



Universidad
Inca Garcilaso de la Vega

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

**LA FISCALIZACIÓN DE GABINETE COMO CONSECUENCIA DE LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EMITIDOS POR LA SUPERINTENDENCIA DE
TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS, LIMA**

2023

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el título profesional de Abogado

AUTOR

CALLALLI ARAUJO, BRAULIO ANTONIO

CODIGO ORCID: 0009-0008-9617-0763

1964

ASESOR

DRA. ARENAS ACOSTA, JUANA FLOR

(ORCID 0009-0002-0216-5575X)

Lima, 05 febrero de 2024.

ENTREGA FINAL

INFORME DE ORIGINALIDAD

20%

INDICE DE SIMILITUD

19%

FUENTES DE INTERNET

7%

PUBLICACIONES

10%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Inca Garcilaso de la Vega Trabajo del estudiante	2%
2	cybertesis.uni.edu.pe Fuente de Internet	1%
3	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	1%
4	repositorio.ulasamericas.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	repositorioacademico.upc.edu.pe Fuente de Internet	1%
7	intra.uigv.edu.pe Fuente de Internet	1%
8	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1%
9	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	

DEDICATORIA

A mis padres Beatriz y Tito, quienes son mi inspiración de esfuerzo y constante lucha con el fin de culminar mis estudios, logrando alcanzar el ansiado título profesional.

Dedico también este logro a mis amados abuelos, Rafael y Maruja, quienes son la fortaleza que me estimula a continuar, a pesar de las adversidades,



AGRADECIMIENTO

A Dios, por no soltar mi mano todos estos años vividos.

Agradezco a quienes conforman la UIGV y de manera especial expresar mi más profundo agradecimiento por el conocimiento y la invaluable ayuda brindada durante mi carrera universitaria. De manera especial, quiero agradecer a mi asesora de tesis por la asistencia y dirección proporcionadas a lo largo de todo el procedimiento, reconociendo su papel fundamental en la concreción de este proyecto.

Asimismo, quiero expresar mi profundo agradecimiento a mis amigos y familiares por su apoyo incondicional durante toda mi carrera universitaria. Su presencia y aliento fueron fundamentales para alcanzar mis metas.

A mis colegas de la SUTRAN que, con su apoyo hicieron posible este trabajo.



RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

Los noticieros peruanos reportan diariamente un número alarmante de muertes y daños corporales resultantes de incidentes viales. La población exige a las autoridades medidas contundentes y la ejecución de estrategias gubernamentales para reducir la incidencia de estos eventos. Los factores humanos, como la imprudencia al volante y la falta de capacitación de los conductores, junto con la deficiente normatividad en el ámbito de desplazamiento por vías terrestres, impactan negativamente en la prestación del servicio y el movimiento a lo largo de la infraestructura de carreteras del país. Estas deficiencias generan graves consecuencias, traducidas en una elevada cifra de personas afectadas por percances viales.

El porcentaje de heridos y fallecidos a causa de incidentes en la circulación vehicular experimentó un crecimiento hasta el año 2019. Sin embargo, a partir del 2020 se observó una tendencia a la baja. En este último año, las cifras han regresado a los niveles previos a la pandemia. La prevención es la manera más acertada de anticipar un incidente de tránsito: por un aspecto, anticipando las circunstancias del vehículo sean las adecuadas antes de brindar un servicio, así como, realizar un estricto control en relación a conductores y que se encuentren óptimas condiciones de salud y psicológica.

Por ello, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) ha multiplicado esfuerzos para que las empresas de transportes y conductores de vehículos no incumplan ninguna de sus obligaciones, y que este incumplimiento no ponga en riesgo la afectación de la existencia, la protección en las carreteras y el bien común.

Este trabajo pretende divulgar la actividad fundamental, realizada en la fiscalización de gabinete, y plantear alternativas de prevención de accidentes, siendo esta la forma más acertada de prevenir un accidente de tránsito.

Palabras clave: Siniestros, Accidentes de Tránsito, Errores de Conducción, Prevención, SUTRAN, Fiscalización, Fallas Mecánicas en los Vehículos.

ABSTRACT AND KEYWORD

Peruvian newscasts report daily an alarming number of deaths and injuries resulting from road incidents. The population demands from the authorities strong measures and the implementation of governmental strategies to reduce the incidence of these events. Human factors, such as reckless driving and lack of driver training, together with deficient regulations in the area of road travel, have a negative impact on service provision and movement along the country's road infrastructure. These deficiencies generate serious consequences, translated into a high number of people affected by road accidents.

The percentage of injuries and fatalities due to vehicular traffic incidents experienced growth until 2019. However, a downward trend was observed from 2020 onwards. In the latter year, the figures have returned to pre-pandemic levels. Prevention is the best way to anticipate a traffic incident: on the one hand, anticipating that the circumstances of the vehicle are adequate before providing a service, as well as carrying out a strict control in relation to drivers and that they are in optimal health and psychological conditions.

For this reason, the Superintendence of Land Transportation of People, Cargo and Goods (SUTRAN) has multiplied efforts so that transportation companies and vehicle drivers do not fail to comply with any of their obligations, and that this non-compliance does not jeopardize the existence, protection on the roads and the common good.

This work intends to divulge the fundamental activity, carried out in the cabinet control, and to propose alternatives of accident prevention, being this the most successful way to prevent a traffic accident.

Keywords: Accidents, Traffic Accidents, Driving Errors, Prevention, SUTRAN, Control, Mechanical Failures in Vehicles.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
Dedicatoria	2
Agradecimiento	3
Resumen	4
Abstract	5
Índice General	6
Introducción	8
CAPÍTULO I: ASPECTOS GENERALES	
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA O INSTITUCIÓN	10
1.2 DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO O SERVICIO	10
1.3 UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CONTEXTO SOCIOECONÓMICO	11
1.4 ACTIVIDAD GENERAL O ÁREA DE DESEMPEÑO	12
1.5 MISIÓN Y VISIÓN	12
CAPÍTULO II: DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA EXPERIENCIA	
2.1 ACTIVIDAD PROFESIONAL DESARROLLADA	13
2.2 PROPÓSITO DEL PUESTO Y FUNCIONES ASIGNADAS	13
2.3 APLICACIÓN DE LA TEORÍA EN LA PRÁCTICA DEL DESEMPEÑO3 PROFESIONAL	13
CAPÍTULO III: FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA ELEGIDO	
3.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	16
3.2. TEORÍA SOBRE LA PROBLEMÁTICA	21
3.3. ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA	23
3.3.1 FISCALIZACIÓN	24
3.3.2 FISCALIZACIÓN DE GABINETE	25

3.3.3 FISCALIZACIÓN DE GABINETE A CONSECUENCIA DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO	27
3.3.3.1 Recopilación de información en el marco de la fiscalización de gabinete	27
3.3.3.2 Evaluación de la información proporcionada	27
3.3.3.3 Elaboración del informe de gabinete y medida preventiva de suspensión vehicular	27
3.3.3.4 Remisión del informe de gabinete y medida preventiva de suspensión vehicular a la autoridad instructora de la gerencia de procedimientos y sanciones	28
3.3.4 ACCIONES QUE SE EFECTUA, EN CASO QUE UN VEHÍCULO IMPLICADO EN UN ACCIDENTE NO SE ENCUENTRA PRESTANDO SERVICIO DE ÁMBITO NACIONAL	28
CAPÍTULO IV: PRINCIPALES CONTRIBUCIONES	
4.1. DESCRIPCIÓN DE ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN	29
4.2. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN	29
4.3. IMPLEMENTACIÓN DE ALTERNATIVA SELECCIONADA	30
4.4. COSTO DE IMPLEMENTACIÓN	31
4.5. EVALUACIÓN DE FACTIBILIDAD DE LA IMPLEMENTACIÓN	31
CONCLUSIONES	33
RECOMENDACIONES	34
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	35
ANEXOS	38

INTRODUCCIÓN

El presente informe, busca comprender la relación que existe entre la fiscalización de la observancia de las regulaciones viales y la anticipación de incidentes en la infraestructura de carreteras del país. Buscando plantear alternativas de solución con el propósito de disminuir los accidentes y siniestros de tránsito y con ello reducir en gran medida el porcentaje de fallecimientos y lesiones a consecuencia de estos.

La Organización Mundial de la Salud – OMS, a través de sus informes individuales acerca de la protección en carreteras y basándose en la experiencia global, se ha evidenciado que los países que han decidido abordar seriamente la problemática sobre la seguridad vial, mediante políticas públicas y acciones concretas, han logrado reducir significativamente el número de incidentes viales y sus impactos negativos en la sociedad.

Muy por el contrario, en nuestro país aún no se observa una estrategia integral que aborde este grave problema, a pesar de la seriedad de la situación y de las posibilidades efectivas para reducirla, las entidades que trabajan en conjunto para garantizar la seguridad vial en el Perú, entre ellos: Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), responsable de formular e ejecutar la estrategia de protección vial a nivel nacional, la SUTRAN, responsable de supervisar el transporte terrestre y sancionar las infracciones, Provias Nacional, responsable de la administración del patrimonio vial nacional, la Policía Nacional del Perú (PNP), responsable de la vigilancia y el control del tránsito vehicular, Defensoría del Pueblo encargado de velar por los derechos de los participantes en la circulación pública y las Administraciones Regionales, trabajan de forma desarticulada, sin una adecuada planificación y coordinación entre ellas y por lo mismo una carencia de enfoque sistémico, sin poder adoptar políticas públicas que se sustentan en estudios técnicos y análisis de datos con el objetivo de generar un efecto beneficioso en la salud pública

La OMS, advierte que la implementación y el acatamiento de leyes que abordan las principales condiciones de riesgo en los accidentes mortales de tráfico son: conducir bajo la influencia del alcohol, no usar el cinturón de seguridad y exceso de velocidad. Es importante insistir el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad, quedando demostrado ser medidas efectivas para reducir en gran medida las heridas originadas por la circulación vehicular, propiciando que las iniciativas de difusión pública ayuden a

contribuir a cambiar la percepción del público sobre adherirse a las reglamentaciones viales como una estrategia efectiva para disminuir los incidentes en la circulación vehicular.

En este contexto, los accidentes de tránsito constituyen un serio desafío para la salud pública y el progreso nacional, con repercusiones importantes en la calidad de vida individual y el bienestar económico; la magnitud de este problema exige una respuesta integral y contundente por parte del Gobierno. El Perú al igual que sus similares, miembros de la OMS, experimentan las severas implicaciones socioeconómicas de estos incidentes, y aún carece de una política y un SNSV eficiente, y por lo mismo permitan articular acciones de manera conjunta.

Es crucial analizar la regulación del transporte por tierra y su impacto en los siniestros viales de tráfico, sobre todo a la luz del reciente estudio de la OMS sobre seguridad vial, que pone de relieve la insuficiente atención prestada a esta cuestión, podría convertirlos en la quinta causa de muerte global para el 2030, con graves consecuencias para el desarrollo de los países más vulnerables.

Para evitar las lesiones por accidentes de tráfico, los países deberían establecer una organización coordinadora dentro de la administración pública para supervisar los esfuerzos nacionales en materia de seguridad vial; evaluar la problemática, los marcos institucionales y las políticas en torno a las lesiones generadas por la circulación vehicular, junto con la habilidad para evitarlas; elaborar propuestas y tácticas a nivel nacional para la seguridad en carreteras; asignar recursos económicos y humanos para abordar la problemática; y llevar a cabo medidas concretas para reducir los traumatismos y sus secuelas, evitar impactos en las calles, carreteras y evaluar la eficacia de estas medidas.

En el primer capítulo, se abordará en detalle, la descripción de la entidad que fiscaliza los servicios de transporte terrestres la SUTRAN, descripción general, detalles del servicio, estructura organizacional y la actividad profesional que desempeña un asistente legal.

El capítulo segundo se centrará sobre el fundamento del asunto seleccionado y exposición de la situación problemática, así como el análisis de la misma y el planteamiento de la experiencia profesional en las acciones de fiscalización de gabinete

Finalmente, valoraremos los aportes, descripción y por último valuación de la alternativa de solución.

Este informe buscara plantear entre otros, diversas alternativas para evitar incidentes viales, así como instruir sobre el proceso de retirada de la licencia de conducción como resultado de un accidente de tráfico.



CAPÍTULO I: ASPECTOS GENERALES

1.1. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA O INSTITUCIÓN

La Ley N° 29380, promulgada el 16 de junio de 2009, creó la SUTRAN. Este organismo público descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) tiene independencia funcional, en el ámbito técnico y económico.

En el sitio web de la SUTRAN se indica que " es una entidad gubernamental ejecutora asignada al MTC, encargado de realizar las siguientes funciones: regulación, supervisión, fiscalización y sanción" (Plataforma del Estado Peruano), por lo tanto tiene competencia para supervisar los servicios adicionales, como los centros de inspección técnica de vehículos, así como las empresas dedicadas al transporte terrestre de pasajeros, productos y mercancías, centros de salud, escuelas de conductores y terminales terrestres. Uno de los objetivos de la SUTRAN es velar por la seguridad vial y el buen funcionamiento del transporte por tierra, que regula el tráfico vehicular en la red de carreteras dentro de su jurisdicción, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT).

1.2. DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO O SERVICIO

La SUTRAN es el único organismo nacional competente responsable de garantizar la protección y la calidad de los servicios de transporte terrestre y de tránsito a través de la supervisión, inspección y disciplina del cumplimiento de la normativa pertinente.

La SUTRAN, se creó mediante la Ley N.° 29380, como institución con autonomía técnica, Vinculada al MTC, en términos de funciones, gestión y asignación de recursos, con el propósito de establecer una entidad encargada de supervisar el acatamiento de las leyes de transporte y circulación en la red de carreteras a nivel nacional. Esto responde al preocupante aumento de víctimas como resultado de incidentes viales en las carreteras, a finales del siglo veinte.

La SUTRAN implantó desde el principio una nueva filosofía de control, centrada en formalizar el sector del transporte terrestre y avanzar en el desarrollo. Esto se consiguió introduciendo un sistema de control y supervisión inalámbrico en los vehículos autorizados para aumentar la protección de los usuarios del transporte, promover la

inclusión social y mejorar la accesibilidad y la comunicación en todo el país, salvaguardando en última instancia la preservación de la vida de quienes utilizan las carreteras nacionales.

La SUTRAN tiene como misión salvaguardar el medio ambiente y la vida de los usuarios del transporte, supervisando y velando por el acatamiento de la normativa nacional en materia de transporte terrestre. La SUTRAN lleva a cabo actividades de vigilancia y fiscalización como parte de sus funciones:

- a) Para garantizar un viaje seguro, la SUTRAN implementa diferentes estrategias de control y fiscalización en los terminales terrestres, puntos fijos y operativos móviles en las carreteras del país.
- b) La SUTRAN realiza controles en los terminales terrestres antes de que los buses salgan a viaje, verificando el estado de los vehículos, la documentación de los conductores y la observancia de las regulaciones de protección, igualmente llamados Operaciones de Viaje Seguro.
- c) Cuenta con 36 garitas de control en 18 regiones del país, situadas en áreas estratégicas con un considerable flujo de vehículos.

Los servicios de transportes terrestre pueden realizarse en los siguientes ámbitos:

El servicio de transporte nacional: se refiere al movimiento de personas y/o mercancías entre varios lugares. El transporte de mercancías se clasifica como nacional, incluso cuando se produce entre ciudades o núcleos de población de una misma región.

El servicio de transporte Regional: se refiere al transporte que se efectúa para mover personas dentro de una región específica.

El servicio de transporte Provincial: Se utiliza para transportar personas dentro de una provincia. El transporte provincial se refiere al transporte dentro de un territorio que contiene una sola provincia (RNAT, 2009, pag. 13).

1.3. UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CONTEXTO SOCIOECONÓMICO

La dirección de SUTRAN es 452 Urb. Santa Beatriz, Av. Arenales, Lima, Perú, distrito de Jesús María.

Igualmente, la SUTRAN tiene presencia nacional con 18 oficinas en las principales regiones del país llamadas Unidades Desconcentradas – UD.

El contexto socioeconómico del distrito de Jesús María es de nivel medio alto, es una zona mayoritariamente comercial; toda vez que se encuentra rodeado de edificios de oficina y departamentos, así como también de universidades e institutos superiores, la cual hace propicio para el desarrollo de diversas actividades entre ellas, comercios, restaurantes, ocio y demás.

1.4. ACTIVIDAD GENERAL O ÁREA DE DESEMPEÑO

Previamente reconocida y habilitada por el MTC, la entidad orgánica del SUTRAN responsable de la supervisión de vehículos, transportistas y conductores es la Subgerencia de Servicios de Transporte y Supervisión de Pesos y Medidas (STSPM).

De acuerdo al inciso a) del artículo 45 del Reglamento de Organización y Funciones del SUTRAN (ROF del SUTRAN), la Subgerencia de STSPM es la unidad administrativa que reporta a la Gerencia de Supervisión e Inspección y está responsable de:

“A escala global y nacional, fiscalizar y gestionar los servicios de transporte terrestre, medidas y pesos, conductores, vehículos e infraestructura de transporte auxiliar. Al descubrir, tomar conocimiento o recibir una queja sobre incumplimientos o violaciones, verifica, levanta actas y/o formularios de inspección y realiza solicitudes. Determina la naturaleza de las violaciones y el incumplimiento y toma medidas correctivas según sea necesario de acuerdo con las regulaciones aplicables” (ROF de la SUTRAN, 2015, p.28).

La Subgerencia de STSPM es responsable de vigilar, inspeccionar y sancionar a las entidades legales e individuos que se dediquen al transporte por carretera nacional, desempeñando actividades de servicios para el traslado de individuos, bienes y productos, incluyendo a los funcionarios tanto del sector público como privado que ofrezcan servicios adicionales relacionados con estas labores.

Además, cuenta con la autoridad para observar, fiscalizar y garantizar el acatamiento de las regulaciones de circulación en la red de carreteras a nivel nacional, así como aquellas establecidas en el RNT y Tránsito Terrestre.

1.5. MISIÓN Y VISIÓN

Misión

La SUTRAN supervisa la observancia de las normas de las empresas que brindan servicios de transporte y circulación por carretera a nivel nacional, garantiza la seguridad y excelencia de dichos servicios de transporte en beneficio de usuarios y transeúntes, promoviendo a la formalización de la prestación de servicios de desplazamiento por carretera, con el fin de que este sea seguro y eficiente, aportando al progreso económico y social del país a través de un transporte eficiente.

Visión

La SUTRAN impulsa el acatamiento de las regulaciones en el transporte por carretera mediante la supervisión y fiscalización de los involucrados en dicha actividad, que satisfaga la calidad del servicio de los usuarios y operadores.

CAPÍTULO II: DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA EXPERIENCIA

2.1. ACTIVIDAD PROFESIONAL DESARROLLADA

Poseo cinco años de experiencia laboral, llegando a trabajar en entidades del Estado como la SUNAT y SUTRAN (actualmente), así como empresas privadas desempeñando funciones como auxilia legal y posteriormente a asistente legal, a lo largo de mi carrera profesional he desarrollado mis conocimientos teóricos, técnicos y prácticos, logrando desarrollarme dentro de las áreas civil, familia, comercial, contratos y por último transporte. Gracias a esta última experiencia, obtuve una plaza en la SUTRAN. Desde finales del año 2022, me encuentro desempeñando funciones como Asistente Legal en la Subgerencia de STSPM de la SUTRAN.

2.2. PROPÓSITO DEL PUESTO Y FUNCIONES ASIGNADAS

La actividad que desempeña un Asistente Legal dentro Subgerencia de Fiscalización de STSPM de la SUTRAN es fiscalizar tanto a empresas como a personas naturales, que se dediquen a las actividades de movilidad por tierra, ya sea para transporte de carga o mercaderías y personas en sus distintas modalidades; y a los agentes que brindan servicios complementarios, dando como inicio a supervisión de gabinete a través de datos y/o documentación enviada por la subgerencia de supervisión electrónica, y luego de evaluar y analizar la información presentada.

Dentro de mis funciones principales se encuentra, la evaluación de reportes preliminares de accidentes de tránsito, sean estas o no con consecuencias personales, ello con el fin de evaluar y posteriores generar informes de fiscalización de accidentes de tránsito, conforme a la normativa vigente, así como también la proyección de resoluciones, informes, cartas, oficios y demás documentos, actos y actuaciones administrativas dentro de la normativa vigente aplicable, así como la evaluación de denuncias, comunicados y/o medios probatorios, con la finalidad de establecer la presencia de una infracción y la responsabilidad del acusado, si corresponde.

2.3. APLICACIÓN DE LA TEORÍA EN LA PRÁCTICA DEL DESEMPEÑO PROFESIONAL

A finales del siglo XX el Perú atravesaba una de las crisis más serias de su historia debido a un entorno sociopolítico y económico difícil, que incluía la separación del sistema bancario mundial y la existencia de grupos guerrilleros y terroristas como Sendero Luminoso y el MRTA, que ocasionaron grandes pérdidas humanas, la cual se estima 69 mil personas fallecidas o desaparecidas” (Oelschlegel, 2006); gracias a ello el Perú vivía uno de sus peores momentos económicos, donde el “El Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM) implementaban una estrategia de dependencia recíproca para ofrecer asistencia a naciones como el Perú, quienes debían primero cumplir con el pago de sus deudas externas”. (Olarte, 1991).

Las estrategias implementadas buscaban reducir el tamaño del Estado, liberar la economía de regulaciones y aumentar la involucración de empresas privadas en la oferta de productos y servicios, a su vez, se adoptó un modelo de Estado subsidiario, con un rol

más limitado en la economía, pero con mayor capacidad para regular y fiscalizar la actividad privada, colaborando en responsabilidades con entidades privadas a través de acuerdos (alianzas público-privadas) cooperando conjuntamente con empresas para ofrecer servicios y bienes de utilidad general.

Para el 1993, el gobierno de turno del Perú aprobó una nueva constitución que reconoció la libertad para emprender en el ámbito privado y estableció un nuevo sistema económico basado en el modelo económico basado en la combinación de elementos sociales y de mercado. Bajo este nuevo régimen económico, el Estado Peruano tiene un papel orientador en el avance del país, y concentrando sus esfuerzos en sectores estratégicos de estímulo al empleo, bienestar de la salud, fomento educativo, seguridad ciudadana, oferta de servicios públicos y desarrollo de infraestructuras.

El artículo 60 de la nueva Constitución Política del Perú (CPP) establece, entre otras cosas: "(...) El Estado sólo puede participar en la actividad empresarial si lo permite explícitamente la ley, por razones importantes de interés público o conveniencia nacional ". No existe diferencia en el tratamiento jurídico de las actividades empresariales públicas y privadas (Constitución Política del Perú, 1993). Además, la disposición 73 de la carta magna establece que los recursos designados para el uso colectivo son intransferibles e inmunes a la prescripción, aunque pueden ser otorgados a individuos de acuerdo con la legislación vigente.

Ley N° 29380 del 28 de mayo de 2009, creó la SUTRAN. Mediante Decreto Supremo N° 021-2010-MTC se aprobó el ROF de la SUTRAN. Esta ley sentó las bases para el control del sistema de transporte terrestre del Perú.

El artículo 2 de la Ley SUTRAN establece que la SUTRAN se encarga de la regulación, supervisión, gestión y ejecución de los servicios de transporte terrestre nacional e internacional de pasajeros, carga y mercancías, así como de los servicios complementarios prestados por organismos públicos o privados (Diario Oficial El Peruano, 2009).

El Decreto Supremo N° 010-96-MTC, modificado por los Nos. 024-2001-MTC, 027-2002-MTC y 023-2008-MTC, creó el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la CNSV y la SUTRAN son responsables de prevenir los accidentes de tráfico de acuerdo con la ley. Cada organismo tiene funciones específicas: el Ministerio elabora políticas, la CNSV coordina el Plan Nacional de Seguridad Vial y la SUTRAN vigila el cumplimiento de la normativa de transporte para garantizar la seguridad de peatones y pasajeros.

El objetivo de la SUTRAN, como organismo público descentralizado dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es regular y supervisar el transporte de personas, productos y mercancías a través de la superficie terrestre del país. El objetivo principal es hacer cumplir las normas y el objetivo secundario es salvaguardar la vida, los intereses públicos y los derechos de los usuarios del transporte terrestre.

El Decreto Supremo N° 033-2009-MTC, en su artículo 5 inciso a), dispone que la entidad supervise, regule y controle las acciones relativas a los servicios de transporte terrestre. Esto incluye la regulación de las condiciones de acceso, prestación de servicios y tráfico vehicular en su red vial (Reglamento de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2009).

El literal a) del artículo 45 del ROF de la SUTRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2015-MTC, precisa que la Subgerencia de STSPM supervisa los aspectos de medidas, pesas y transporte terrestre nacionales e internacionales a cargo de la Gerencia de Supervisión e Inspección. Evalúa, elabora informes de inspección y emite requerimientos por incumplimientos e infracciones que detecta, conoce o recibe como denuncia. Identifica infracciones e incumplimientos e implementa acciones preventivas de acuerdo con la normativa vigente (Portal de Transparencia, 2015).

El RNAT fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y en el ámbito del Transporte Terrestre de Tránsito se promulgó la Ley N° 27181, Ley General de Transporte Terrestre y Tránsito, de fecha 21 de noviembre de 2012.

El Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, denominada Ley del Procedimiento Administrativo General, fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS. La Ley del Procedimiento Administrativo General (N° 27444) señala en su Capítulo II el concepto de "Actividad de Fiscalización Administrativa". Precisa los alcances, facultades y responsabilidades de las entidades fiscalizadoras, las partes involucradas, los requisitos

mínimos de contenido de la Ley de Fiscalización, el proceso de conclusión de la fiscalización y las medidas cautelares o correctivas a adoptarse.

CAPÍTULO III: FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA ELEGIDO

3.1. DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

Actualmente, la población se encuentra preocupada por el incremento en la incidencia de incidentes viales y los daños materiales, pero sobre todo por pérdidas humanas, por su naturaleza, y por el incumplimiento de las regulaciones relacionadas con la circulación y transporte de quienes ofrecen servicios.

Según el Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana, en su estudio denominado “Prevención de Accidentes del Tránsito” indica que:

Tan pronto como la gente empezó a viajar, probablemente se percató de la prevalencia de los accidentes de tráfico. Aunque no es imposible evocar imágenes de un jinete chocando contra un peatón o dos bueyes o camellos, estos incidentes palidecen en comparación con los sufrimientos padecidos por los seres humanos en el pasado. (Dres. Guillermo Adriasola, Carlos Olivares & Carlos Díaz Coller, 1972).

Según los autores, determinan que la evolución de la motorización y la circulación de vehículos ocurrió simultáneamente con los avances en bacteriología. Esto condujo a una mayor atención a las enfermedades contagiosas, como la peste, el cólera y la tuberculosis, que eran las principales causas de mortalidad en ese período. Los sucesos relacionados con la circulación de vehículos, poco frecuentes, se consideraban una causa de muerte menos importante.

Hoy, los incidentes viales conforman una de las razones principales de mortalidad en el ámbito global, incluye a países desarrollados y subdesarrollados. Por ello se hace imperativo implementar métodos de salud pública para combatir esta "epidemia" creada por el hombre.

El error humano es la causa principal de la mayoría de los accidentes de tráfico, en contra de la opinión común. Dado que este último es la fuente inevitable de cierto grado de

peligro en toda empresa humana, es en lo que se centrará este documento. La probabilidad de que se produzca un accidente es mayor si se supera o se infringe este riesgo. Este comportamiento arriesgado puede provocar daños y lesiones, e incluso la muerte, realizados por uno o por terceros, corroborándose así los factores que causan este hecho, por lo que se consideran prevenibles.

En su resolución A/RES/74/299, la Asamblea General de las Naciones Unidas (Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, 2020), indica que 1.35 millones de individuos pierden la vida a causa de sucesos viales, mientras que 50 millones experimentan lesiones no fatales, en la mayoría de los casos provocando discapacidad, por eso la agenda de la Asamblea la próxima década 2021 y 2030, tiene como objetivo principal de disminuir en un 50% las fatalidades y lesiones originadas por sucesos viales, fomentando la implementación de políticas vinculadas a la movilidad y seguridad en carreteras.

Además, alerta a los países que, la ausencia de medidas de prevención para los incidentes viales es ahora reconocidos como un significativo problema de salud pública, y podría generar un incremento del 65 % en las tasas de siniestralidad en los próximos años, con un impacto desproporcionado en los sectores de la población con mayores desafíos, particularmente entre aquellos con ingresos más bajos, que utilizan las vías públicas.

Por su parte, solo un año antes, la OMS afirmó cada 24 segundos, se documenta un fallecimiento en las vías de circulación a nivel global (Naciones Unidas, 2019). Según la OMS, casi el 50% de las víctimas mortales de accidentes de tráfico en todo el mundo son usuarios vulnerables de la vía pública, como peatones, corredores, ciclistas y motoristas.

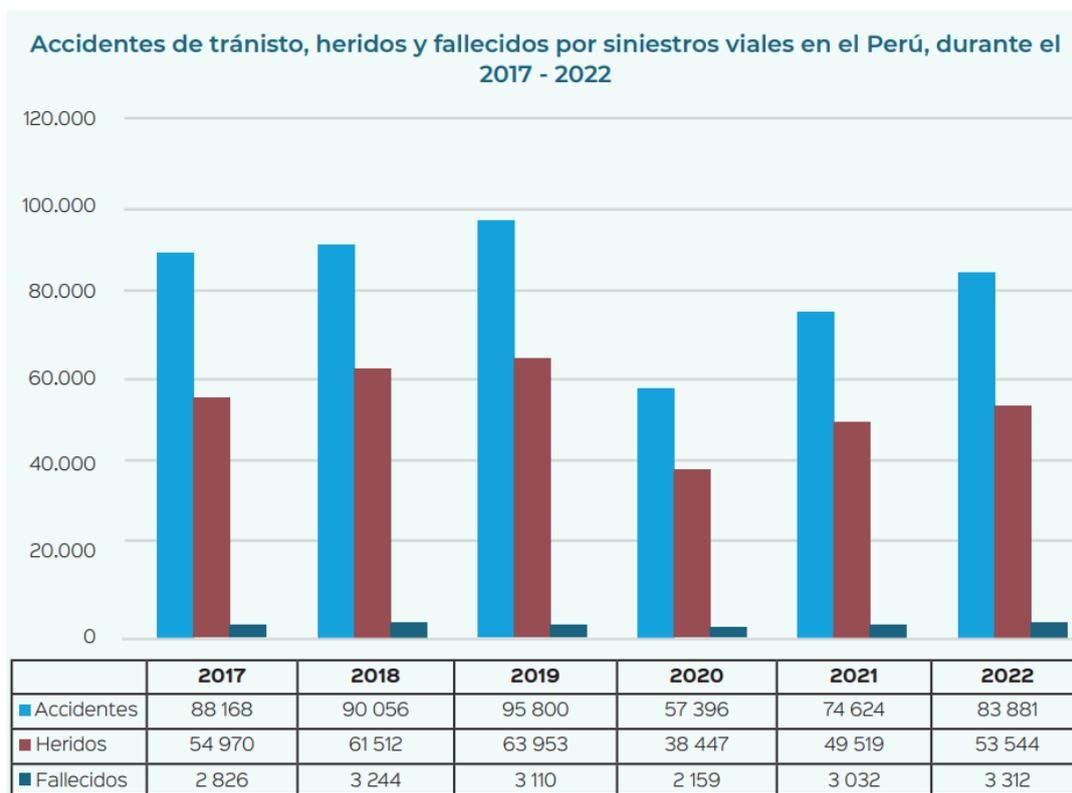
Las investigaciones sobre el impacto económico de las lesiones por accidentes de tráfico sugieren que, en algunos países, estos costes pueden ascender hasta el 5% del PIB anual. Esto supone una presión financiera considerable para estas naciones, lo que pone de relieve la urgente necesidad de reducir las tasas de mortalidad y morbilidad derivadas de los accidentes de tráfico debido a sus efectos adversos sobre el progreso económico y el bienestar de la sociedad. La Asamblea General de las Naciones Unidas (2020) hizo hincapié en la importancia de invertir en seguridad vial, ya que no sólo beneficia a la salud pública, sino que también repercute favorablemente en la economía.

Es así que, en Perú, los accidentes de tráfico se han convertido en un problema recurrente. A pesar de la ausencia de soluciones inmediatas para la seguridad vial, el Estado peruano ha introducido varias medidas legislativas como: Decreto Supremo No. 025-2008-MTC que reglamenta la Ley No. 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular; Decreto Supremo No. 016-2009-MTC que desarrolla el Nuevo Código de Tránsito - RENATRAN; Decreto Supremo No. 017-2009-MTC que desarrolla el Nuevo Reglamento Nacional de Administración de Transporte - RNAT; Decreto Supremo No. 040-2008-MTC para aprobar el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir para Vehículos Automotores y Vehículos de Transporte Terrestre No Motorizado.

La regulación y la fiscalización deben trabajar juntas de forma constante y mejorar con el tiempo. Su objetivo principal debe ser la prevención de accidentes, no el castigo. Esto se logra creando conciencia colectiva y una cultura mejorada en materia de seguridad en las vías. El RNAT establece las "Condiciones de Permanencia y Acceso". Estas condiciones son un requisito mínimo para gestionar eficazmente los riesgos en la provisión de servicios de transporte por carretera.

En nuestro país, la dinámica de accidentes de tránsito continúa en ascenso desde 2017, según reportes de la PNP y el MTC y del Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades (CDC Perú) del Ministerio de Salud (MINSA). Registrando un máximo histórico de 95.800 accidentes y siniestros viales durante el año 2019, Si bien la pandemia de COVID-19 provocó una reducción en los accidentes de tránsito en 2020 y 2021 debido a las restricciones (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2020). Este año las cifras vuelven a mostrar un panorama similar al período pre-pandemia, alcanzando a reportar 83.881 accidentes durante el 2022, con más de 50.000 heridos en nuestras carreteras nacionales (Gráfica N° 1). Los factores primordiales que originan sucesos viales, según el Ministerio de Salud, son: la imprudencia, el exceso de velocidad y el consumo de alcohol.

Grafica N° 1



Fuente: Anuarios PNP, MTC
Elaboración propia.

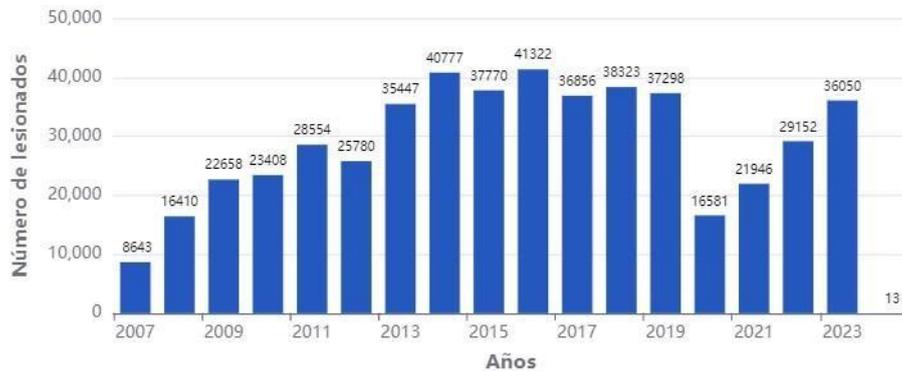
A pesar de los considerables esfuerzos institucionales desplegados, la OMS ubica a nuestro país en el segundo lugar de la región de Sudamérica en cuanto a la proporción de fallecimientos a causa de sucesos viales por cada 100,000 residentes, solo superado por Venezuela (Ministerio de Salud, 2009).

El documento: “Situación epidemiológica de los lesionados por accidentes de tránsito en el Perú, 2022”, elaborado por el CDC, en el Perú, las lesiones derivadas de sucesos viales ocupan el quinto lugar como motivo de fallecimiento de usuarios de tránsito entre 15 a 44 años, lo que representa una importante pérdida de vidas jóvenes

La gráfica adjunta muestra un panorama preocupante: un incremento notable en la cifra de accidentes de tránsito entre 2007 y 2023, pasando de 21.946 en 2021 a 36.050 en 2023:

Gráfica N° 02.

Distribución de lesionados por año,
Perú 2007 - 2023*



Fuente : CDC – MINSA. (*) Hasta el mes de Diciembre - 2023

La SUTRAN ha llevado a cabo la implementación “Plan Anual de Prevención, Fiscalización, Seguimiento y Evaluación para el año 2023”, a través de la Resolución de Superintendencia N° D000032-2023-SUTRAN-SP de fecha 02 de mayo de 2023, dispuso que dentro de sus objetivos que busca alcanzar son:

Entre los principales objetivos figuran la mejora de la capacidad operativa de las auditorías sobre el terreno y el progreso continuo de las capacidades de los auditores. En cuanto a las auditorías de gabinete, el objetivo es seguir mejorando la asignación de tareas entre las auditorías sobre el terreno y las de gabinete (SUTRAN, Plan Anual de Prevención, Fiscalización, Seguimiento y Evaluación de la SUTRAN, mayo 2023).

Las medidas tomadas buscan anticipar y evitar inconvenientes en la entrega del servicio de transporte por tierra, permitiendo que los actores (empresas, usuarios y conductores) subsanen las infracciones detectadas antes de iniciarlo, sin levantar un Acta No Conforme.

El nuevo Código de Tránsito introduce cambios importantes, como la intensificación del régimen de sanciones para conductores que violen las normativas de tránsito, y se simplifica la clasificación en tres categorías: Leves (L), Graves (G) y Muy Graves (M), reemplazando la anterior clasificación con seis códigos diferentes.

El nuevo Reglamento Nacional de Transporte Terrestre (RTRAN), dispone que cada uno de los vehículos empleados para el transporte público debe estar equipado con un dispositivo que les impida ir a más de 90 km/h en condiciones normales. Solo podrán ir

a 110 km/h en casos excepcionales, y no de forma continua); El RNAT también prohíbe modificar o transformar las unidades vehiculares destinadas al transporte de individuos para aumentar la cantidad de asientos. Esto incluye cambios en el chasis, el tren motriz o la estructura del vehículo; el RNAT establece normas claras para la seguridad vial. Entre ellas, no está permitido consumir alcohol, estupefacientes o sedantes en la terminal terrestre antes de la salida del camión. Los conductores profesionales están obligados a someterse a un reconocimiento médico preventivo anual. El RNAT establece que las infracciones reiteradas pueden dar lugar a la denegación de los permisos para ofrecer servicios de transporte. Las unidades vehiculares de transporte público de pasajeros deben estar equipados con GPS, frenos ABS, tacómetro y tacógrafo. Además, estos vehículos deben ser nuevos o tener menos de 3 años. La aplicación de estos procedimientos evitará accidentes y mejorará la calidad del servicio de transporte público.

3.2. TEOÍA SOBRE LA PROBLEMÁTICA

Desde la perspectiva laboral, varios autores han estudiado los accidentes. Según el Diccionario de la Real Academia Española, un accidente es "un suceso inesperado que altera el curso normal de las cosas y produce generalmente un daño". Esta definición es amplia y puede aplicarse a cualquier tipo de accidente, ya sea doméstico, laboral, de tráfico, etc." (Real Academia Española, s.f.).

La OMS se preocupa por la seguridad vial, definiendo el accidente como "un suceso imprevisto y no deseado que ocurre durante el desplazamiento de personas o bienes por vía terrestre y que resulta en la muerte, lesiones o daños a la propiedad". Esta definición es más específica y se centra en los accidentes que ocurren en la vía pública."; por el contrario, Néstor Adolfo (BOTTA, 2010) describe el accidente como "...una equivocación realizada por alguien que resulta en daño a alguien o algo".

Sin embargo, es necesario resaltar que el vocablo *accidente* lleva una implicación de falta de previsión y azar asociadas con el concepto, como un suceso que no se puede predecir (Ruiz Pérez, 2011), vale decir que el significado de ese término ya no coincide con el concepto que se quiere expresar, el problema radica en encontrar un nuevo término que lo represente adecuadamente.

Siguiendo con esa línea, en 1997, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) de EE.UU. sustituyó la palabra "accidentes" por "choques", "incidentes" y "lesiones" en todas sus investigaciones y reuniones futuras tras declarar "Los choques no son accidentes" como su lema oficial. En consonancia con sus normas establecidas, la OMS no acepta el término "accidente" para describir las colisiones viales debido a su falta de precisión y a que implica inevitabilidad. En su lugar, la organización aboga por terminología como "choque" o "colisión", que ponen de relieve la responsabilidad y el potencial de prevención. Las colisiones derivadas de incidentes de tráfico deben analizarse lógicamente y abordarse con medidas correctoras.

Todos los expertos coinciden en que los accidentes se pueden evitar, y que la mejor manera de hacerlo es centrarse en el comportamiento humano. Los trabajadores pueden protegerse si siguen las reglas de seguridad.

Para prevenir los accidentes es necesario entender su fuente. Los distintos modelos de accidentes propuestos por diferentes autores coinciden en que la seguridad debe ser una prioridad, y que se debe invertir en investigación y análisis de accidentes, diseño de sistemas seguros, y evaluación de riesgos.

Los modelos descritos se basan en la premisa de que los accidentes no son puramente fortuitos, sino que poseen patrones subyacentes que pueden ser estudiados.

Las teorías sobre los incidentes de tránsito se pueden clasificar en dos grandes categorías:

- Teorías de causalidad única: Estas teorías sostienen que un único factor es el responsable de los eventos en las vías, como la teoría que considera la falta de cuidado por parte del conductor sostiene que los accidentes son causados por la temeridad o el comportamiento imprudente de los conductores.
- Teorías de causalidad múltiple: Estas teorías sostienen que varios factores contribuyen a los accidentes de tránsito. Por ejemplo, la teoría del dominó sostiene que los accidentes se producen por una cadena de eventos, cada uno necesario para que ocurra el accidente.

Otras teorías de causalidad múltiple más importantes son:

- Teoría del comportamiento humano: Esta teoría sostiene que los accidentes son causados por el comportamiento humano, que puede ser intencionado o no intencionado. El comportamiento humano incluye factores como la atención, la concentración, la fatiga, el uso de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes, y la agresividad.
- Teoría de los factores del vehículo: Esta teoría sostiene que los accidentes son causados por factores relacionados con el vehículo, como el diseño, el mantenimiento, las condiciones de funcionamiento y la carga.
- Teoría de las condiciones ambientales: Esta teoría sostiene que los accidentes son causados por factores ambientales, como las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la visibilidad.
- Teoría de los factores del entorno: Esta teoría sostiene que los accidentes son causados por factores relacionados con el entorno, como la densidad del tráfico, la señalización y las infraestructuras.

Actualmente, la mayor parte de los especialistas están de acuerdo en que los accidentes de tránsito son causados por factores humanos, del vehículo, ambientales y del entorno. Es por ello que las políticas de seguridad vial deben abordar todos estos factores para disminuir la cantidad de incidentes.

Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial, de 2017 a 2021, los factores relacionados con el ser humano, como el comportamiento infractor, la imprudencia y la distracción, representaron una media del 84% de los accidentes de tráfico. Por el contrario, los accidentes causados por factores relacionados con las unidades vehiculares y el estado de la carretera se situaron por debajo del 5%. Los conductores de transporte público, en particular, son identificados como causa principal de accidentes de tráfico en el Perú.

3.3. ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA

Los incidentes viales pueden ser causados por distintos factores, entre ellos, meteorológicos, fallas mecánicas, estado de la vía nacional y la conducción del vehículo superando la velocidad máxima permitida, así como las condiciones de las carreteras, velocidad y fatiga.

Entre los factores primordiales de los incidentes viales encontramos:

- **Conducción en estado de embriaguez**

Conducir ebrio no solo es una infracción, sino que también conlleva graves consecuencias, como volcaduras o colisiones frontales a alta velocidad, con potencial de generar daños fatales.

- **Uso del celular durante la conducción vehículo**

Es fundamental que, para evitar accidentes, la concentración al volante es crucial, sin distracciones con llamadas, mensajes o WhatsApp, ya que estas son responsables de muchos percances.

- **Distracciones**

Si bien hablar por teléfono es un distractor al volante, existen muchos otros como maquillarse, programar el GPS, discutir con el acompañante o manipular la radio, que pueden aumentar el riesgo de sufrir un accidente.

- **Somnolencia**

La fatiga producida por la conducción prolongada o nocturna deteriora los reflejos y sentidos, impidiendo una respuesta adecuada ante situaciones inesperadas, poniendo en riesgo la seguridad vial.

- **Exceso de velocidad**

Exceder el límite de velocidad no solo implica una sanción económica, sino que además supone un riesgo para el conductor, sus acompañantes y otros usuarios de la vía, así como a los peatones que circulan por las vías.

- **Pasar el semáforo en rojo**

Si bien la impaciencia puede nublar el juicio, es vital recordar que no respetar la luz roja del semáforo es una grave infracción que puede generar accidentes con consecuencias fatales.

- **Fallas mecánicas**

Ignorar el mantenimiento del auto y tener componentes como neumáticos, frenos o luces en mal estado puede tener consecuencias terribles, como un accidente grave. Es vital realizar revisiones periódicas para garantizar la seguridad vial.

3.3.1 FISCALIZACIÓN

El Estado, a través de sus entidades fiscalizadoras, tiene la potestad de garantizar que las personas y las organizaciones cumplen la normativa vigente. Esto se consigue mediante una serie de operaciones que incluyen la investigación, el seguimiento, el control y la inspección (Tirado Barrera, 2011). El objetivo es salvaguardar el bienestar común, los derechos humanos y los valores constitucionales (Tirado Barrera, 2011). La auditoría tiene una doble finalidad: preventiva, al identificar los riesgos, y correctiva, al abordar los incumplimientos confirmados, que no siempre pueden dar lugar a una sanción (Morón Urbina, 2020). Por lo tanto, al hablar de "control", también debemos tener en cuenta el concepto de preventivo (Morón Urbina, 2020). Además, la fiscalización identifica diversas figuras administrativas como el control administrativo (control interno del Estado), el control documental posterior (revisión de la documentación aportada por el interesado), el procedimiento administrativo sancionador (sanción por incumplimiento de normas) y la actividad de vigilancia policial (investigación de la legalidad de conductas con posibles implicaciones penales).

La comprensión del papel de cada figura administrativa es posible gracias a la perspectiva normativa, pero debe complementarse con una perspectiva que integre estos papeles en la gestión a través de procesos y productos interconectados para contribuir con el bienestar de la comunidad. La creación de valor público es el principal énfasis de este punto de vista. Esta perspectiva se centra en generar valor público, utilizando como herramienta principal la cadena de valor público. Este modelo “describe y organiza las actividades, los recursos y los resultados de las acciones del sector público, junto con el impacto que generan en la sociedad” (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2022). En pocas palabras, necesitamos pasar de ver las estructuras individuales a una visión integral que las conecte para brindar un mayor beneficio a la población.

Utilizando la cadena de valor pública como herramienta, es posible discernir que el control del transporte por carretera sirve tanto de proceso como de bien final. Dado que el control se define en términos de actividades que deben atenerse a normas particulares

y mantenerse al margen de otras figuras administrativas, conocer el control como proceso está más cerca de entenderlo desde un punto de vista normativo. El RNAT, específicamente la Directiva D-005-2021-SUTRAN/06.1-004 V01, define la inspección como las acciones que realizan los inspectores del transporte terrestre para asegurar el acatamiento de las normas establecidas en el RNAT. En caso contrario, pueden adoptarse sanciones administrativas o medidas preventivas o correctoras. Estas acciones son procedimientos distintos, aunque estén relacionados con la inspección; no son un componente de la misma.

Por el contrario, la inspección, como servicio, se proporciona para garantizar que el acatamiento de las normas conduzca al bienestar de la población. La auditoría se reconoce como una actividad incluida en documentos de gestión relacionados con planes, políticas o programas presupuestarios. Por ejemplo, examinemos el plan descrito en la Sección 4.6 del Plan Nacional de Seguridad Vial, que se centra en mejorar la supervisión de la conducción del transporte público y el transporte de mercancías (CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2017). Dado que la aplicación de la normativa se considera un producto, no se mencionan específicamente sus diversos números administrativos, pero se asume que estos pueden entenderse en relación con este producto o servicio.

Los resultados inmediatos se observan en la detección de infracciones y la aplicación de medidas correctivas. Refiriéndonos a la fiscalización, se entenderá como el resultado de la fiscalización, excepto que se indique específicamente sobre el proceso. En el resultado de la fiscalización, se pueden identificar tres procesos que se realizan regularmente en las entidades públicas de fiscalización: prevención, fiscalización y sanción.

3.3.2 FISCALIZACIÓN DE GABINETE

La supervisión desde la oficina es una forma de fiscalización administrativa que se realiza sin la necesidad de que el fiscalizador se encuentre en el lugar donde se realiza la actividad o servicio que se está fiscalizando. Esta fiscalización se basa en la recopilación de información documental, por ejemplo, expedientes, registros, informes y/o toda documentación que demuestre una falta al RNAT.

El doctor. Borea Odría define la fiscalización de gabinete como "La labor de control que realiza la Administración Pública sobre los administrados, mediante la verificación de los documentos que éstos deben presentar" (Borea Odría, 1994).

A su vez, el doctor Morón Urbina, lo define "tipo de fiscalización administrativa que se realiza sin la necesidad de que el fiscalizador se encuentre en el lugar donde se realiza la actividad o servicio que se está fiscalizando" (Urbina, 2001).

Estos autores concuerdan en que la supervisión desde la oficina es una forma de fiscalización administrativa que se lleva a cabo sin que el fiscalizador tenga que estar presente en el lugar donde se desarrolla la actividad o servicio que se está fiscalizando.

Dentro de las ventajas de la supervisión de gabinete tenemos:

- Es una forma de fiscalización más económica que la fiscalización de campo.
- Es una forma de fiscalización más rápida que la fiscalización de campo.
- Es una forma de fiscalización que permite verificar información que no siempre está disponible en el lugar donde se realiza la actividad o servicio que se está fiscalizando.

La responsabilidad principal del gabinete de inspección en la Subgerencia de Control de Pesos y Medidas del Transporte es analizar toda la información y documentación disponible, incluyendo expedientes técnicos, informes policiales, fotografías y videos de accidentes e incidentes de tránsito en las vías nacionales. El objetivo de esta inspección es garantizar que los transportistas y conductores cumplan con sus responsabilidades de velar por la vida y los derechos de los usuarios de transporte.

La cuestión principal aquí es el importante grado de incumplimiento que se ha descubierto desde el inicio de la supervisión de gabinete.

En este contexto, la fiscalización preventiva que se lleva a cabo, implica constatar el cumplimiento de las condiciones de permanencia y acceso que cada conductor y/o transportista debe acatar antes de brindar cualquier servicio de transporte. Estos criterios se refieren a las actuaciones y/o documentos legales necesarios para la prestación y explotación del servicio, así como al funcionamiento y estado del vehículo en cumplimiento de la normativa vigente (p.e. SOAT, CITV, Permiso de Conducir, Tarjeta

Única de Circulación - TUC, Lista de Conductores, Hoja de Ruta, etc.) y los requisitos mínimos de seguridad para su funcionamiento (ruedas, cinturones de seguridad, neumáticos, extintor, botiquín, etc.). Se realizan inspecciones preventivas a los servicios de transporte de pasajeros en las terminales públicas y privadas autorizadas.

Las medidas de inspección preventiva tienen por objeto detectar cualquier incumplimiento o infracción de las estados técnicos o generales de operación del transportista especificadas en la normativa. Como tal, sirve para proteger los bienes jurídicamente protegidos. Asimismo, garantizan que el conductor y el vehículo implicado en un incidente de tránsito se ajusten a la normativa nacional de administración del transporte, con el objeto de que estos puedan, rectificar las observaciones de las autoridades y hacer que el vehículo en uso sea óptimo para el transporte público o privado.

3.3.3 FISCALIZACIÓN DE GABINETE A CONSECUENCIA DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO

3.3.3.1 Recopilación de datos en el marco de la fiscalización de gabinete.

Para dar inicio la supervisión de gabinete, es necesario recopilar fuentes de información, estas fuentes pueden ser proporcionada por: operadores de base de la SUTRAN, la Policial Nacional del Perú - PNP y por último los operadores de base de la SUTRAN, tan pronto como se tenga conocimiento de un accidente de tránsito en cualquiera de sus diversas modalidades, los operadores de las bases SUTRAN están obligados a elaborar un informe preliminar del accidente utilizando los datos de los inspectores de SUTRAN y de la propia de la PNP. Este informe incluye información sobre los conductores, los vehículos y la empresa de transporte implicados en el accidente, así como detalles generales del accidente.

3.3.3.2 Evaluación de la información proporcionada.

Tras recibir el informe preliminar del accidente, elaborado por los operadores de base de la SUTRAN, la Subgerencia de STSPM, comprueba que la empresa de transporte, los conductores y los vehículos participantes del accidente de tránsito cumplan con sus obligaciones.

3.3.3.3 Elaboración del informe de gabinete y medida preventiva de suspensión vehicular.

Se debe elaborar un informe y una resolución imponiendo la medida cautelar de revocación de la autorización al vehículo(s) y la licencia al conductor(es) involucrados en el accidente de tránsito, en que caso se logre verificar faltas al RNAT que ameriten el inicio de procedimiento sancionar.

3.3.3.4 Remisión del informe de gabinete y medida preventiva de suspensión vehicular a la autoridad instructora de la gerencia de sanciones y procedimientos.

Una vez notificados el transportista propietario del vehículo y el conductor involucrado en el accidente de tránsito, se remitirán todas las actuaciones a la Autoridad Instructora de la Subgerencia de STSPM de la Gerencia de Fiscalización y Control de SUTRAN. Dicha autoridad valorará el inicio del Procedimiento Sancionador que corresponda en función de su competencia.

3.3.4 ACCIONES QUE SE EFECTUA, EN CASO QUE UN VEHÍCULO IMPLICADO EN UN ACCIDENTE NO SE ENCUENTRA PRESTANDO SERVICIO DE ÁMBITO NACIONAL

a) En el caso de incidente de tránsito en la que estén implicados vehículos con permiso de ámbito regional:

Se proyecta un informe de archivo por no competencia, resaltando las acciones administrativas que tienen que ser efectuadas por la autoridad correspondiente, en este caso los gobiernos regionales, contra el transportista y conductor. Dicho informe, será remitido mediante oficio a la autoridad regional competente, donde se haya producido el accidente de tránsito.

b) Ante la presencia de presuntos Ilícitos Penales:

La Subgerencia de STSPM de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elabora un informe en caso de accidente de tránsito con resultado de fallecimiento, lesiones graves, cuando se evidencia o existan indicios de un ilícito penal, proyecta un informe que se remitirá a la dirección de Supervisión y Fiscalización.

Ahora bien, la medida preventiva de suspensión vehicular, es una medida que se ejecuta luego del suceso dañino, pero no es la respuesta para enfrentar el caos existente en el sector transporte.

Las medidas provisionales expresan la protección preventiva en los procesos administrativos. Se afirma que las acciones preventivas se derivan de las medidas provisionales y cautelares como punto de partida.

El numeral 146.3 del artículo 146 de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, señala que las medidas caducan automáticamente cuando se dicte la resolución definitiva del procedimiento, cuando haya transcurrido el tiempo establecido para su ejecución, o para la generación de la resolución definitiva del procedimiento. procedimiento., no obstante, es fundamental subrayar que la medida preventiva no es una sanción, ya que no existe ninguna prueba formal que avale la suspensión de la medida con respecto a las acciones sobrevenidas en el momento en que se aplicó, debiendo considerarse el apartado 237.2 del artículo 237 de la Ley 27444 establece que la resolución adquiere carácter ejecutivo cuando concluye el proceso administrativo. La administración puede tomar acciones preventivas específicas para asegurar que la resolución sea efectiva, como suspender la autorización de un vehículo en casos de incumplimiento derivados de un accidente de tráfico. Esta suspensión se debe a las condiciones del vehículo y a la exigencia del transportista de aportar un Certificado de Inspección Técnica Vehicular Extraordinaria.

CAPÍTULO IV: PRINCIPALES CONTRIBUCIONES

4.1 DESCRIPCIÓN DE ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

El gobierno tiene la responsabilidad principal de asegurar la seguridad vial de los ciudadanos, iniciando desde la etapa escolar, provocando cambios dentro de la malla curricular para que sirva como base de una verdadera toma de conciencia de lo que es seguridad vial.

Habida cuenta es de suma importancia y en vista de las terribles consecuencias de los incidentes de tránsito en las carreteras. La seguridad vial tiene ventajas significativas, es

imperativo que esta sea abordada como una prioridad política y reconocida como un bien público invaluable.

El impacto de otros agentes y sus funciones se reconocen como un aspecto esencial del sistema de seguridad, aunque los organismos gubernamentales tienen la obligación de crear un sistema de transporte por carretera seguro para vehículos, pero sobre todo para usuarios; aplicando un plan de acción de seguridad vial.

Sobre todo, gracias a las prácticas de conducción prudentes y no adoptar conductas de riesgo para evitar los accidentes de tránsito, que, como otros hábitos, se fortalecen con el tiempo. Cualquier acción que aumente la seguridad de los conductores en la carretera beneficia a todas las partes involucradas: vehículos, pasajeros y peatones. Esto se debe a que los tres factores principales que contribuyen a los incidentes de tránsito en el Perú son el exceso del límite de velocidad, la conducción descuidada y los peatones descuidados. Algunas estrategias, como abstenerse de usar el móvil durante la jornada de conducción, la mayoría de las estrategias va dirigida a ayudar a los conductores con menor experiencia; así reducir el riesgo conforme adquieren buen juicio y prácticas de conducción seguras.

4.2. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

La prevención es la forma más acertada de adelantarse a un accidente de tránsito, se logra así: por un lado, asegurando que el conductor y el vehículo están en condiciones ideales antes del inicio de un servicio; y, por otro, realizando una inspección técnica antes de poner en funcionamiento una flota de vehículos de larga distancia destinados al transporte de pasajeros y mercancías.

También es fundamental tener en cuenta que el cansancio es comúnmente una de las causas principales de inconsciencia del conductor en muchos accidentes. La tecnología anti fatiga, puede detectar cuándo un conductor está adormilado o distraído, mandando una señal de aviso al centro de control de la SUTRAN, esta tecnología podría servir para anticipar o en su defecto prevenir un accidente de tránsito.

Por otro lado, la protección de los usuarios de las carreteras nacionales puede garantizarse mediante un sistema de localización de posicionamiento global. Sistemas como el GPS facilitan la creación de rutas y límites virtuales para asistir a los conductores y optimizar

su labor, proporcionando información y recursos de gestión para aumentar la productividad y el desempeño de los vehículos, asegurando que salgan a la carretera en óptimas condiciones técnicas.

La SUTRAN exige que todos los vehículos de transporte habilitados, para los servicios de trabajadores, turístico o nacional regular, dispongan de un sistema inalámbrico de control y supervisión. Por ello, la localización satelital de los vehículos en movimiento se convierte en un complemento crucial y vital para asegurar la seguridad de los pasajeros, conductores y transeúntes de la vía.

Queda claro que la educación y la prevención son fundamentales para evitar accidentes de tránsito, y esto debe enfocarse en conductores, peatones y demás usuarios de la carretera pública, quienes deben ser responsables y tomar medidas para prevenir estos sucesos.

4.3. IMPLEMENTACIÓN DE ALTERNATIVA SELECCIONADA ACTIVIDADES Y PROCEDIMIENTOS

Este artículo sugiere incorporar la seguridad vial como elemento crucial en la planificación del uso del suelo, el diseño de carreteras, las redes de transporte y la administración pública, en línea con las directrices de la OMS. Para ello deberían tenerse en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías urbanas y rurales y abogar por un enfoque de sistemas seguros.

Para comprender los accidentes viales desde una perspectiva social, de salud pública y ecológica, es fundamental, tener en cuenta estos tres componentes:

- a) El entorno vial (estado de la carretera, trazado, señalización, etc.
- b) El vehículo (condiciones mecánicas y mantenimiento) y;
- c) El factor humano (conductor, pasajero o peatón) y su capacidad de respuesta en el momento del accidente.

Considerando que uno de los principios de la agenda para el *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo*, reconoce que los gobiernos tienen la responsabilidad primordial de proporcionar los servicios y las condiciones necesarias para abordar el problema de la seguridad vial, (...), al tiempo que “reconoce que existe una

responsabilidad compartida para trabajar por un mundo libre de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico y que abordar el problema de la seguridad vial” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020) requiere la colaboración de múltiples partes interesadas de los sectores público y privado.

Las autoridades competentes deben utilizar plenamente sus capacidades de gestión y control para abordar los problemas relacionados con la seguridad vial., empleando el aplicativo móvil FISCAMOVIL para todos los fiscalizadores de campo, logrando este estar integrada con los sistemas del MTC, Sistema nacional de Conductores – SNC, SUNARP, RENIEC, Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG, Asociación Automotriz del Perú - AAP, con el fin de contar con las mayores herramientas para su correcto desempeño, contar con una cooperación, entre los departamentos, brindando información de los vehículos y conductores habilitados en regiones de su competencia, realizar las medidas cautelares a los vehículos en terminales terrestres que no cuenten con las mínimas condiciones de acceso plasmadas en el RNAT y que estas sean definidas para el vehículo, realizando un internamiento en el depósito de la SUTRAN.

Al añadir estos aspectos de seguridad que satisfacen los requisitos de calidad desde el diseño de las infraestructuras viales y pavimentación, se pretende introducir nuevas medidas preventivas y correctoras para eliminar los lugares con mayor concentración de accidentes y evitar que se produzcan.

4.4. COSTO DE IMPLEMENTACIÓN

En cuanto al costo de poner en práctica la solución propuesta, podemos decir que esto requerirá de una inversión tecnológica mejorando el aplicativo de FISCAMOVIL de fiscalizadores de la SUTRAN, creando una interoperabilidad entre los gobiernos municipales, provinciales y departamentales con la SUTRAN, con el objetivo de contar con todas los instrumentos en sus intervenciones de campo, asimismo, requiriendo la refuerzo de la PNP, en cumplimiento del convenio de colaboración entre instituciones (SUTRAN y la PNP), para atender la seguridad del personal de fiscalización en las operativos en las calles, vías y carreteras del territorio nacional.

4.5. EVALUACIÓN DE FACTIBILIDAD DE LA IMPLEMENTACIÓN

Aun reconociendo que los accidentes pueden ocurrir, estas medidas se toman para asegurarse de que las autoridades responsables respondan de una manera eficaz y con inmediatez a las consecuencias del accidente. Como resultado, su eficacia se mostrará en la disminución de la gravedad o severidad de las consecuencias. Estos pasos son acciones que deben planificarse o anticiparse con el objetivo de lograr resultados durante la sucesión del accidente.

El autor Ángel (Simbaña Araujo, 2014) determinó que la naturaleza misma del delito de tránsito lo convierte en una herramienta preventiva, las infracciones de tránsito tienen como objetivo prevenir accidentes de tránsito importantes y acarrear graves consecuencias. Por lo tanto, cuando estas personas actúan con la intención de prevenir accidentes de tránsito, pueden considerarse infracciones de tránsito y leyes porque los accidentes son causados por negligencia, imprudencia e incumplimiento de las leyes y reglamentos.

La acción preventiva de suspender la autorización de funcionamiento de la habilitación de vehículos como medida preventiva no parece afectar significativamente a los accidentes de tránsito. Incluso, podría generar efectos negativos, ya que los transportistas involucrados en estos eventos no la respetan. Si bien la medida busca garantizar la aplicación de la sanción en el futuro, no resulta eficaz para el objetivo de la SUTRAN de proteger la integridad pública, puesto que se aplica de manera general después de que ya se han producido daños a usuarios y peatones.

CONCLUSIONES

Durante el periodo 2017 – 2022, se ha podido determinar que, a nivel nacional, el índice de accidentes de tránsito ha ido en aumento anualmente, a excepción del año 2020, en donde por causa de la pandemia de COVID -19 se da una ligera disminución, de acuerdo con el análisis realizado en el Capítulo III.

Los accidentes de tráfico se deben a una serie de circunstancias, que pueden clasificarse en tres grupos principales: error humano, estado del vehículo y condiciones de la carretera. Alrededor del 80% de los accidentes en Perú son causados por acciones humanas. La rápida expansión del parque automovilístico y la práctica de importar vehículos de segunda mano contribuyen en gran medida a los accidentes de tráfico.

La suspensión de la habilitación vehicular como medida preventiva a la fecha no ha logrado reducir los accidentes de tránsito. Esto se debe a que los transportistas sancionados no rectifican el incumplimiento detectado, y por lo mismo las deficiencias técnicas que motivaron la suspensión. Si bien la medida busca asegurar el cumplimiento de las normas en el futuro, no cumple con la función principal de la SUTRAN, que es proteger la seguridad de las personas, aunque apunta a garantizar la eficacia de castigos futuros.

La sanción de cancelación de habilitación vehicular tiene por objeto cumplir con el mandato de la SUTRAN y hacer cumplir el reglamento ante los incumplimientos detectados. Sin embargo, es importante destacar que esta medida no está siendo efectiva, lo que afecta negativamente las medidas preventivas de accidentes de tránsito. La sanción actual no se ajusta a la gravedad de las faltas y, en mi opinión, se requiere una nueva sanción que sea más efectiva y que se aplique directamente y de manera permanente al responsable de los incumplimientos, ya que es este quien debe velar por el cumplimiento del reglamento.

RECOMENDACIONES

Para atender de manera más efectiva las necesidades de la población y proteger los intereses públicos afectados por accidentes de tráfico, se sugiere que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) emprenda una reforma reglamentaria del reglamento de transporte, como el D.S. N° 017-2009-MTC. Esto permitirá modernizar la normativa vigente, implementando sanciones pecuniarias a los conductores y transportistas, además que faciliten la educación vial desde los colegios y centros de estudios básicos; y el conocimiento adecuado de las leyes de transporte y tránsito, generando un compromiso preventivo en las personas jurídicas y naturales.

Se sugiere que la dirección de General de Transporte terrestres, la reforma la norma que rige en materia de transporte, como el D.S. N° 017-2009-MTC para adaptarlo a las necesidades actuales, esto permitirá desarrollar normas que faciliten aportes jurídicos que salvaguarden el interés público impactado por los incidentes de tránsito en curso, con el objetivo de promover la educación en seguridad vial.

En este sentido, el conocimiento del marco jurídico que regula los vehículos y el transporte juega un papel en la sensibilización preventiva entre las personas naturales y jurídicas, permitiendo al Estado tomar medidas concretas y efectivas que incrementen la seguridad vial de la población usuaria del transporte en su conjunto.

Crear un plan de acción centralizado con objetivos específicos, monitorear las actividades de varios actores vinculados con la seguridad vial para proteger a los usuarios y asegurarse de que haya fondos suficientes para apoyar la ejecución del plan.

Por último, se recomienda que se dé máxima prioridad a la participación del Estado en todos los proveedores de servicios auxiliares, incluidos los centros de inspección de automóviles, los centros de salud autorizados y los centros de expedición de permisos de conducir. Teniendo en cuenta el comportamiento humano, se deberían seguir directrices más estrictas a la hora de expedir y renovar los permisos de conducir, así como exigir a los candidatos que se sometan a pruebas de evaluación. Establecer requisitos básicos para los cursos de formación que imparten las escuelas de conductores.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

(s.f.).

(s.f.). Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/14069/PLAN_14069_2015_DS_006-2015_MTC.PDF

Asamblea General de las Naciones Unidas. (31 de 08 de 2020). A/RES/74/299. *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo*, (pág. 10). San Francisco. Obtenido de https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/34/PDF/N2022634.pdf?OpenElement

Banco Interamericano de Desarrollo [BID]. (2020). *La política pública frente al Covid-19: Recomendaciones para América Latina y el Caribe*. Obtenido de file:///C:/Users/bcallali/Downloads/La-politica-publica-frente-al-Covid-19-recomendaciones-para--America-Latina-y-el-Caribe.pdf

Borea Odría, A. (1994). *Los elementos del Estado moderno*. Lima: Centro de Estudios Legislativos, Económicos y Sociales.

BOTTA, N. A. (2010). *Los Accidentes de Trabajo*. Ed. Rosario.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (16 de 12 de 2022). <https://www.cepal.org/es>. Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/courses/files/valor_publico_y_gestion_por_resultadosv3.pdf

Congreso de la República del Perú. (1993, 29 junio). *Constitución Política del Perú*. Diario Oficial El Peruano. Obtenido de <https://www.congreso.gob.pe/Docs/files/constitucion/constitucion-noviembre2022.pdf>

CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. (08 de setiembre de 2017). *Diario Oficial El Peruano*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf

Diario Oficial El Peruano. (15 de junio de 2009). Obtenido de Ley de Creacion de la SUTRAN: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/Ley_29380.pdf

Guillermo Adriasola, C. O. (Enero de 1972). PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DEL TRANSITO. *BOLETIN DE LA OFICINA SANITARIA PANAMERICANA*. Obtenido de <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/10914/v72n1p1.pdf?sequence=1>

Ministerio de Salud. (2009). *Accidentes de Transito Problema de la Salud Pública*. Lima: Oficina General de Defensa Nacional. Obtenido de https://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/829_MINSA1412.pdf

- Ministro de Transportes y Comunicaciones. (21 de 04 de 2022, 27 junio). *Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Diario Oficial El Peruano. Obtenido de Reglamento Nacional de Administración de Transporte: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19099/Publicaci%C3%B3n%20del%20Decreto%20Supremo%20N%C2%B0%20017-2009-MTC%20en%20el%20Diario%20Oficial%20El%20Peruano.pdf?v=1695309721>
- Morón Urbina, J. C. (2020). *La regulación común de la actividad administrativa de fiscalización en el derecho peruano*. Lima: Temis. Obtenido de <https://drive.google.com/file/d/1UF4m-7kgzmMNt44dMh2GmXmNORAxBCcT/view?usp=sharing>
- Naciones Unidas. (17 de noviembre de 2019). *Noticias ONU*. Obtenido de <https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501>
- Oelschlegel, A. (2006). ANUARIO DE DERECHO CONSTITUCIONAL LATINOAMERICANO 2006. *El Informe final de la Comisión de la Verdad y Reconciliación en el Perú*. Uruguay. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.corteidh.or.cr/tablas/r08047-26.pdf
- Olarte, E. G. (1991). UNA ECONOMÍA BAJO VIOLENCIA: PERÚ, 1980-1990. *IEP Instituto de Estudios Peruanos, N° 14(N° 40)*. Obtenido de <http://lanic.utexas.edu/project/laoap/iep/ddt040.pdf>
- Plataforma del Estado Peruano*. (s.f.). Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Ley-de-creaci%C3%B3n-de-la-Superintendencia-de-Transporte-Terrestre-de-Personas-Carga-y-Mercanc%C3%ADas-Ley-N%C2%BA-29380.pdf
- Portal de Transparencia*. (09 de setiembre de 2015). Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/14069/PLAN_14069_2015_DS_006-2015_MTC.PDF
- Presidencia del Consejo de Ministros. (2015, 09 de setiembre). *Reglamento de Organización y Funciones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías*. El Peruano. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5443653/9982-decreto-supremo-n-006-2015-mtc.pdf?v=1700380817>
- Real Academia Española. (s.f.). Recuperado el 23 de enero de 2024, de Diccionario de la lengua española: <https://dle.rae.es/accidente?m=form>
- Reglamento de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías*. (15 de 08 de 2009). Obtenido de sutran.gob.pe: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/DS-N%C2%BA-033-2009-MTC-Reglamento-de-la-Superintendencia-de-Transporte-Terrestre-de-Personas-Carga-y-Mercanc%C3%ADas.pdf

- Rorger Alarcón Barrero, Y. S. (2020). La cadena de valor público en la evaluación del resultado de la gestión en los gobiernos locales. *Instituto de Información Científica y Tecnológica*, Vol. 22, núm. 3.
- Ruiz Pérez, M. (2011). -¿Se debe usar el término accidente en el ámbito de la investigación científica? *Rev. Panace@*, XII(33).
- Simbaña Araujo, A. (2014). *Transición de los Órganos de Control de Tránsito y Seguridad Vial en el Distrito Metropolitano de Quito según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Ecuador.
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN. (2023). *Plan Anual de Prevención, Fiscalización, Seguimiento y Evaluación de la SUTRAN 2023*. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/4501686/Plan%20Anual%20de%20Prevenci%C3%B3n%20Fiscalizaci%C3%B3n%20Seguimiento%20y%20Evaluaci%C3%B3n%20de%20la%20Sutran%202023.pdf?v=1683133318>
- TABASSO CAMMI, C. (s.f.). *Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial*. Obtenido de http://94.23.80.242/~aec/ivia/tabasso_124.pdf
- Tirado Barrera, J. A. (2011). *Reflexiones en Torno a La Potestad de Inspección o Fiscalización de La Administración Pública*. Lima: Derecho & Sociedad. Obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13177>
- Urbina, J. C. (2001). *Comentarios a la Ley de Procedimiento Administrativo General*. Lima: Octava Edición, Editorial Gaceta Jurídica S.A.

ANEXOS

Tabla de Incumplimientos de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias

ANEXO 1

Código	Incumplimientos	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables según corresponda
C.1a	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 18 Artículo 19.- Numerales 19.1, 19.2, 19.3, 19.4 Artículo 20.- Numerales 20.1.1, 20.1.2, 20.1.3, 20.1.4, 20.1.5, 20.1.6, 20.1.7, 20.1.11, 20.1.12, 20.3.1, 20.3.3, 20.3.4, 20.4.1 Artículo 21.- Numeral 21.1 Artículo 22.- Numerales 22.1, 22.2 y 22.3 Artículo 23.- Numerales 23.1.1 y 23.1.2 Artículo 25 Artículo 26, que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Muy grave	Cancelación de la Habilitación Vehicular	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje Remoción del vehículo. Internamiento del vehículo. En los casos que corresponda: Suspensión de la habilitación vehicular.
C.1b	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 20.- Numeral 20.1.13 Artículo 24 Artículo 27 Artículo 28 Artículo 41.- Numerales 41.3.1, 41.3.5.5, 41.3.5.6 y 41.3.5.7 Artículo 42.- Numerales 42.1.16, 42.1.8, 42.2.1, 42.2.2, 42.2.5 Artículo 64.- Numerales 64.1 y 64.5 Artículo 66.- Numeral 66.2 Artículo 69 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Grave	Suspensión de la Habilitación Vehicular por 90 días.	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje Remoción del vehículo. Internamiento del vehículo. En los casos que corresponda: Suspensión de la habilitación vehicular.
C.1c	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 20.- Numerales 20.1.8, 20.1.9, 20.1.14, 20.1.16 y 20.5 Artículo 23.- Numerales 23.1.3, 23.1.4 y 23.1.5 Artículo 41.- Numerales 41.3.3, 41.3.4.2 y 41.3.5.2 Artículo 42.- Numeral 42.1.6, 42.1.7 Artículo 43 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Leve	Suspensión de la Habilitación Vehicular por 60 días.	<u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje Remoción del vehículo. Internamiento del vehículo. En los casos que corresponda: Suspensión de la habilitación vehicular.
C.2a	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en el artículo 29, que no se encuentren tipificadas como infracciones	Muy grave	Cancelación de la Habilitación del Conductor	<u>Al conductor.</u> Retención de la licencia de conducir En los casos que corresponda: Suspensión de la habilitación del conductor

Código	Incumplimientos	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables según corresponda
C.2b	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en el artículo 30 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Grave	Suspensión de la habilitación del conductor por 90 días.	Al conductor; Retención de la licencia de conducir En los casos que corresponda: Suspensión de la habilitación del conductor
C.2c	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en el artículo 31 que no se encuentre tipificada como infracciones	Grave	Suspensión de la Habilitación Vehicular por 60 días.	Al conductor; Retención de la licencia de conducir Suspensión de la habilitación del conductor
C.3	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 35, numerales 35.6 y 35.7 Artículo 48, numerales 48.1 y 48.2 Artículo 75 numeral 75.2 Artículo 73, que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Muy Grave	Cancelación de la habilitación de la Infraestructura Complementaria de Transporte Terrestre.	Clausura temporal de la Infraestructura complementaria en la que se ha incurrido en el incumplimiento.
C.4 a	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 37 Artículo 41, numerales 41.1.1, 41.1.2.2 y 41.1.5 Artículo 42, numerales 42.1.1 y 42.1.2 Artículo 62 que no se encuentren tipificadas como infracciones	Muy Grave	Cancelación de la Autorización del transportista	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta o del servicio especial de personas, o del servicio de transporte privado de personas o del servicio si se trata del transporte de mercancías o mixto.
C.4 b	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 41, numerales 41.1.2.1, 41.1.3.1, 41.1.3.2, 41.1.3.3, 41.1.4, 41.1.6, 41.1.9, 41.2.1, 41.2.5.4 y 41.2.7 Artículo 42, numerales 42.1.4, 42.1.5, 42.1.10, 42.1.18, 42.1.19, 42.1.23 y 42.2.3 Artículo 45 numerales 45.1.1 y 45.1.10 Artículo 64, numeral 64.4 Artículo 79 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Grave	Suspensión de la Autorización para prestar el servicio de transporte terrestre: a) Por el plazo de diez (10) días calendario, por el incumplimiento de lo establecido en el numeral 41.2.7 sin accidente de tránsito y por el plazo de noventa (90) días calendario con la ocurrencia de un accidente de tránsito. b) Por el plazo de noventa (90) días calendario por el incumplimiento de lo establecido en el resto de numerales y artículos que prevé el presente Código.	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicio de transporte en la ruta o del servicio especial de personas, o del servicio de transporte privado de personas o del servicio si se trata el transporte de mercancías o mixto.
C.4c	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los siguientes artículos: Artículo 38 Artículo 39 Artículo 40 Artículo 41 numerales 41.1.8, 41.2.2, 41.2.3, 41.2.4, 41.2.5, 41.2.6, 41.3.2, 41.4 y 41.5 Artículo 42 numerales 42.1.3, 42.1.9, 42.1.11, 42.1.13, 42.1.20, 42.1.22, 42.1.24 y 42.2.4 Artículo 44 Artículo 45 numerales 45.1.2 y 45.1.4 Artículos 55 Artículo 76 que no se encuentren tipificadas como infracciones.	Leve	Suspensión de la autorización por 60 días para prestar el servicio de transporte terrestre	Suspensión precautoria de la autorización para prestar servicios de transporte en la ruta o del servicio especial de personal, o del servicio de transporte privado de personas o del servicio si se trata de transporte de mercancías o mixto.
C.5	El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso y permanencia previstas en los artículos: Artículo 35, numeral 35.9	Leve	Suspensión de la habilitación de la Infraestructura Complementaria de Transporte Terrestre por el plazo de diez (10) días calendario.	

a) Infracciones contra la Formalización del Transporte.

ANEXO 2

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables según corresponda
F.1	<p>INFRACCION DE QUIEN REALIZA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE SIN AUTORIZACION, CON RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO:</p> <p>Prestar el servicio de transporte de personas, de mercancías o mixto, sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o una modalidad o ámbito diferente al autorizado.</p>	Muy grave	Multa de 1 UIT	Retención de la licencia de conducir. Internamiento del vehículo.
F.2	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Permitir la utilización o utilizar, intencionalmente, los vehículos destinados a la prestación del servicio, en acciones de bloqueo, interrupción u otras que impidan el libre tránsito por las calles, carreteras, puentes, vías férreas y otras vías públicas terrestres.</p>	Muy grave	Inhabilitación por un (1) año para prestar el servicio de transporte	<u>En forma sucesiva:</u> Remoción del vehículo. Internamiento del vehículo
F.3	<p>INFRACCION DEL CONDUCTOR:</p> <p>Participar como conductor de vehículos que sean utilizados en acciones de bloqueo, interrupción u otras que impidan el libre tránsito por las calles, carreteras, puentes, vías férreas y otras vías públicas terrestres.</p>	Muy grave	Suspensión por noventa (90) días de la habilitación para conducir vehículos del servicio de transporte.	Al conductor: Retención de licencia de conducir.
F.4	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Obstruir la labor de fiscalización en cualesquiera de los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Negarse a entregar la información o documentación correspondiente al vehículo, a su habilitación como conductor, al servicio que presta o actividad de transporte que realiza, al ser requerido para ello. b) Brindar intencionalmente información no conforme, a la autoridad competente, durante la fiscalización con el propósito de hacerla incurrir en error respecto de la autorización para prestar el servicio, de la habilitación del vehículo o la del conductor. c) Incurrir en actos de simulación, suplantación u otras conductas destinadas a hacer incurrir en error a la autoridad competente respecto de la autorización para prestar el servicio, o respecto de la habilitación del vehículo o la del conductor. 	Muy grave	<p>Al transportista:</p> <p>Suspensión por noventa (90) días de la autorización para prestar servicio en la ruta o rutas en que ocurrió la infracción; o en el servicio tratándose del transporte de mercancías o del servicio de transporte especial de personas.</p>	

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables según corresponda
F.5	<p>INFRACCIÓN DEL GENERADOR DE CARGA:</p> <p>a) Contratar el servicio de transporte con un transportista que no se encuentra autorizado, o cuya autorización es para realizar servicio de transporte privado de mercancías.</p> <p>b) Permitir o utilizar la vía pública como lugar habitual o constante para la carga y/o descarga de mercancías.</p> <p>c) Exigir que el transportista cuente con la autorización especial de la autoridad vial que corresponda cuando transporte bienes cuyas dimensiones o peso superen los máximos establecidos por el RNV.</p>	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT	
F.6	<p>INFRACCIÓN DEL CONDUCTOR: Obstruir la labor de fiscalización en cualesquiera de los siguientes casos:</p> <p>a) Negarse a entregar la información o documentación correspondiente al vehículo, a su habilitación como conductor, al servicio que presta o actividad de transporte que realiza, al ser requerido para ello.</p> <p>b) Brindar información no conforme, a la autoridad competente, durante la fiscalización con el propósito de hacerla incurrir en error respecto de la autorización para prestar el servicio, de la habilitación del vehículo o la del conductor.</p> <p>c) Realizar maniobras evasivas con el vehículo para evitar la fiscalización</p> <p>d) Incurrir en actos de simulación, suplantación u otras conductas destinadas a hacer incurrir en error a la autoridad competente respecto de la autorización para prestar el servicio, o respecto de la habilitación del vehículo o la del conductor.</p>	Muy Grave	<p>Suspensión de la licencia de conducir por noventa (90) días calendario.</p> <p>Multa de 0.5 UIT.</p>	Retención de la Licencia de Conducir.
F.7	<p>INFRACCIÓN DEL CONDUCTOR: Atentar contra la integridad física del inspector durante la realización de sus funciones.</p>	Muy grave	<p>Cancelación de la Licencia de Conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia.</p> <p>Multa de 0.5 UIT.</p>	Retención de la licencia de conducir.
F.8	<p>INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: Presta el servicio circulando, interrumpiendo y/o impidiendo el tránsito, en situaciones de desastre natural o emergencia, incumpliendo las disposiciones que establezca la autoridad competente para la restricción de acceso a las vías.</p>	Muy grave	<p>Inhabilitación por dos años del vehículo para ser utilizado en la prestación del servicio de transporte terrestre.</p> <p>Para el caso del conductor aplicará lo dispuesto en el Código M.41 del Anexo I del Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito.</p>	Remoción del vehículo

b) Infracciones contra la Seguridad en el Servicio de Transporte.

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables según corresponda
S.1	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar conductores que:</p> <p>a) No tenga(n) licencia de conducir. b) Cuya licencia no se encuentra vigente. c) Cuya licencia de conducir no corresponde a la clase y categoría requerida por las características del vehículo y del servicio a prestar.</p>	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>
S.2	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que no cuenten con alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia, siguientes:</p> <p>a) Extintores de fuego de conformidad con lo establecido en el Reglamento. b) Conos o triángulos de seguridad. c) Botiquín equipado para brindar primeros auxilios.</p>	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>
S.3	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que:</p> <p>a) No cuenten con las láminas retrorreflectivas. b) No cuenten con parachoques delantero o posterior. c) No cuenten con el dispositivo antiempotramiento exigido por el RNV, en el transporte de mercancías. d) No cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV. e) No cuenten con vidrio parabrisas delantero o éste se encuentre trizado en forma de telaraña, de tal manera que impida la visibilidad del conductor. f) No cuenten con el limitador de velocidad y/o éste no se encuentre programado de acuerdo a lo dispuesto en el presente Reglamento, cuando éste es exigible. g) No cuenten con dispositivo registrador de eventos y ocurrencias ó sistema sustitutorio en perfecto estado de funcionamiento. h) Correspondan a las categorías M o N con neumáticos que no cumplen lo dispuesto por el RNV.</p>	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p> <p>En el caso de los supuestos f) y g) procederá además: Suspensión precautoria de la habilitación vehicular.</p>
S.4	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos en los que:</p> <p>a) Alguna de las luces exigidas por el RNV no funcione. b) Las láminas retrorreflectivas no cumplan lo dispuesto por el RNV. c) Los neumáticos no cumplen lo dispuesto por el RNV (aplicable sólo para vehículos de la categoría O).</p>	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>
S.5	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Permitir que:</p> <p>a) Se transporte usuarios que excedan el número de asientos indicado por el fabricante del vehículo, con excepción del transporte provincial regular de personas que se realice en vehículos diseñados para el transporte de usuarios de pie. b) Se transporte mercancías sin estibarlas, atarlas o protegerlas con los elementos necesarios para evitar que se desplacen o caigan del vehículo.</p>	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>Al vehículo:</u> Interrupción de viaje.</p>

	c) Se transporte usuarios que excedan al número establecido, conforme lo establece el presente Reglamento.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.
	d) Se preste el servicio de transporte terrestre regular y especial de personas de ámbito nacional y regional, sin contar con los asientos del vehículo fijados rigidamente a la estructura del vehículo.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	Al vehículo: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.
S.6	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: a) Se permita el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que un adulto. b) Los conductores que realicen el servicio sobrepasen el límite de edad máximo establecido en el presente Reglamento.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. En el caso del supuesto a) no procederá la medida preventiva.
S.7	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Transportar a sabiendas, productos explosivos, inflamables corrosivos, venenosos o similares, en un vehículo destinado al servicio de transporte de personas.	Muy grave	Suspensión por noventa (90) días de la habilitación para conducir vehículos del servicio de transporte	Al vehículo: Interrupción de Viaje. Al conductor: Retención de licencia de Conducir
S.8	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Realizar la conducción de un vehículo de transporte con licencia de conducir: a) Que se encuentre vencida. b) Que se encuentre retenida, suspendida o cancelada. c) Que no corresponda a la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio.	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT	En forma sucesiva Al vehículo: Interrupción del viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Al conductor: Retención de la licencia de conducir.
S.9	INFRACCION DEL GENERADOR DE CARGA No verificar, adoptar y/o ver que el transportista adopte las medidas necesarias la correcta estiba de las mercancías para evitar que se desplace o caiga del vehículo.	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT	
S.10	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Ubicar paquetes, equipajes, bultos, encomiendas u otros en el pasadizo del salón del vehículo.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.
S.11	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que: a) No cuenten con el sistema de control y monitoreo inalámbrico conforme lo dispuesto por el Reglamento y las normas complementarias.	Muy grave	Multa de 0.7 de la UIT <u>Con accidente de tránsito, asalto o siniestro:</u> Multa de 0.7 de la UIT + Suspensión de la habilitación vehicular por (60) días,	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular.
	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que: b) No transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico, la información del vehículo, conforme a lo establecido en el presente reglamento y sus normas complementarias.	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT <u>Con accidente de tránsito, asalto o siniestro:</u> Multa de 0.5 de la UIT + Suspensión de la habilitación vehicular por (60) días,	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular.
	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Utilizar vehículos que: c) Transmitan a la autoridad competente, a través del sistema de control y monitoreo inalámbrico del vehículo, información manipulada, adulterada y/o modificada.	Muy grave	Multa de 0.9 de la UIT <u>Con accidente de tránsito, asalto o siniestro:</u> Multa de 0.9 de la UIT + Suspensión de la habilitación vehicular por (60) días,	En forma sucesiva: Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo. Suspensión de la habilitación vehicular.

c) Infracciones a la Información o Documentación.

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas preventivas aplicables según corresponda
I.1	<p>INFRACCION DEL CONDUCTOR: No portar durante la prestación del servicio de transporte, según corresponda:</p> <p>a) El manifiesto de usuarios o el de pasajeros, en el transporte de personas, cuando éstos no sean electrónicos.</p> <p>b) La hoja de ruta manual o electrónica, según corresponda.</p> <p>c) En el servicio de transporte de mercancías, la guía de remisión del transportista y, de ser el caso, el manifiesto de carga.</p> <p>d) El documento de habilitación del vehículo, con excepción de la Tarjeta Única de Circulación electrónica.</p> <p>e) El Certificado de ITV.</p> <p>f) El Certificado del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito o CAT cuando corresponda.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p> <p>En el caso del supuesto e) y f) no procederá la medida preventiva si se comprueba por otros medios que el vehículo cuenta con Certificado de ITV, el Certificado del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito o CAT cuando corresponda.</p>
I.2	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>a) No exhibir en cada vehículo habilitado al servicio de transporte público de personas, la modalidad del servicio, según corresponda, la razón social y el nombre comercial si lo tuviera.</p> <p>b) En el servicio de transporte provincial de personas, no colocar en lugar visible para el usuario, la información sobre las tarifas vigentes y la ruta autorizada.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>
I.3	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>a) Realizar enmendaduras o anotaciones que modifiquen o invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, con el propósito de hacer incurrir en error a la autoridad.</p> <p>b) No cumplir con llenar la información necesaria en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, cuando corresponda, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y normas complementarias.</p>	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	
	<p>c) Prestar el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico, sin tener o no contener la información requerida en la hoja de ruta por el presente Reglamento.</p> <p>d) No tener o no llenar la información de los usuarios en el servicio de transporte turístico.</p>	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p> <p>En el caso de los supuestos a) y b) no procederá la medida preventiva.</p>
I.4	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: No proporcionar instrucciones al conductor respecto de las obligaciones que deben ser observadas durante la prestación del servicio de transporte.</p>	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	
I.5	<p>INFRACCION DEL GENERADOR DE CARGA:</p> <p>a) No entregar al transportista autorizado las mercancías debidamente rotuladas y embaladas, encajonadas, enfardadas, en barricas o en contenedores, conforme a las exigencias de su naturaleza, con excepción de las cargas líquidas y a granel.</p> <p>b) No identificar al destinatario e indicar el domicilio de éste.</p> <p>c) No declarar verazmente, en los documentos del transporte, la identificación y contenido de las mercancías embaladas,</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	

	encajonadas, enfardadas, en barricas o en contenedores y, de ser el caso, las condiciones para su manejo, así como toda otra información de su responsabilidad que deba constar en los indicados documentos.			
I.6	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: En el servicio de transporte de personas, no exhibir en lugar visible del salón del vehículo un cartel o aviso, legible para los usuarios, que contenga la información prevista en el presente Reglamento.	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	
I.7	INFRACCIÓN DEL CONDUCTOR: a) Impedir que la autoridad competente la Policía Nacional del Perú deje alguna constancia en la hoja de ruta. b) Realizar enmendaduras o anotaciones que modifiquen o invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, con el propósito de hacer incurrir en error a la autoridad. c) No cumplir con llenar la información necesaria en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, cuando corresponda, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y las normas complementarias, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y las normas complementarias. d) No comunicar a la empresa, la relación de los usuarios que se embarquen en terminales terrestres y/o estaciones de ruta.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	Retención de Licencia de Conducir para los supuestos a) y b)
I.8.	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: No informar por escrito a la autoridad competente, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de producidos, los accidentes de tránsito con daños personales ocurridos durante la operación del servicio.	Muy grave	Multa de 0.5 UIT.	
I.9	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: a) Que la tripulación, antes de iniciar el servicio, no brinde información conforme a lo señalado en el numeral 42.1.14 del artículo 42 del presente reglamento.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT por cada viaje en el que se detecte la infracción.	

