_Trabajo/Documento_de_Trabajo_10.pdf

D : Daño generado a la sociedad por el acto infractor.
e : Costo del esfuerzo de ejecución de la normativa.
$p(e)$: Probabilidad de detección de los agentes infractores.
M : Sanción monetaria.
κ : Costos administrativos de establecer la sanción.
q : Probabilidad de que la sanción sea impuesta luego de un proceso posterior a la detección de la infracción.
λ : Desutilidad de los agentes infractores por la sanción no monetaria.
t : Tiempo de duración de la sanción no monetaria.
α : Costo administrativo por unidad de tiempo que asume la entidad supervisora por mantener la sanción no monetaria.

A partir de estas fórmulas se puede inferir que el beneficio ilícito crítico está dado por $B^* = p(M + \lambda t)$; es decir, que el beneficio crítico para el agente infractor debe ser igual al valor de la multa esperada más el valor esperado de la pérdida privada asociada a la sanción no monetaria; entendiendo que la sanción no monetaria se expresa mediante t. Finalmente, el bienestar social se maximiza si se cumple que:

$$M^* = \frac{D}{pq} + t\alpha + \kappa$$

Con ello, se puede inferir que es siempre óptimo utilizar una sanción monetaria hasta que deje de ser disuasiva, en cuyo caso será óptimo utilizar la suspensión de actividades u otra penalización no monetaria. En sí, el objetivo de las estrategias de disuasión debe ser concientizar en los agentes del mercado que los incumplimientos de las reglas de juego tienen consecuencias, siendo que los castigos causan un efecto suficiente para que el infractor no cometa la infracción nuevamente y que el mercado perciba que las instituciones son severas con los infractores.

Basado en este planteamiento, OSITRAN ha establecido una guía para la aplicación de multas[37], donde las multas ad hoc quedan establecidas mediante la siguiente fórmula:

$$m = \left[\frac{B}{\rho} + \sum_{i=1}^{n} D_i\right] \times F \times R$$

Donde:
m : valor de la multa.
B : Beneficio ilícito obtenido por el infractor.
ρ : Probabilidad de detección que enfrenta el infractor.
$\sum_{i=1}^{n} D_i$: suma de daños reales y/o potenciales producidos como resultado de la comisión de la infracción que tienen consecuencias sobre la vida y la salud de las personas o la calidad del servicio, así como daños potenciales sobre la vida de las personas.
F : factor de agravantes y atenuantes.
R : factor del reconocimiento del infractor.

Para efectos del cálculo realizado, se utilizará la formula antes presentada considerando únicamente los beneficios ilícitos y daños reales o potenciales, de tal forma que queda como:

[37] OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf

$$m = \frac{B}{\rho} + \sum_{i=1}^{n} D_i$$

Donde:

m : valor de la multa.

B : Beneficio ilícito obtenido por el infractor.

ρ : Probabilidad de detección que enfrenta el infractor.

$\sum_{i=1}^{n} D_i$: suma de daños reales y/o potenciales producidos como resultado de la comisión de la infracción que tienen consecuencias sobre la vida y la salud de las personas o la calidad del servicio, así como daños potenciales sobre la vida de las personas.

Basado en la misma guía de OSITRAN, se asignan valores a los parámetros de la fórmula antes descrita.

El beneficio ilícito obtenido por el infractor (B) esta dado según el cálculo efectuado para cada caso considerando la actividad realizada por el agente económico sancionado.

La probabilidad de detección que enfrenta el infractor (ρ) se toma del cuadro de la citada guia, que se replica a continuación.

Tabla 3. Valores asignados a la probabilidad de detección que enfrenta el infractor

Probabilidad	Valor
Alta	100%
Media	50%
Baja	20%

Fuente: Cuadro N° 7 de OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf

En el caso de la suma de daños reales y/o potenciales producidos como resultado de la comisión de la infracción que tienen consecuencias sobre la vida y la salud de las personas o la calidad del servicio ($\sum_{i=1}^{n} D_i$), se distingue dos casos no excluyentes.

En el caso del daño real a la vida, es decir, donde efectivamente hay una afectación a la vida de las personas, siguiendo a la misma guía, se toma el 5% de una valoración de la vida humana[38], y la gravedad de la afectación de la vida según se describe en la tabla a continuación, tomada de la guía antes señalada:

Tabla 4. Valor asignado al daño real a la vida

Gravedad de la afectación	Valor de la gravedad de la afectación	Valor del daño real a la vida
Leve	10%	$VV \times 5\% \times 10\%$

[38] En la guía citada no se indica expresamente, pero en el análisis más adelante se considera el valor dado por la Estimación del Costo Social por Fallecimiento Prematuro y que es empleada en la valoración de proyectos de inversión pública, tal como señala el numeral 5 del Anexo Nº 11: Parámetros de Evaluación Social, de la Directiva General N° 001-2019-EF/63.01, Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobada por la Resolución Directoral N° 001-2019-EF/63.01, y modificatorias.
https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/parametros_evaluacion_social/Valor_Estadistico_Vida.pdf

Gravedad de la afectación	Valor de la gravedad de la afectación	Valor del daño real a la vida
Moderada	50%	$VV \times 5\% \times 50\%$
Grave o fatal	100%	$VV \times 5\% \times 100\%$

VV: Valoración de la Vida Humana
Fuente: Cuadro N° 8 de OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf

En el caso del daño potencial, se considera el mismo valor de la vida, una probabilidad de ocurrencia de accidente con daño fatal, el porcentaje de valor a la vida humana y un parámetro según el número de usuarios afectados, como se describe en el cuadro N° 8 de la guía señalada. Se muestra los valores en la tabla a continuación:

Tabla 5. Valor asignado al daño potencial a la vida

Probabilidad de ocurrencia de accidente fatal	Valor del daño a la vida según el número de personas potencialmente afectadas			
	1 a 2 personas	3 a 5 personas	6 a 10 personas	Más de 10 personas
Casi nula (1%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 1\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 1\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 1\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 1\%$
Muy Bajo (10%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 10\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 10\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 10\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 10\%$
Bajo (20%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 20\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 20\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 20\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 20\%$
Mediana (50%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 50\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 50\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 50\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 50\%$
Alta (70%)	$1\% \times VV \times 1.5 \times 70\%$	$1\% \times VV \times 4 \times 70\%$	$1\% \times VV \times 8 \times 70\%$	$1\% \times VV \times 16 \times 70\%$

VV: Valoración de la Vida Humana
Fuente: Cuadro N° 8 de OSITRAN (2018) Guía Práctica para la aplicación de la metodología de determinación de multas de OSITRAN – Nuevo Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones. https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/08/Guia_RIIS-1.pdf

De otro lado, es pertinente señalar que los montos de las sanciones por infracciones de tránsito previstas en el RETRAN son montos fijos. Así pues, según el artículo 311 del RETRAN se regula que una infracción muy grave le corresponde 12%, 24%, 50% o 100% de la UIT; con lo que, para nuestro caso en concreto, se acoge el 12% de la UIT.

En tal sentido, se ha considerado lo siguiente:

M47: Esta infracción se cometería con el objetivo de evitar el trámite de reponer una placa extraviada; y podría ocasionar o vincularse a accidentes al dificultarse la identificación mediante mecanismos tecnológicos. En tal sentido, se considera que el costo del trámite para placa de exhibición extraviada es de S/295, según la AAP[39] . Al considerarse el 75% de este valor como beneficio ilícito y una probabilidad de detección media; además de un daño potencial con una probabilidad de ocurrencia de 1% y de 3 a 5 usuarios

[39] https://www.placas.pe/Exhibicion/Docs/PlacasExhibicion-GuiaUsuario.pdf

potencialmente afectados, se obtiene un valor de la multa de 12% de la UIT vigente.

M48: Esta infracción se cometería con el objetivo de ocultar o alegar características técnicas que no corresponden al vehículo, en perjuicio de la seguridad de los usuarios. Siguiendo la metodología antes expuesta, se considera un daño potencial con una probabilidad de ocurrencia casi nulo y un número de más de 10 usuarios afectados; entendiendo que es de difícil detección pero que puede afectar a un número importante de usuarios en el caso de un incidente con un tanque de combustible, por ejemplo. Empleando los parámetros asociados a estos valores se obtiene un valor de la multa que se aproxima al 50% según la escala del RETRAN[40].

M49: Esta infracción tendría lugar al intentar utilizar una vía con una altura máxima establecida con el propósito de resguardar la infraestructura vial (puentes o túneles). Si bien esta tipificación asume que no se llega a concretar el daño, se entiende que esto ocurre gracias a la oportuna intervención de la autoridad u otro tipo de medidas. En tal sentido, siguiendo la metodología antes expuesta, se considera un daño potencial con una alta probabilidad de ocurrencia y uno o dos usuarios potencialmente afectados (al no tener lugar el daño a la infraestructura, que corresponde a otra tipificación). Empleando los parámetros asociados a estos valores se obtiene un valor de la multa que se aproxima al 100% de una UIT, siguiendo la escala del RETRAN.

M50: Esta infracción tendría lugar utilizar una vía con una altura máxima establecida con el propósito de resguardar la infraestructura vial (puentes o túneles). Esta tipificación asume que se llega a concretar el daño a la infraestructura. En tal sentido, se considera los montos estimados por la Municipalidad de Lima para la infraestructura con este tipo de daños[41] con intervenciones valoradas entre S/ 4 mil y 262 mil, y el costo de gestionar la congestión, aproximado en S/ 24 mil por mes según la misma fuente. En tal sentido, siguiendo la metodología descrita, el daño real considera estos valores, pero se trunca a 1 UIT siguiendo la escala del RETRAN. Para complementar esta medida, se propone la suspensión por un periodo que resulta de la estimación de los daños, considerando la mediana de los valores de las intervenciones (S/ 29 mil) y el costo de gestionar la congestión por una semana (S/ 6 mil), lo que, descontando el valor de la multa establecida, suma cerca de S/30 mil. Esto se hace equivalente a una suspensión de 6 meses, asumiendo que los ingresos por parte de los conductores pueden ser S/ 5 mil mensual.

G75: Esta infracción se cometería con el objetivo comercializar placas de exhibición de manera ilícita, evitando que se pague el valor correspondiente. En tal sentido, se considera que el valor de alquiler de una placa de exhibición para vehículos livianos o pesados es de S/ 550, según la AAP[42] . Al considerarse el 75% de este valor como beneficio ilícito y una probabilidad de detección alta, se obtiene un valor de la multa de 8% de la UIT vigente.

G76: Esta infracción se cometería con el objetivo de evitar adquirir (alquilar) una placa de exhibición Se considera que el valor de alquiler de una placa de exhibición para vehículos livianos o pesados es de S/ 550, según la AAP[43] . Al considerarse el 75% de este valor como beneficio ilícito y una probabilidad de detección alta, se obtiene un valor de la multa de 8% de la UIT vigente.

---

[40] De acuerdo al art. 311 del Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC, las Infracciones Muy Graves (MG) tienen una multa equivalente al 100%, 50%, 24% ó 12% de la Unidad Impositiva Tributaria.
[41] Informe Técnico N° 001-2025-PAVM, remitido mediante Oficio N° D000004-2025-MML-GMU.
[42] https://www.placas.pe/Exhibicion/Docs/PlacasExhibicion-GuiaUsuario.pdf
[43] https://www.placas.pe/Exhibicion/Docs/PlacasExhibicion-GuiaUsuario.pdf

De conformidad con análisis metodológico señalado, se ha determinado la aplicación de las siguientes sanciones para las conductas infractoras:

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO
M	MUY GRAVES					
M47	Circular con placas adulteradas, ilegibles o sin iluminación o que tengan adherido algún material, que impida su lectura a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de las infracciones de tránsito.	Muy grave	Multa 12%UIT	50	Internamiento del vehículo	SI
M48	Conducir un vehículo cuyas características registrables o condiciones técnicas han sido modificadas, alteradas o agregadas, atentando contra la seguridad de los usuarios o por no corresponder los datos consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular con los del vehículo	Muy grave	Multa 50%UIT	50	Internamiento del vehículo	SI
M49	No respetar la señal de altura máxima permitida en la vía pública	Muy grave	Multa 1 UIT	50	Retención de la licencia de conducir e internamiento del vehículo	SI
M50	No respetar la señal de altura máxima permitida en la vía pública, provocando daños a la infraestructura y/o generando interrupción del tránsito	Muy grave	Multa 1 UIT y suspensión de la licencia de conducir por 1 año	60	Retención de la licencia de conducir e internamiento del vehículo	SI
G	**GRAVES**					

G75	Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las Placas de exhibición, rotativa o transitoria	Grave	Multa 8% UIT	20	Retención del vehículo	SI
G76	Usar las placas de exhibición, rotativa o transitoria fuera del horarios o rutas establecidas	**Grave**	Multa 8% UIT	**20**	Retención del vehículo	SI

- Primera Disposición Complementaria Final:

Como Primera Disposición Complementaria Final se establece un plazo noventa (90) días hábiles contabilizados desde el día siguiente de la publicación del presente Decreto Supremo en el diario oficial "El Peruano", para su entrada en vigencia. En ese sentido, las modificaciones, incorporaciones y derogaciones de las infracciones de tránsito entran en vigencia una vez se haya transcurrido dicho plazo siendo que, hasta que suceda ello, se seguirán aplicando las infracciones de tránsito que establece el RETRAN.

Sin embargo, se precisa que la Segunda y Tercera Disposición Complementaria Final, entran en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano", lo cual está referido a la elaboración de Protocolo de control de tránsito, y de las acciones de difusión y concientización.

- Segunda Disposición Complementaria Final:

Como Segunda Disposición Complementaria Final se establece la aprobación de una Resolución Directoral que contiene el "Protocolo de control de tránsito" el cual contiene los principios, enfoques, autoridades competentes, escenarios de actuación y otros aspectos técnicos para su implementación por parte de los efectivos policiales asignados al tránsito y control de carreteras, previa coordinación con la Policía Nacional del Perú.

Este protocolo vendrá a ser un documento de gestión pública en el cual se establezcan lineamientos que apliquen los efectivos policiales encargados del control de tránsito que le permitan un mejor control de la circulación vehicular, identificando puntos de intervención y participación en caso de la existencia de la existencia de semáforos, ello bajo un enfoque de seguridad vial hacia los usuarios de las vías.

Tengamos presente que el segundo párrafo del artículo 57 del RETRAN establece que las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito, prevalecen sobre las señales semafóricas, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación. En ese sentido, es necesario emitir el "Protocolo de control de tránsito" estableciéndose el plazo de sesenta (60) días hábiles.

- Tercera Disposición Complementaria Final

Como Tercera Disposición Complementaria Final se establece que previo a la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional del Perú implementan acciones de sensibilización sobre las

infracciones que se modifican e incorporan, así como de los elementos de la Placa Única Nacional de Rodaje, a fin de concientizar a los conductores, particularmente a los conductores de motocicletas.

En ese sentido, dentro de los 90 días hábiles que indica la Primera Disposición Complementaria Final se realizarán las acciones de sensibilización a los conductores a efectos de una predictibilidad de dicho grupo.

- Única Disposición Complementaria Derogatoria:

Corresponde la derogación de las infracciones con código M29, M30, M31, G56, G60, G62, G64 y L08 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I del referido RETRAN, en atención a los siguientes argumentos:

- ✓ **Infracción con código M29:** Conforme a lo señalado anteriormente, se ha optado por derogar la infracción M29 debido a que se está incorporando la infracción con código G75. Así pues, se ha optado que la calificación de la infracción M29 (que era de "muy grave"), ahora sea de "grave", razón por la cual se deroga la M29 y se incorpora la nueva infracción G75.

- ✓ **Infracción con código M30:** Conforme a lo señalado anteriormente, se ha optado por derogar la infracción M30 debido a que se está incorporando la infracción con código G76. Así pues, se ha optado que la calificación de la infracción M30 (que era de "muy grave"), ahora sea de "grave", razón por la cual se deroga la M30 y se incorpora la nueva infracción G76.

- ✓ **Infracción con código M31:** La infracción con código M31 tipifica el *"utilizar las placas de exhibición, rotativa o transitoria en vehículos a los que no se encuentren asignadas"*; sin embargo, esta infracción no incide directamente en la seguridad vial. Adicionalmente, el utilizar placas rotativas en vehículos que no le corresponden, viene a ser un supuesto de conducción sin placa la cual puede estar subsumida en la infracción con código M24.

- ✓ **Infracción con código G56:** La infracción con código G56 tipifica el *"recoger o dejar pasajeros fuera de los paraderos de ruta autorizados, cuando existan";* sin embargo, esta infracción regula un comportamiento vinculado a la prestación del servicio de transporte público terrestre de personas, lo cual tiene su propia normativa y tabla infractora regulado en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes - RNAT, regulado en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

  Al respecto, el código C.4b del Anexo 1 del Reglamento Nacional de Administración de Tránsito - RNAT, sanciona el incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia (siendo uno de ellos la condición regulada en el numeral 42.1.10 del artículo 42). Así pues, el referido numeral 42.1.10 del artículo 42 del RNAT indica que es condición de operación del servicio de transporte público de personas el *"embarcar o desembarcar a los usuarios dentro del área establecida del terminal terrestre, estación de ruta, y en los paraderos de ruta cuando corresponda."*

- ✓ **Infracción con código G60:** Conforme a lo señalado anteriormente, se ha optado por derogar la infracción G60 debido a que se está incorporando la

infracción con código M47. Así pues, se ha optado que la calificación de la infracción G60 (que era de "grave"), ahora sea de "muy grave", razón por la cual se deroga la G60 y se incorpora la nueva infracción M47.

- ✓ **Infracción con código G62:** La infracción con código G62 tipifica el *"incumplir con devolver las placas de exhibición, rotativa o transitoria dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje";* sin embargo, esta infracción no se encuentra vinculada a la circulación en las vías públicas, sino al incumplimiento de devolver placas. En ese sentido, se ha visto por conveniente su derogación ya que no se encuentra vinculado a la circulación.

- ✓ **Infracción con código G64:** Esta infracción tipifica: "Conducir un vehículo cuyas características registrables o condiciones técnicas han sido modificadas, alteradas o agregadas, atentando contra la seguridad de los usuarios o por no corresponder los datos consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular con los del vehículo"; sin embargo, y en atención a lo expuesto párrafos anteriores, corresponde agravar la misma, correspondiendo su calificación a M48.

- ✓ **Infracción con código L08:** La infracción con código L08 tipifica el *"hacer uso de bocinas de descarga de aire comprimido en el ámbito urbano";* sin embargo, esta infracción ya se encuentra subsumida con la nueva infracción L07 que estipula *"utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria y/o circular produciendo ruidos que superen los límites máximos permisibles".* En ese sentido, se ha visto por conveniente su derogación.

VI. SOBRE EL NUEVO ESTADO QUE GENERA LA NORMA

Tengamos presente que la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG), recoge taxativamente el principio de "predictibilidad" o también conocido como de "confianza legítima" que indica que *"la autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener."* En esa misma línea, dicho cuerpo normativo recoge los principios de "razonabilidad" y "tipicidad" [44], los cuales forman parte del régimen

[44] ***Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa***
La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:
(…)
3. Razonabilidad. - *Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deben ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:*

a) El beneficio ilícito resultante por la comisión de la infracción;
b) La probabilidad de detección de la infracción;
c) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;
d) El perjuicio económico causado;
e) La reincidencia, por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.
f) Las circunstancias de la comisión de la infracción; y
g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.

4. ***Tipicidad. -*** *Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley o Decreto*

sancionador establecidos en LPAG.

Dichos principios son importantes toda vez que garantiza que el procedimiento administrativo sancionador pueda ser conducido en el marco de la legalidad y el derecho de los administrados involucrados. Asimismo, resulta importante tener en cuenta que la acción estatal no debe enfocarse meramente en la imposición de sanciones y castigos, sino que debe asumir un enfoque preventivo holístico en el que prime la implementación de medidas alternativas a la sanción.[45]

Si bien es cierto las sanciones impuestas en materia de transporte y tránsito son consecuencia de la comisión de infracciones por parte del administrado, es importante tener presente que la imposición de sanciones debe representar la "última ratio" de la acción estatal toda vez que debe primar acciones preventivas.[46] Así pues, las acciones de control estatal no deben estar enfocadas únicamente en la imposición de sanciones, sino que, por el contrario, se debe de implementar acciones que procuren prevenir los siniestros viales.

En ese sentido, ya desde el sector transporte se viene impartiendo el Curso de Seguridad Vial[47] que tiene por objetivo educar comportamientos y actitudes de los conductores hacia una cultura de seguridad vial y respeto a su entorno, sensibilizándolos con relación a las consecuencias derivadas del incumplimiento de las normas de tránsito y la imprudencia.

Dicho ello, y a efectos de seguir fortaleciendo un marco regulatorio que busca la concientización del conductor por el respeto de las reglas de tránsito, también se ha optado que el presente Decreto Supremo regule la modificación del artículo 57 y 340 del RETRAN; así como la actualización del de las infracciones de tránsito contenidas en el Anexo I del RETRAN a efectos de que éstas sean medidas efectivas y razonables en la disuasión de comportamientos de los conductores durante la circulación en las vías terrestres, lo cual promueve un mayor cumplimiento a las reglas de tránsito y en la protección de la vida e integridad de los usuarios.

Por otro lado, la implementación de la propuesta optimizará el control de la velocidad vehicular mediante instrumentos tecnológicos; en beneficio de la seguridad vial, a la cual hace referencia el artículo 168-A del RETRAN.

Asimismo, la aplicación de un margen de tolerancia diferenciado dependiendo de la tecnología utilizada, coadyuvará a una adecuada detección de infracciones por exceso de velocidad.

Legislativo permita tipificar infracciones por norma reglamentaria."

[45] Al respecto, la denominada "Responsive regulation" señala que *"una estrategia basada principalmente en el castigo derrocha en litigios recursos que podrían ser gastados en monitorear y persuadir",* con lo que resultaría mucho más eficiente implementar sistemas de corrección, negociación y cooperación que sean utilizados antes que las puniciones.
Ayres, I. y J. Braithwaite. Responsive Regulation: Trascending the Deregulation Debate. Oxford: Oxford Socio-Legal Studies. 1992, pp. 26.
De manera adicional también se puede revisar los siguientes trabajos: GAMARRA ABARCA, Sebastián. *"De la indulgencia a la condena: la responsive regulation en el régimen de fiscalización ambiental en el Perú".* En: Revista Themis N° 74. 2019; Morón Urbina, Juan Carlos. *"Los actos-medidas (medidas correctivas, provisionales y de seguridad) y la potestad sancionadora de la administración".* En: Revista de Derecho Administrativo – CDA. N° 09. 2010; Huapaya, R., L. Sánchez y O. Alejos. *"Eximente de responsabilidad por subsanación voluntaria en la Ley del Procedimiento Administrativo General. El derecho Administrativo como instrumento al servicio ciudadano. Memorias del VIII Congreso Nacional de Derecho Administrativo".* Lima: Palestra y Universidad de Piura. 2018

[46] Morón Urbina, Juan Carlos. *"Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General"* Lima: Gaceta Jurídica. Tomo II. 2019, pp. 315-317

[47] https://www.gob.pe/11005-inscribirte-al-curso-de-seguridad-vial-que-reduce-puntos-por-infraccion-a-conductores

Los instrumentos tecnológicos, al contar con una norma que emita el MTC (la misma que considerara para ello la característica propia de cada instrumento de medición) coadyuvara a mejorar la eficacia y precisión en la supervisión y control de la velocidad vehicular.

Sobre el particular, la LGTT establece en su artículo 9 que, "*Es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo, procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios*". Asimismo, el artículo 16 de la referida Ley dispone que, el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo entre otras competencias: "***Competencias normativas:*** *a) 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. b) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.*"

De lo anteriormente expresado, podemos decir que, el MTC en su rol de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, posee la facultad de dictar reglamentos nacionales que desarrollen y complementen las disposiciones de la LGTT. Esta competencia le permite elaborar normativas adaptadas a las necesidades del sector, asegurando su adecuada implementación. Un ejemplo de ello es la aprobación del Reglamento Nacional de Administración de Transporte mediante el Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC, por el cual se dispone que se deben de implementar los mecanismos tecnológicos para la supervisión y monitoreo de vehículos, en el marco de lo dispuesto por el literal d) del artículo 23 de la LGTT.

Asimismo, el MTC tiene la competencia de interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la LGTT y sus reglamentos, garantizando una aplicación coherente y uniforme en todo el país. Esta atribución le permite aclarar y definir el alcance de dichos principios, velando por su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales.

Bajo estas premisas, el MTC está facultado para establecer normativas que regulen aspectos técnicos relacionados con el control de velocidad por ser de tránsito, incluyendo la determinación de márgenes de tolerancia. Es importante precisar que, esta competencia no colisiona con las competencias del Instituto Nacional de Calidad (INACAL). Aunque el INACAL, según la Ley Nº 30224, es responsable de la metrología en el país, el MTC, como ente rector en tránsito y transporte, puede desarrollar normativas necesarias en el marco de sus funciones otorgadas por la LGTT.

A mayor abundamiento, se precisa que de acuerdo al RETRAN, emitido en el marco de las competencias el MTC, los instrumentos tecnológicos de control de velocidad pueden estar o no certificados; siendo que, dentro de esas mismas competencias, corresponde al MTC disponer medidas orientadas a que, en el caso de la utilización de instrumentos tecnológicos que no se encuentren certificados, la supervisión y control de la velocidad se realice de manera eficaz, basados en estándares técnicos en pro de los intereses de los usuarios y la seguridad en las vías terrestres. Así por ejemplo, en relación a la emisión de normativa necesaria para la regulación, el MTC como ente rector, a fin de asegurar el cumplimiento de la normativa nacional en materia de tránsito y transporte, mediante Resolución Directoral N° 4884-2013-MTC/15, modificó la Directiva N° 004-2010-MTC/15 "Régimen de Autorización y Funcionamiento de los Centros de Revisión Periódica de

Cilindros” con la finalidad de poder regular el procedimiento de inspección periódica correspondiente a los cilindros de GNV de peso liviano (tipo II, III o IV); toda vez que, la “Norma Técnica Peruana NTP: 11.017.2004, Revisión Periódica de Cilindros tipo I para GNV”, solo comprendía a los cilindros de GNV de tipo I, lo que generaba en ese momento un perjuicio debido a que se venía importando cilindros de GNV de peso liviano (tipo II, III o IV), sin una normativa adecuada para ello.

Finalmente, señalar que la facultad de establecer normativas necesarias para el cumplimiento de competencias, no es exclusiva del MTC. Por ejemplo, la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) aprobó la Directiva N.º 01-2008-SNCP/CNC, denominada "Tolerancias Catastrales - Registrales", mediante la Resolución Nº 03-2008-SNCP-CNC. Esta directiva establece los rangos de tolerancia en las mediciones de áreas de predios urbanos y rurales, realizadas por diversos métodos geomáticos, con el objetivo de mantener un catastro preciso y ordenado para la inscripción de actos que implican modificaciones físicas de los predios, así como actos de transferencia y gravamen en el Registro de Predios.

Este ejemplo antes señalado, demuestra que diversas entidades del Estado, en el marco de sus competencias, emiten la normativa que consideren necesaria para regular aspectos técnicos específicos, asegurando la correcta aplicación de sus normas y la eficiencia en sus respectivos ámbitos de acción.

VII. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

- **Respecto a los artículos 57, 340 y las infracciones de tránsito tipificadas en el Anexo I del RETRAN**

El proyecto de Decreto Supremo tiene por objeto modificar los artículos 57 y 340; así como busca revisar y actualizar las infracciones de tránsito contenidas en el Anexo I del RETRAN para lograr un mejor cumplimiento de las normas de tránsito y contribuir a la seguridad vial.

En tal sentido, se identifican los principales actores involucrados:

Conductores con licencias bajo Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos: Actualmente, los conductores acumulan puntos en dicho récord según la gravedad de las faltas; pudiendo enfrentar la suspensión de la licencia (si es la primera vez que acumula) o su cancelación al acumular el número establecido (100 puntos por tercera vez). El sistema prevé el dictado de cursos como mecanismo para la reducción de dicho récord y evitar la suspensión o cancelación.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Tabla N° 6
Conductores con licencias bajo Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos

Conductores con licencias bajo Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	• Mejora en el conocimiento de las normas de tránsito y sobre la seguridad vial.

Entidades de fiscalización del tránsito: Se encargan de sancionar las infracciones de tránsito y/o llevar los procesos sancionadores. Incluye a la Policía Nacional del Perú en el marco de lo referido en el artículo 57 y el artículo 340 del RETRAN.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 7
Entidades de fiscalización del tránsito

Entidades de fiscalización del tránsito	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	• Un Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos más coherente puede contribuir a mejorar el cumplimiento de la normativa y así evitar la sobrecarga procesal. • Claridad en los criterios a emplear en la gestión del tránsito por parte de la Policía. • Claridad respecto resoluciones finales y demás actos administrativos a ser registradas en el Registro Nacional de Sanciones por parte de las autoridades competentes.

Usuarios de las vías: Comprende a conductores de los distintos tipos de vehículos, pasajeros y personas que se desplazan por las vías o sus inmediaciones.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 8
Usuarios de las vías

Usuarios de las vías	
Costos	Beneficios
(no se identifica costos adicionales)	• Mayor coherencia en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos facilita su cumplimiento. • Mejora en el tránsito al aplicarse un enfoque de movilidad sostenible y seguridad vial por parte de los efectivos policiales que realizan la gestión del tránsito.

La presente medida no conlleva costos para los actores involucrados; por el contrario, contribuye al mejor cumplimiento de la normativa de tránsito y así a la seguridad vial.

Por lo expuesto, se concluye que los beneficios son superiores al costo que podría conllevar el presente Decreto Supremo.

- **Respecto al artículo 168-A del RETRAN**

Por otro lado, se revisa el margen de tolerancia acorde a las características de los sistemas de medición de la velocidad, lo que legitima la sanción al ser aplicada y en tal sentido contribuye al cumplimiento de lo establecido, mejorando la seguridad vial.

En tal sentido, se identifican los principales actores involucrados:

Conductores y transportistas: la fiscalización de la velocidad es realizada por distintos sistemas.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Tabla N° 6
Conductores

Conductores y Transportistas	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	• Evita que se sancione indebidamente al no considerarse el margen de tolerancia acorde al sistema empleado.

Entidades de fiscalización de velocidad: Se encargan de sancionar las infracciones asociadas a la velocidad de conducción.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 7
Entidades de fiscalización del tránsito

Entidades de fiscalización del tránsito	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	• Legitimidad en la aplicación de sanciones. • Contar con un criterio claro para la aplicación del margen de tolerancia, evitando impugnaciones.

Usuarios de las vías: Comprende a conductores de los distintos tipos de vehículos, pasajeros y personas que se desplazan por las vías o sus inmediaciones.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios

Cuadro N° 8
Usuarios de las vías

Usuarios de las vías	
Costos	Beneficios
(no se identifica costos adicionales)	• Mejora en la seguridad vial al lograrse una mejor fiscalización de la velocidad de circulación.

La presente medida no conlleva costos para los actores involucrados; por el contrario, contribuye al mejor cumplimiento de la normativa de tránsito y así a la seguridad vial.

Por lo expuesto, se concluye que los beneficios son superiores al costo que podría conllevar el presente Decreto Supremo.

VIII. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO – AIR EX ANTE

Mediante Resolución de Secretaría de Gestión Pública Nº 008-2021-PCM-SGP se aprobó el Plan de Implementación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para las entidades públicas del Poder Ejecutivo. Dicho Plan señala el Cronograma de implementación del AIR Ex Ante y la Agenda Temprana en las entidades públicas del Poder Ejecutivo, siendo que resulta de aplicación obligatoria el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ente para el MTC a partir del 02 de enero de 2023.

Por su parte, el Reglamento que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo Nº 023-2025-PCM[48], señala en el literal g) del artículo 5 que la "Norma de carácter general" a aquella que crea, modifica, regula, declara o extingue derechos u obligaciones de carácter general, de cuyo texto se deriva un mandato genérico, objetivo y obligatorio, vinculando a la Administración Pública y a los

[48] El Decreto Supremo Nº 023-2025-PCM deroga el Decreto Supremo N° 063-2021-PCM.

administrados, sea para el cumplimiento de una disposición o para la generación de una consecuencia jurídica.

Asimismo, de acuerdo con el numeral 33.2 del artículo 33 del Reglamento AIR las entidades públicas tienen la obligación de aplicar un AIR Ex Ante como herramienta de análisis previo, cuando el proyecto normativo de carácter general establezca y/o modifique una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación y/o cualquier otra regla que imponga exigencia(s):

a) Que genere(n) o modifique(n) costos en su cumplimiento por parte de las personas; y/o,
b) Que limite(n) el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Ahora bien, es importante mencionar que el concepto de "costo de cumplimiento regulatorio" es recogido en literal c) del artículo 5 del Reglamento del AIR bajo los siguientes términos: *"Son todos los costos que las personas naturales y jurídicas deben asumir para cumplir con normas de carácter general. Estos costos pueden derivarse de obligaciones, condiciones, trámites, requisitos, responsabilidades, prohibiciones, limitaciones y/o cualquier otra regla que establezca exigencias para las personas. Los costos de cumplimiento regulatorio abarcan los pagos directos, cargas administrativas, costos sustantivos, entre otros, los que se encuentran desarrollados en el Manual para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante."*

Dicho ello, podemos concluir que los proyectos normativos que generan costos de cumplimiento son aquellos que serán objeto de evaluación del AIR Ex Ante.

- **Respecto a los artículos 57, 340 y las infracciones de tránsito tipificadas en el Anexo I del RETRAN**

Ahora bien, el presente Decreto Supremo no genera costos de cumplimiento regulatorio toda vez que las modificaciones (infracciones con códigos M18, M24 y G46), incorporaciones (infracciones con códigos M47, M49, M50, G75 y G76) y las derogaciones (infracciones con códigos M29, M30, M31, G56, G60, G62, G64 y L08) del RETRAN, no están generando nuevas obligaciones que ameriten que el administrado incurra en nuevos costos para su cumplimiento.

En efecto, las modificaciones, incorporaciones y derogaciones de las Infracciones al tránsito del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I "Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre" del RETRAN, no están generando nuevas obligaciones a los administrados (y, por ende, no generan costos de cumplimiento), es decir, las obligaciones sustantivas establecidas en el RETRAN no vienen siendo modificadas o creadas, sino solo las consecuencias jurídicas del incumplimiento.

Tengamos en cuenta que mediante Acta N° 233 se recogió la sesión de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria – CMCR de fecha 05 de enero de 2023, en la cual dicha CMCR acordó excluir del AIR EX Ante a un proyecto normativo planteado por el OEFA que aprobaba la tipificación de infracciones y escala de infracciones administrativas. El argumento esgrimido por los integrantes de la CMCR fue la de señalar que las mismas no generaban costos de cumplimiento, conforme se aprecia:

"Sobre el particular, la ST señala que, de la revisión del proyecto normativo, que tipifica infracciones y establece escala de sanciones, se advierte que este no genera costos de cumplimiento. Ello, en tanto las multas que se les impone a los infractores como sanción no son costos de cumplimiento de la regulación, sino sanciones monetarias a los infractores (con el objetivo de incentivar su cumplimiento); por lo que, no son costos que deban tenerse en cuenta para la evaluación de las distintas alternativas en el AIR Ex Ante."[49]

Es importante mencionar que las obligaciones contenidas en los artículos sustantivos ya se encuentran regulados en el RETRAN, con lo cual las modificaciones e incorporaciones de las infracciones señaladas en los párrafos anteriores, ya cuentan con sus correlativos en el RETRAN. En ese sentido, se respeta el principio de tipicidad de la Ley N° 27444 en tanto existe la relación obligación – tipificación de infracciones.

Por otro lado, los artículos 57 y 340 del RETRAN tampoco están generando nuevas obligaciones a los administrados (y, por ende, no generan costos de cumplimiento), toda vez que dichas modificaciones tiene por objeto precisar el escenario de obediencia del conductor al efectivo policial establecida (artículo 57 del RETRAN); así como la precisión sobre firmeza de las resoluciones a ser inscritas en el Registro Nacional de Sanciones (artículo 340 del RETRAN).

En atención a lo señalado, en el marco de lo previsto en el numeral 41.2 del artículo 41 del Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, el presente Decreto Supremo se encuentra fuera del ámbito de aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante establecido en el numeral 33.2 del artículo 33 de dicha norma.

- **Respecto al artículo 168-A del RETRAN**

La modificación que se plantea al artículo 168-A del RETRAN, no establece una nueva obligación para los administrados, sino que, en el marco de la exigencia ya establecida en el RETRAN respecto al control y fiscalización de los límites de velocidad, optimiza el margen de tolerancia aplicable sobre tales límites, a efectos que, sea realizado de manera correcta con la normativa que sustente la tolerancia permitida.

En relación a ello, cabe precisar, que con la aprobación del del presente Decreto Supremo no se afectará a los usuarios. De esta manera, corresponde manifestar que a la fecha existen: i) usuarios cuyo exceso de velocidad es supervisado y/o detectado por los instrumentos tecnológicos como cinemómetros; así como también, transportistas de los servicios de transporte terrestre de personas y mercancías cuyo exceso de velocidad es detectado, además, por un sistema de control y monitoreo (GPS); siendo que en este caso, con la aprobación del este Decreto Supremo, se continuará aplicando el margen de tolerancia de 5 Km/h, y, ii) usuarios cuyo exceso de velocidad es supervisado y/o detectado por instrumentos tecnológicos distintos a los antes mencionados como por ejemplo: Detectores Ultrasónicos, Detectores Acústicos, Detectores de espiras Inductivas (ILD), entre otros; siendo que en este caso, se continuará aplicando el margen de tolerancia de 5 Km hasta que se establezca su respectivo margen de tolerancia mediante la emisión de la Resolución Directoral que apruebe las características del respectivo instrumento tecnológico (con la propuesta de incorporación de la Décimo Cuarta Disposición Complementaria Transitoria al RETRAN).

[49] https://www.gob.pe/institucion/pcm/informes-publicaciones/3845466-acta-n-233-de-la-comision-multisectorial-de-calidad-regulatoria

Adicionalmente, se presentan los beneficios que el Decreto Supremo comprende:

a) Permitirá que se aplique de manera correcta el margen de tolerancia sobre la velocidad permitida, respecto al instrumento de medición, en pro de la seguridad vial.

b) Permitirá que, ante el ingreso de una nueva tecnología para la supervisión y/o detección de la velocidad máxima permitida, el respectivo instrumento de medición comprenda un margen de tolerancia fundamentado en una norma que apruebe el MTC, como máximo ente rector en tránsito.

c) Contribuye de manera positiva a la seguridad vial, al mejorar la precisión de las mediciones de velocidad.

Es importante resaltar que, el MTC, como máximo ente rector en tránsito y transporte conforme a Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, está plenamente facultado para establecer las normas y lineamientos necesarios para regular diversos aspectos del tránsito vehicular, lo que incluye entre otros aspectos, la potestad de establecer márgenes de tolerancia para la medición de velocidad, pudiendo considerar para ello las características técnicas de los diversos dispositivos de medición. Esta facultad es esencial para garantizar una fiscalización eficiente, minimizando posibles errores en la detección de infracciones y contribuyendo a la seguridad vial.

En consecuencia, la norma propuesta dispone medidas en pro de la seguridad vial, eficiencia en la fiscalización, y fortalecimiento del marco normativo vigente.

En conclusión, el presente Decreto Supremo no genera costos en su cumplimiento que limiten el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales, por el contrario, comprende los beneficios citados anteriormente, en beneficios de la ciudadanía; en consecuencia, el mismo se encontraría dentro del supuesto de excepción previsto en el numeral 41.2 del artículo 41 del Reglamento del AIR Ex Ante.

IX. PRE PUBLICACIÓN DEL PROYECTO

El Decreto Supremo N° 009-2024-JUS, que aprueba el "Reglamento que establece disposiciones relativas sobre publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general, resoluciones y proyectos normativos" establece un régimen de publicación de los proyectos normativos, resultando obligatorio que toda norma de carácter general deben ser publicados en las sedes digitales de las entidades de la administración pública a cargo de su elaboración o en otro medio, asegurando su debida difusión y fácil acceso, y otorgando un plazo de recepción de comentarios que no debe ser menor de quince (15) días calendarios contados desde el día siguiente de su publicación[50].

[50] **Decreto Supremo N° 009-20024-JUS**
(…)
Artículo 19.- Difusión de los proyectos de normas jurídicas de carácter general
19.1.- Sin perjuicio de la aplicación de los mecanismos de consulta pública previstos en el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo Nº 063-2021-PCM, o norma que lo sustituya, los proyectos de normas jurídicas de carácter general deben ser publicados en las sedes digitales de las entidades de la Administración Pública a cargo de su elaboración o en otro medio, asegurando su debida difusión y fácil acceso.
(…)

Artículo 20.- Contenido de la publicación de proyectos normativos

El numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto Supremo N° 009-2024-JUS estipula que “norma de carácter general” es aquella que contiene un mandato genérico, objetivo y obligatorio, vinculado a la Administración Pública y/o a los administrados a fin de crear, modificar, regular, declarar, limitar o extinguir derechos u obligaciones de carácter general.

Ahora bien, el presente decreto supremo amerita pre publicación debido a que es una norma de alcance general, en la cual se están modificando, incorporando y derogando Infracciones al tránsito tipificadas en el Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN, así como el artículo 57, el literal b) del artículo 90, el artículo 168-A, el subnumeral 1.1 del artículo 336, el artículo 340 del referido reglamento.

X. SOBRE EL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

En presente Decreto Supremo a través de: su artículo 1: el artículo 57, el artículo 90, el artículo 168-A, el subnumeral 1.1 del artículo 336, el artículo 340; así como las infracciones con código M18, M24 y G46 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN; su artículo 2: incorpora la Décimo Cuarta Disposición Complementaria Transitoria y las infracciones con código M47, M48, M49, M50, G75, y G76 al Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN; su primera disposición complementaria final: regula la vigencia de la norma; su segunda disposición complementaria final: regula la elaboración del Protocolo de control de tránsito; su tercera disposición complementaria final: establece la implementación de acciones de difusión y concientización; y, su única disposición derogatoria: deroga las infracciones con código M29, M30, M31, G56, G60, G62, G64 y L08 del Numeral I - Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo I “Cuadro de Tipificación de Infracciones, Sanciones, Medidas Preventivas y Control de Puntos Aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre” del RETRAN.

El Decreto Supremo no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcada en el ámbito de competencia del MTC, consistente en aprobar o modificar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, encontrándose entre ellos, el RETRAN. Por tanto, el Decreto Supremo es acorde con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

20.1 La publicación de proyectos normativos que se dispone en el artículo 19 debe contener, como mínimo, los siguientes elementos:
(…)
c) El plazo para la recepción de los comentarios, aportes u opiniones, que no debe ser menor a quince (15) días calendario contados desde el día siguiente de su publicación, salvo disposición normativa de rango superior que establezca lo contrario.”