



# Resolución Ministerial

N° 936 -2020-MTC/01.02

Lima, 11 DIC. 2020

**VISTOS:** El Memorandum N° 1482-2020-MTC/18 y Memorandum N° 1279-2020-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y;

## CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el Ministerio tiene competencia de manera exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional, entre otras; asimismo, ejerce competencia de manera compartida con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre;

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto; y conforme al literal a) del artículo 16 de la misma Ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales y las disposiciones necesarias para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, asimismo, el artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acumulación de infracciones de tránsito que han quedado firmes en instancia administrativa, de acuerdo con lo establecido en la citada Ley y en el Reglamento Nacional de Tránsito, se inscriben debidamente en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, y que dicho Sistema se implementa y ejecuta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, mediante la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se crea el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, estableciendo un puntaje específico para cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que tiene un tope máximo de cien (100) puntos para cada conductor con licencia de conducir hábil; asimismo, dispone que dicho Sistema es implementado y fiscalizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, mediante los documentos de vistos, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal sustenta la necesidad de reorganizar el marco regulatorio del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, mediante la aprobación de un





reglamento que de manera sistémica ordene las normas aplicables, reconfigurando su operatividad con el propósito de asegurar la efectividad del control y supervisión de la circulación y el tránsito terrestre por parte de las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN; en ese sentido, propone la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos;

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

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

Que, en consecuencia, es necesario disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a efectos de permitir que los interesados formulen sugerencias y comentarios;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29370, la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley N° 29365, Ley que crea el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos; el Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, que aprueba el Reglamento que Establece Disposiciones Relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General; y, la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01;





# Resolución Ministerial

**SE RESUELVE:**

## **Artículo 1.- Publicación del proyecto**

Disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y de su Exposición de Motivos, en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ([www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial "El Peruano", con el objeto de recibir los comentarios y/o aportes de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución.

## **Artículo 2.- Recepción y sistematización de comentarios**

Las opiniones, comentarios y/o sugerencias sobre el proyecto de Decreto Supremo a que se refiere el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial, deben ser remitidas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones con atención a la Dirección de Seguridad Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, a la dirección electrónica [onsv@mtc.gob.pe](mailto:onsv@mtc.gob.pe).

**Regístrese, comuníquese y publíquese.**

  
.....  
**EDUARDO GONZÁLEZ CHÁVEZ**  
Ministro de Transportes y Comunicaciones





## Decreto Supremo

### DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL SISTEMA DE CONTROL DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establece que el Ministerio tiene competencia de manera exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional, entre otras; asimismo, ejerce competencia de manera compartida con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre;

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto; y conforme al literal a) del artículo 16 de la misma Ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, asimismo, el artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acumulación de infracciones de tránsito que han quedado firmes en instancia administrativa, de acuerdo con lo establecido en la Ley citada y en el Reglamento Nacional de Tránsito, se inscribe debidamente en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, y que dicho Sistema se implementa y ejecuta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, mediante la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se crea el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, estableciendo un puntaje específico para cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que tiene un tope máximo de cien (100) puntos para cada conductor con licencia hábil; disponiendo que dicho Sistema es implementado y fiscalizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;





Que, la Primera Disposición Final de la Ley N° 29365, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe adecuar el reglamento emitido conforme a la Ley citada;

Que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones considera que el funcionamiento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos debe estar orientado a promover de manera efectiva una mejora en los hábitos de conducción de las personas que cuentan con licencia de conducir, que tenga un efecto disuasivo sobre la comisión de infracciones de tránsito y que contribuya a la reducción en la siniestralidad vial;

Que, en ese sentido, es necesario aprobar el reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, a efectos de regular de manera sistémica las normas aplicables para la acumulación, conteo y reducción de puntos, reconfigurando su operatividad, con el propósito de asegurar la efectividad del control y supervisión de la circulación y tránsito terrestre por parte de las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; la Ley N° 29365, Ley que crea el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, la Ley N° 29370, la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y el Texto Integrado de su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 785-2020-MTC/01;

## DECRETA:

### Artículo 1.- Aprobación

Apruébase el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, que consta de cuatro (04) títulos, seis (06) capítulos, dieciocho (18) artículos, cinco (05) Disposiciones Complementarias Finales y dos (02) Disposiciones Complementarias Transitorias, que forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

### Artículo 2.- Financiamiento

La implementación de lo establecido en la presente norma se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

### Artículo 3.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo y del Reglamento aprobado por el artículo 1 en el Portal del Estado peruano ([www.peru.gob.pe](http://www.peru.gob.pe)) y en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ([www.gob.pe/mtc](http://www.gob.pe/mtc)),





## Decreto Supremo

el mismo día de la publicación del presente Decreto Supremo en el Diario Oficial El Peruano.

### Artículo 4.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

**PRIMERA.-** Modificación de los artículos 313 y 340 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC

Modifíquense los artículos 313 y 340 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, en los siguientes términos:

#### “Artículo 313.- Sanciones no pecuniarias

1. **Sanción no pecuniaria directa:** las sanciones de suspensión y cancelación de licencia de conducir, así como la de inhabilitación para obtener una nueva licencia de conducir, se imponen de manera directa, por la comisión de alguna de las infracciones tipificadas a las que se atribuye dicha sanción conforme al numeral I. Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del presente Reglamento.

La reincidencia en la comisión de una misma infracción a las que se refiere el presente numeral, se sanciona con el doble del periodo de suspensión, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 312 del presente Reglamento.

2. **Por acumulación de puntos:** las autoridades competentes en el ejercicio de su potestad sancionadora imponen sanciones de suspensión o cancelación de licencia de conducir de acuerdo a las reglas establecidas en el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

El numeral I. Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del presente Reglamento, señala los puntos asignados a cada infracción de tránsito.





3. **Aplicación sucesiva:** Independientemente de la aplicación de cualquier sanción no pecuniaria directa que pudiera corresponder se impondrá sanciones por acumulación de puntos si concurre el supuesto del inciso 2 del presente artículo; ejecutándose, de ser el caso, los periodos de suspensión y/o inhabilitación en forma sucesiva”.

**“Artículo 340.- Actualización del Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre.**

La autoridad competente de la fiscalización del tránsito terrestre, de forma permanente, registra en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, las papeletas de infracción al tránsito y actos administrativos con los que se inicien los procedimientos administrativos sancionadores o se disponga medidas preventivas, correctivas o provisionales, a los presuntos infractores, así como toda información que sea pertinente y necesaria, sea como consecuencia de intervención en la vía pública, mediante recursos electrónicos o por denuncia ciudadana, bajo apercibimiento de las acciones disciplinarias correspondientes.

Las autoridades instructoras y decisoras, cuando corresponda, registran en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre los actos administrativos que se emitan en el marco del procedimiento u otros actos de trámite, así como sus respectivas notificaciones.

Las autoridades mencionadas en los párrafos precedentes cuentan con el plazo de cuarenta y ocho (48) horas, contados desde la emisión del acto, para efectuar su registro, el incumplimiento en realizar el registro dará lugar al inicio a las acciones de responsabilidad administrativa disciplinaria a efectos de dilucidar las causas de la inacción administrativa”.

**SEGUNDA.- Modificación del numeral I. del Anexo CUADRO DE TIPIFICACIÓN DE INFRACCIÓN, SANCIONES, MEDIDAS PREVENTIVAS Y CONTROL DE PUNTOS APLICABLES AL TRÁNSITO TERRESTRE**

Modifíquese el numeral I. Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo “CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE” del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, de acuerdo al Anexo del presente Decreto Supremo que forma parte integrante del mismo.





# Decreto Supremo

## DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

### ÚNICA.- Derogación

Deróguese el numeral 3 del artículo 329 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, el artículo 5 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, y la Resolución Ministerial N° 512-2009-MTC-02.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los



Lpderecho.pe



# REGLAMENTO DEL SISTEMA DE CONTROL DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS

## TITULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1.- Objeto

El presente Reglamento tiene por objeto regular el uso del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, estableciendo las reglas aplicables para orientar el ejercicio de la potestad sancionadora de las autoridades competentes, de conformidad con el artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

#### Artículo 2.- Finalidad

La finalidad del presente Reglamento es contribuir a mejorar los hábitos de conducción de las personas que cuentan con licencia para conducir a través de una supervisión permanente y continua, mediante el registro de infracciones incurridas a nivel nacional, representado a través de un sistema de sumatoria de puntos.

#### Artículo 3.- Ámbito de aplicación

- 3.1 El presente Reglamento se aplica en todo el territorio de la República y se circunscribe a la utilización del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos durante la determinación de responsabilidad administrativa por la comisión de infracciones de tránsito.
- 3.2 El presente Reglamento es de aplicación por las autoridades competentes de la instrucción y resolución del procedimiento administrativo sancionador especial de tramitación sumaria en materia de tránsito terrestre, regulado por el Decreto Supremo N° 004-2020-MTC.
- 3.3 Asimismo, es aplicable a las personas naturales que cuenten con licencia de conducir y que se les atribuya la presunta comisión de infracciones a las normas de tránsito.
- 3.4 El presente Reglamento no aplica para los responsables solidarios.

## TITULO II

### SISTEMA DE CONTROL DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS

#### Capítulo I

#### Sistema de control de Licencias de Conducir





#### **Artículo 4.- Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos**

- 4.1 El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos es el catastro que, formando parte del Registro Nacional de Sanciones, recibe, consolida y mantiene datos e información relacionada a procedimientos administrativos sancionadores en materia de tránsito que conduzcan al registro y acumulación de puntos en una licencia de conducir.
- 4.2 El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos facilita la articulación intergubernamental mediante el acceso al historial de puntos registrados por parte de las autoridades que son competentes para instruir procedimientos administrativos sancionadores en materia de tránsito.
- 4.3 El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se soporta en una plataforma digital administrada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

#### **Artículo 5.- Control de licencias de conducir por puntos**

- 5.1 Las licencias de conducir de todas las clases y categorías se sujetan al Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, e inician con cero puntos desde el momento de su expedición.
- 5.2 El numeral I Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE" del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, señala las infracciones que generan el registro de puntos y la cantidad de puntos asignados a cada infracción aplicable para conductores de un vehículo automotor.
- 5.3 El tope máximo que puede alcanzar una licencia de conducir es de cien (100) puntos, a partir de lo cual, las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) aplican sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación, según corresponda, por acumulación de puntos, de conformidad con lo establecido en el numeral 10.2 del artículo 10 del presente Reglamento.

### **Capítulo II**

#### **Autoridades**

#### **Artículo 6.- Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

- 6.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones supervisa a nivel nacional la implementación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos dictando normas concernientes al registro, contabilización, acumulación y descuento de puntos.
- 6.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones estructura, organiza, elabora, desarrolla y pone a disposición de las municipalidades provinciales y de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, como parte del Registro Nacional de Sanciones.





- 6.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones administra, gestiona y supervisa la operatividad del soporte informático del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, así como de cualquier extensión que se estime necesaria.

#### **Artículo 7.- Participación de las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías**

- 7.1 Las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías utilizan el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos al momento de graduar la sanción aplicable por responsabilidad administrativa en materia de tránsito terrestre.
- 7.2 Las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías son responsables de actualizar el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

### **Capítulo III**

#### **Reglas para el Registro y Acumulación de Puntos**

##### **Artículo 8.- Registro de puntos**

- 8.1 La papeleta o el documento de imputación de cargos, el informe final de instrucción y la resolución final de sanción contienen la expresión de los puntos que son, o que pudieran ser registrados, en el historial del titular de una licencia de conducir de acuerdo al numeral I Conductores/as de Vehículos Automotores del Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE" del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.
- 8.2 El registro de puntos en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se realiza conjuntamente con la inscripción de una papeleta o resolución de inicio de un procedimiento administrativo sancionador en el Registro Nacional de Sanciones, por parte de las autoridades señaladas en el artículo 322 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.

##### **Artículo 9.- Acumulación de puntos**

- 9.1 Los puntos registrados en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos son contabilizables para efectos de la aplicación de las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación, a partir de la fecha en que la resolución de sanción que resolvió el procedimiento administrativo sancionador que generó su registro adquirió firmeza.
- 9.2 Los puntos registrados en el marco de un procedimiento administrativo sancionador concluido por acogimiento al régimen de reconocimiento voluntario de la infracción se consideran contabilizables a efectos Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.





- 9.3 Los puntos mantienen su condición de contabilizables en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos durante un plazo de dos (02) años.
- 9.4 Los puntos en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se acumulan en el historial del titular de una licencia de conducir sin perjuicio de la autoridad competente que los haya registrado.

#### Capítulo IV

#### Imposición de sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación para obtener licencias de conducir

##### Artículo 10.- Imposición de sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación

10.1 Las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) al momento de determinar responsabilidad administrativa por la comisión de infracciones al tránsito terrestre revisan el registro de puntos contabilizables de los titulares de licencias de conducir a efectos de valorar si resulta aplicable la imposición de sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación de una licencia de conducir por acumulación de puntos.

10.2 Las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) aplican las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación por acumulación de puntos según las siguientes reglas:

- a) La acumulación de cien (100) puntos por primera vez acarrea una sanción de suspensión de licencia de conducir por seis (6) meses para su titular.
- b) La acumulación de cien (100) puntos por segunda vez acarrea una sanción de suspensión de licencia de conducir por doce (12) meses para su titular.
- c) La acumulación de cien (100) puntos por tercera vez acarrea una sanción de cancelación de licencia de conducir para su titular y la inhabilitación definitiva para la obtención de una licencia de conducir y la consecuente conducción de un vehículo automotor en el ámbito nacional.

10.3 La resolución final que, en el marco de un procedimiento administrativo sancionador, genere la acumulación de cien (100) puntos en el historial del titular de una licencia de conducir, dispone adicionalmente el plazo de suspensión, cancelación e inhabilitación que corresponda, no siendo necesario la expedición de una nueva resolución.

##### Artículo 11.- Aplicación de las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación

11.1 La aplicación de las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación por acumulación de puntos se realiza al momento que queda firme la resolución final emitida en el procedimiento administrativo sancionador, de conformidad con lo establecido en el numeral 28.1 del artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.





- 11.2 Los puntos que sustentan la imposición de una sanción por acumulación no son contabilizados para las sucesivas acumulaciones que pudieran corresponder. Sin embargo, si el infractor superara el límite de cien (100) puntos, los puntos excedentes son contabilizados para la siguiente acumulación, siempre que se encuentren vigentes.
- 11.3 En caso una papeleta o sanción sea revocada o dejada sin efecto por resolución judicial, los puntos generados por ella se descontarán del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, en virtud de la misma.

### TITULO III

#### INCENTIVOS DE REDUCCIÓN DE PUNTOS

##### Artículo 12.- Incentivo por cumplimiento de normas de tránsito

En caso el titular de una licencia de conducir no haya sido sancionado en el plazo de dos (2) años por la comisión de una infracción de tránsito recibe un beneficio consistente en el descuento de veinte (20) puntos. El beneficio no es acumulable y, de ser el caso, es contabilizado de manera automática para reducir puntos en el historial del titular de una licencia de conducir.

##### Artículo 13.- Incentivo por aprobación del Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

- 13.1 Los titulares de licencias de conducir que cuenten con puntos contabilizables y/o registrados en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos pueden optar por realizar el Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial
- 13.2 La aprobación del Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial otorga al titular de una licencia de conducir un descuento de treinta (30) puntos.

### TITULO IV

#### EDUCACIÓN EN TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

##### Capítulo I

##### Educación en Tránsito y Seguridad Vial

##### Artículo 14.- Educación en Tránsito y Seguridad Vial

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector en materia de tránsito terrestre y como organismo encargado de la ejecución de la Política Nacional de Seguridad Vial, a través de la Dirección de Seguridad Vial o la unidad de organización que haga sus veces, asiste técnicamente a las entidades de los diferentes niveles de gobierno en la promoción de la realización de cursos y/o capacitaciones que mejoren las aptitudes de los conductores.



## **Artículo 15.- Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial**

- 15.1 El Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial busca reeducar comportamientos y actitudes de los participantes hacia una cultura de seguridad vial y respeto con su entorno, sensibilizando a los conductores con relación a las consecuencias derivadas del no cumplimiento de las normas de tránsito y la imprudencia durante la conducción.
- 15.2 El Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial se enfoca en áreas temáticas de acuerdo a las necesidades de afianzamiento de los conductores, su contenido, así como la modalidad de evaluación, duración, metodología y cualquier otro aspecto se regula mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o la unidad de organización que haga sus veces, la misma que resulta vinculante para los Gobiernos Regionales.
- 15.3 Una vez aprobado el Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial, el incentivo de descuento de puntos se registra a favor del titular de la licencia de conducir. El incentivo sólo es otorgado cada dos (2) años computado a partir de la última vez que fue concedido.

## **Capítulo II**

### **Servicio Prestado en Exclusividad: Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial**

#### **Artículo 16.- Aprobación del servicio prestado en exclusividad - Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial**

El Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial es un servicio prestado en exclusividad por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el ámbito de las provincias de Lima Metropolitana y el Callao, y por los Gobiernos Regionales, en el ámbito de su competencia territorial, a los titulares de licencias de conducir que lo soliciten a efectos de obtener el incentivo de reducción de puntos.

#### **Artículo 17.- Requisitos y condiciones para la realización del Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial**

- 17.1 Los requisitos para la realización del Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial son los siguientes:
1. Registro de inscripción en el Aula Virtual del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o el que haga sus veces.
  2. Constancia de pago por derecho de tramitación.
- 17.2 Para efectos del registro de inscripción en el Aula Virtual del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se requiere:
1. Que el titular de una licencia de conducir no haya acumulado cien (100) puntos contabilizables en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.
  2. Que el titular de una licencia de conducir mantenga la condición de hábil.
  3. Que el titular de una licencia de conducir no haya sido sancionado con suspensión y/o cancelación.





## **Artículo 18.- Impartición del Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial por parte de los Gobiernos Regionales**

Los Gobiernos Regionales pueden brindar el Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial, siempre que el servicio sea incorporado en su Texto Único de Procedimientos Administrativos, y se realice conforme a lo establecido en el presente Reglamento y sus normas complementarias.

### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

#### **PRIMERA.- Vigencia**

El presente Reglamento entra en vigencia a los sesenta (60) días hábiles después de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

#### **SEGUNDA.- Asistencia a Gobiernos Regionales y a Municipalidades Provinciales**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección de Seguridad Vial y la Oficina General de Tecnología de la Información brindan asistencia técnica a las Municipalidades Provinciales y a los Gobiernos Regionales en lo concerniente a la aplicación del presente Reglamento.

#### **TERCERA.- Registros y/o plataformas vinculadas al Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y al Registro Nacional de Sanciones**

Dentro de los cuarenta y cinco (45) días hábiles posteriores a la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones simplifica y consolida los registros y plataformas existentes vinculadas al Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, bajo el soporte informático del Registro Nacional de Sanciones, el cual tiende a la simplicidad, transparencia y fácil acceso por parte de la ciudadanía.

#### **CUARTA.- Aprobación del Manual de funcionamiento del soporte informático del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos**

El Manual de funcionamiento del soporte informático del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos sirve como guía e instructivo para que las Municipalidades Provinciales, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías (SUTRAN) y la Policía Nacional del Perú, realicen el registro de puntos en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos. El referido Manual es elaborado por la Oficina General de Tecnología de la Información y aprobado por Resolución de Secretaría General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

#### **QUINTA.- Aprobación de la Directiva que regula el Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial**

La Directiva que regula el Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial es aprobada por Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y es



publicada dentro de los treinta (30) hábiles días posteriores a la publicación del presente Reglamento.

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

#### **PRIMERA.- Estabilidad de puntos e incentivos de reducción de puntos por cumplimiento de las normas de tránsito**

La cantidad de puntos contabilizables por los titulares de licencias de conducir, así como el cómputo del plazo sin incurrir en sanciones de suspensión para efectos del beneficio contemplado en el artículo 12 del presente Reglamento y en el numeral 28.6 del artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, no se afectan por la entrada en vigencia del presente Reglamento.

#### **SEGUNDA.- Adecuación de Textos Únicos de Procedimientos Administrativos de los Gobiernos Regionales**

Los Gobiernos Regionales, en un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles, incorporan en sus Textos Únicos de Procedimientos Administrativos el Servicio Prestado en Exclusividad regulado en el Capítulo II del Título IV del presente Reglamento.



Lpderech



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL SISTEMA DE CONTROL DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS

#### 1. ANTECEDENTES

A partir de la modificación del artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, por la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se dispuso que los organismos con potestad sancionadora sobre tránsito terrestre deberían evaluar el comportamiento del conductor al momento de determinar sanciones.

De esta forma, con la intención de llevar un control de la totalidad de sanciones recibidas por titulares de licencias de conducir a nivel nacional, se creó un registro a ser empleado por las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías-SUTRAN, el cual, por decisión del legislador, sería representado a través de un sistema de sumatoria de puntos.

Es así que, desde el año 2009 -cuando se publicó e implementó la norma- se cuenta con un mecanismo de control dirigido a disuadir la reincidencia en la comisión de infracciones de tránsito.

No obstante, a más de diez de años de su funcionamiento el mencionado sistema no ha dado muestras claras de haber contribuido en la mejora de los hábitos de conducción de las personas, sin evidenciarse un incremento en los indicadores de cumplimiento de las normas de tránsito.

#### 2. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 1, que la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, consagrando, en el numeral 1 de su artículo 2, el derecho a la vida e integridad física<sup>1</sup>.

A su vez, numeral 22 del artículo 2 reconoce el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, con lo cual la protección a la persona humana y su integridad constituyen valores de arraigo constitucional.

En ese marco, el Estado Peruano, miembro de la Organización de las Naciones Unidas, es exhortado a llevar a cabo actividades en materia de seguridad en virtud de la Resolución 64/255 y la Resolución 74/299<sup>2</sup>, particularmente en el ámbito de la gestión de la seguridad vial, lo que implica fortalecer el marco regulatorio con el propósito de asegurar en cumplimiento de las leyes y normas de tránsito.

Precisamente, la iniciativa de adoptar acciones que mejoren las condiciones de seguridad de las personas que interactúan en vías públicas se enmarca dentro de los

<sup>1</sup> Constitución Política del Perú

Artículo 1.-La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

Artículo 2.- A la vida, a su identidad, a su integridad física (...)

<sup>2</sup> La citada Resolución extiende el cumplimiento de metas en materia de seguridad vial para el Decenio 2020-2030.

«14. Further encourages Member States to strengthen institutional capacity through adequate training and capacity-building with regard to road safety laws and law enforcement, vehicle safety, infrastructure improvements, public transport and post-crash care, and to collect, analyse and disseminate disaggregated data for effective and evidence-based policymaking and their implementation»





Objetivos de Desarrollo Sostenible del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en el extremo vinculado al alcanzar ciudades y comunidades sostenibles.

Es así que, adoptar un enfoque de seguridad vial puede promover el desarrollo humano de las personas, criterio entendido desde el derecho fundamental de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, de acuerdo al numeral 22 del artículo 2 de la Constitución. Considerando que, el medio ambiente, comprende a todos aquellos elementos naturales y sociales en los cuales se desenvuelve la vida de los seres humanos, permitiéndoles a estos el ejercicio y satisfacción de los otros derechos fundamentales<sup>3</sup>.

Bajo este contexto, las acciones que se adopten para mejorar la seguridad vial deben ser entendidas como acciones orientadas a promover derechos fundamentales, por ello el Estado, en tanto principal garante de la promoción y defensa de los derechos fundamentales<sup>4</sup>, debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que el medio ambiente cuente con ciertas condiciones que permitan el pleno desarrollo individual y social de las personas.

Por otra parte, con relación a la legalidad de la propuesta, cabe destacar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo al artículo 16 de la Ley General de Transporte y Tránsito, Ley N° 27181, es el órgano rector a nivel nacional en materia de tránsito terrestre, competente para dictar los Reglamentos Nacionales que menciona la referida Ley, así como aquellos que resulten necesarios para el ordenamiento del tránsito.

Sobre el particular, el artículo 3 de la Ley General de Transporte y Tránsito establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. En adición a lo cual debemos añadir que el numeral 4.3 del artículo 4 de la citada Ley, indica que el Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.

Asimismo, como ya señaló, la referida Ley en su artículo 28 establece los lineamientos generales respecto al Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, mientras que en su artículo 23, la Ley General de Transporte y Tránsito, dispone que los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la presente ley son aprobados por decreto supremo.

A propósito de ello, el artículo 11 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre<sup>5</sup> establece la competencia normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para dictar reglamentos. Ello en concordancia, con el marco de la «potestad

<sup>3</sup> Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el EXP. N.º 02775-2015-PA/TC.

<sup>4</sup> Constitución Política del Perú

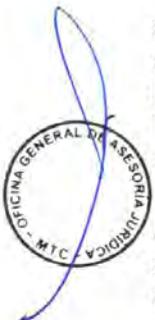
Artículo 44.- Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación. (...)

<sup>5</sup> Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Artículo 11.- De la competencia normativa

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

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





reglamentaria» que nuestro ordenamiento jurídico constitucional prevé que sea ejercida por el Presidente de la República<sup>6</sup>, mandato constitucional posteriormente desarrollado en los artículos 6 y 11 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo<sup>7</sup>.

Cabe mencionar entonces, que nos encontramos ante lo que la doctrina reconoce como «remisión normativa», mecanismo que opera cuando una Ley reenvía a una norma posterior, que ha de ser aprobada por la Administración, la regulación de ciertos elementos que complementan la ordenación que la propia Ley establece.<sup>8</sup>

Este es el caso de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre que simplemente enuncia los principios de regulación y remite a al menos ocho futuros reglamentos su desarrollo completo<sup>9</sup>, como lo es el Reglamento Nacional de Tránsito o la propuesta de Reglamento que regule el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

En virtud de lo anterior, tenemos por consiguiente que la propuesta de aprobación de un Reglamento que regule el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se circunscribe dentro la potestad reglamentaria atribuida al Poder Ejecutivo.

### 3. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

#### 3.1 Evaluación del marco regulatorio del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos

A partir de la modificación del artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, por la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se dispuso que los organismos con potestad sancionadora sobre tránsito terrestre deberían evaluar el comportamiento del conductor al momento de determinar sanciones.

De esta forma, con la intención de llevar un control de la totalidad de sanciones recibidas por titulares de licencias de conducir a nivel nacional, se creó un registro a ser empleado por las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías-SUTRAN, el cual, por decisión del legislador, sería representado a través de un sistema de sumatoria de puntos.

<sup>6</sup> Constitución Política del Perú  
Artículo 118.- Corresponde al Presidente de la República:  
(...)  
8. Ejercer la potestad de reglamentar las leyes sin transgredirlas ni desnaturalizarlas; y, dentro de tales límites, dictar decretos y resoluciones.

<sup>7</sup> Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo  
Artículo 6.- Funciones del Poder Ejecutivo  
El Poder Ejecutivo ejerce las siguientes funciones:  
1. Reglamentar las leyes, evaluar su aplicación y supervisar su cumplimiento.  
2. Planificar, normar, dirigir, ejecutar y evaluar las políticas nacionales y sectoriales en conformidad con las políticas de Estado.  
(...)  
Artículo 11.- Facultad normativa del Presidente de la República  
Corresponde al Presidente de la República dictar los siguientes dispositivos:  
(...)  
3. Decretos Supremos. - Son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir o no el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la ley. Son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.  
Los Decretos Supremos entran en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, salvo disposición contraria del mismo, que postergue su vigencia en todo o en parte.

<sup>8</sup> GARCÍA DE ENTERRIA, Eduardo. Curso de Derecho Administrativo I. Pág. 271.

<sup>9</sup> Tenemos así el caso del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Reglamento Nacional de Tránsito, Reglamento Nacional de Jerarquización Vial, Reglamento de Nacional de Gestión de Infraestructura, Reglamento Nacional de Vehículos, Reglamento Nacional de Ferrocarriles, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y el Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura Pública.





Es así que, desde el año 2009 -cuando se publicó e implementó la norma- se cuenta con un mecanismo de control dirigido a disuadir la reincidencia en la comisión de infracciones de tránsito.

No obstante, a más de diez de años de su funcionamiento el mencionado sistema no ha dado muestras claras de haber contribuido en la mejora de los hábitos de conducción o de las personas, sin evidenciarse un incremento en los indicadores de cumplimiento de las normas de tránsito.

### 3.1.1 La supervisión de conductores mediante un Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos

La problemática de seguridad vial es multicausal, en cuanto son diversos los factores que determinan su evolución, existe evidencia<sup>10</sup> de la correlación entre accidentes de tránsito y el estado de las vías, las mejoras tecnológicas en los vehículos, el estado de infraestructura vial, el crecimiento económico [en países pobres o en vías de desarrollo], el nivel de motorización, el cumplimiento normativo, entre otros.

En particular, sustentado en el hecho de que las personas son un factor relevante en la mayoría de los accidentes de tránsito<sup>11</sup>, surge el sistema de penalización por puntos, como una intervención pública enfocada a prevenir o corregir el comportamiento de los conductores para reducir la incidencia de los accidentes de tránsito.

Al respecto, se evidencia<sup>12</sup> que el sistema de penalización por puntos tiene efectos en la reducción de conductores involucrados en accidentes de tránsito y, en consecuencia, también en la reducción de personas afectadas por los mismos.

La eficiencia de un sistema de puntos se manifiesta en sus mejores resultados en comparación con las sanciones monetarias, la evidencia muestra que este logra tener un efecto disuasivo dos veces más significativo que el evidenciado por las sanciones monetarias<sup>13</sup>.

- Mediante un sistema de sanciones, aplicado de manera severa [con faltas que puedan llegar hasta la pérdida de la licencia], se evidencia una mayor capacidad del sistema para disuadir a los conductores de cometer y repetir faltas al reglamento de tránsito<sup>14</sup>. En este caso, frente a una penalización mayor con puntos para infracciones graves y muy graves, los conductores buscarán tener la menor cantidad de puntos en contra.
- El sistema tiene mayores efectos disuasorios en conductores que tienen mayor cantidad de puntos acumulados, y en consecuencia mayor

<sup>10</sup> Bishai, D., Quresh, A., James, P., Ghaffar, A. (2006). National road casualties and economic development. *Health Economics*, 15, 65–81.

<sup>11</sup> Stanton, N.E., Salmon, P.M., 2009. Human error taxonomies applied to driving: a generic driver error and its implications for intelligent transport systems. *Safety Science* 47, 227–237.

<sup>12</sup> Novoa, Ana & Pérez, Catherine & Santamaría-Rubio, Elena & Mari-Dell'Olmo, Marc & Ferrando, Josep & Peiró, Rosana & Tobías, Aurelio & Zori, Pilar & Borrell, Carme. (2010). Impact of the Penalty Points System on Road Traffic Injuries in Spain: A Time-Series Study. *American journal of public health*. 100, 2220-7. 10.2105/AJPH.2010.192104.

<sup>13</sup> Basili, M., Nicita, A. (2005). Deterrence and compliance in a demerit point system. *Quaderni* 458. Dipartimento di Economia Politica. Università degli Studi di Siena. Italy.

<sup>14</sup> Zambon, F., Fedeli, U., Milan, G., Brocco, S., Marchesan, M., Cinquetti, S., Spolaore, P., 2008. Sustainability of the effects of the demerit points system on seat belt use: a region-wide before-and-after observational study in Italy. *Accident Analysis and Prevention* 40, 231–237.





probabilidad de perder su licencia. Este efecto es similar también en conductores que no han acumulado aun ningún punto. Consistente a ello, también se ha evidenciado que los conductores con mayor cantidad de puntos de demerito tienen mayor conocimiento sobre el sistema, en comparación con los conductores invictos; lo cual es producto del conocimiento adquirido por el conductor cuando comete la falta. Por otro lado, también se sabe que los usuarios que suelen tener malas conductas viales, tendrán mayores incentivos para conocer el sistema y evitar ser sancionados<sup>15</sup>.

- El sistema de puntos produce un efecto de autoselección en los conductores, retirando del sistema a los conductores con mayor cantidad de infracciones cometidas<sup>16</sup>.
- El efecto de corrección se evidencia mediante el incentivo que se genera en los conductores para mantener un buen comportamiento vial (Poli de Figueiredo, 1997). Este efecto se fortalece mediante el rol de la educación vial y prevención de los conductores<sup>17</sup>.

Cabe resaltar que la efectividad del sistema depende del nivel de cumplimiento normativo que acompañe la medida<sup>18</sup>. Asimismo, la efectividad también depende de la reinserción de los conductores luego de ser suspendida o retenida su licencia [reinserción nula o luego de un periodo largo]. En este caso es más efectivo modificar la cantidad original de puntos en lugar de renovar puntos o brindar una nueva licencia luego de la suspensión<sup>19</sup>.

El sistema de penalización por puntos es aplicado en diferentes partes del mundo, con aplicaciones y resultados distintos.

- En Australia, se implementa el sistema de doble sanción por puntos, usado para incrementar el nivel de penalización de algunas faltas [por ejemplo, alta velocidad] durante días festivos [considerados periodos con mayor riesgo]<sup>20</sup>.
- En Francia y España, existe la posibilidad de recuperar los puntos perdidos, luego de pasar un tiempo sin infracciones, atender capacitaciones de seguridad vial y cursos de seguridad vial pagados por el conductor.
- En algunos estados de EEUU y países de la UE, las compañías de seguro pueden considerar el récord del conductor en el sistema de puntos para determinar la prima cobrada y el nivel de cobertura.

<sup>15</sup> Sagberg, Fridulv & Sundfør, Hanne. (2019). Self-reported deterrence effects of the Norwegian driver's licence penalty point system. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 62. 294-304. 10.1016/j.trf.2019.01.012.

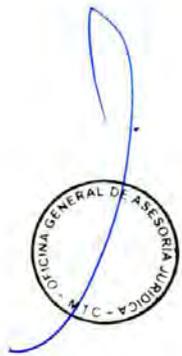
<sup>16</sup> Diamantopoulou, K., Cameron, M., Dyte, D., Harrison, W., 1997. The Relationship Between Demerit Points Accrual and Crash Involvement. Accident Research Centre. Report 116. Monash University, Australia

<sup>17</sup> Roca, J., Tortosa, F., 2008. The effectiveness of the penalty point system on road safety. *Securitas Vialis* 1, 27–32.

<sup>18</sup> José I. Castillo-Manzano & Mercedes Castro-Nuño & Xavier Fageda, 2014. "Are traffic violators criminals? Searching for answers in experiences of European countries", IREA Working Papers 201415, University of Barcelona, Research Institute of Applied Economics, revised May 2014.

<sup>19</sup> Basili, M., Nicita, A. (2005). Deterrence and compliance in a demerit point system. *Quaderni* 458. Dipartimento di Economia Politica. Università degli Studi di Siena. Italy.

<sup>20</sup> José I. Castillo-Manzano & Mercedes Castro-Nuño & Xavier Fageda, 2014. "Are traffic violators criminals? Searching for answers in experiences of European countries", IREA Working Papers 201415, University of Barcelona, Research Institute of Applied Economics, revised May 2014

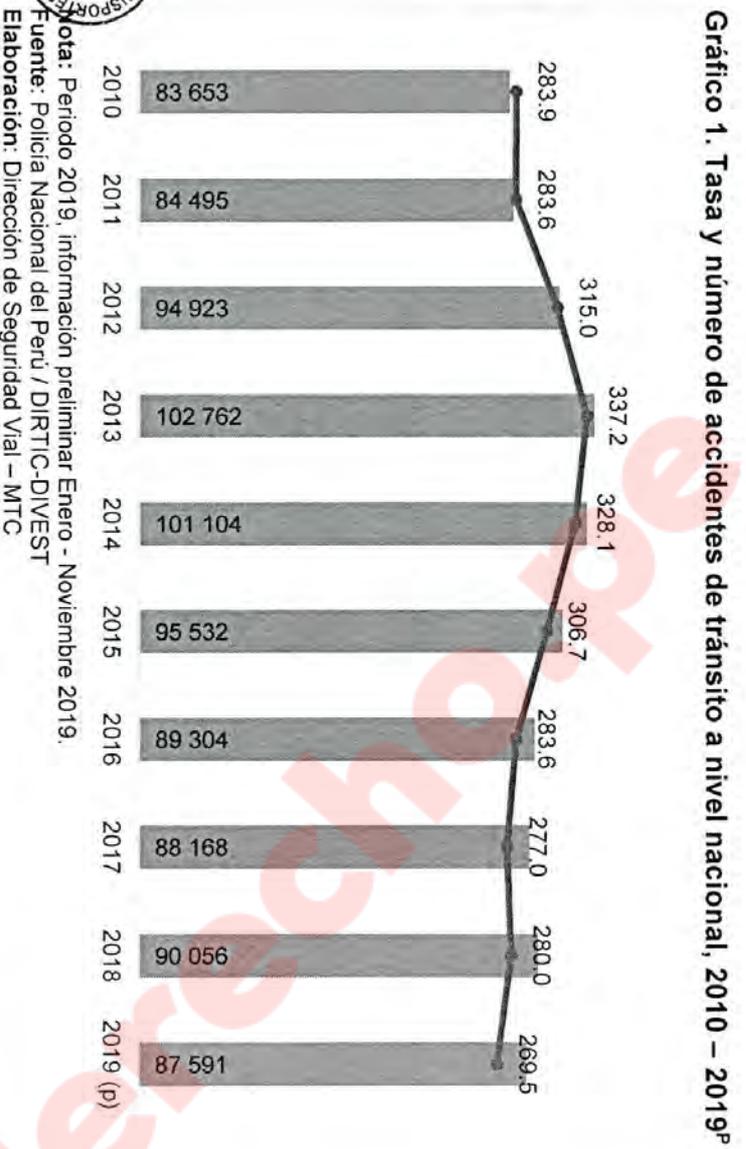


- En República Checa, la implementación del sistema redujo la incidencia de accidentes de tránsito en los primeros meses de implementado, como resultado de las medidas aplicadas para cumplimiento normativo<sup>21</sup>.

Finalmente, se recomienda manejar un número reducido de infracciones y que pueda ser memorizable por el conductor, así también incide en que el esquema de asignación de puntos sea dinámico en el tiempo, ya que las causas más importantes de accidentes pueden ir cambiando<sup>22</sup>. Esto es consistente con quienes afirman que un requisito para la efectividad del efecto disuasorio del sistema de puntos, es que los conductores tengan conocimiento del sistema de puntos y su funcionamiento<sup>23</sup>.

### 3.1.2 Referencias a la supervisión de conductores mediante el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos en el Perú

En el Perú, los accidentes de tránsito ocurridos entre los años 2010 y 2019 fueron en promedio 91 759 por año. El año 2013 tuvo mayor incidencia de accidentes de tránsito, con 102 762 sucesos y una tasa de 337.2 accidentes por cada 100 000 habitantes.



Por efecto del mayor incremento poblacional, respecto del incremento de accidentes de tránsito, entre el 2010 y el 2019 se nota una reducción en la tasa de accidentes de tránsito por cada 100 000 hab., sin embargo, entre dichos periodos, se presentó un incremento en la cantidad de accidentes de tránsito a nivel nacional.

<sup>21</sup> Montag, J. (2014). A radical change in traffic law: Effects on fatalities in the Czech Republic. *Journal of Public Health*, 36(4), 539–545. <https://doi.org/10.1093/pubmed/tdu005>

<sup>22</sup> Gazmuri, P. (2009). Nuevo sistema de licencias de conducir con puntaje. Santiago de Chile: Centro de Políticas Públicas de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

<sup>23</sup> Sagberg, F., & Sundfor, H. (2019). Self-reported deterrence effects of the Norwegian driver's licence penalty point system. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 294-304.





Como resultado de los accidentes de tránsito ocurridos, el Perú ha lamentado la muerte de más de 30 mil personas entre los años 2010 y 2019, mientras que la cantidad de heridos registrados durante el mismo periodo alcanzaron 556,180 en el mismo periodo.

**Gráfico 2. Tasa de fallecidos y heridos por cada 100 000 habitantes a nivel nacional, 2010 – 2019<sup>P</sup>**



**Nota:** Periodo 2019, información preliminar Enero - Noviembre 2019.

**Fuente:** Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

El promedio de fallecidos por cada 100 000 habitantes fue 9.8 y en el caso de heridos fue 181.4 en dicho periodo.

De los accidentes registrados desde el 2017, las principales causas que los originan son el exceso de velocidad del conductor, la imprudencia del conductor y el estado de ebriedad del conductor. Ello muestra que más del 60% los accidentes de tránsito son causados por el comportamiento del conductor.

**Tabla 1. Causas de accidentes de tránsito. 2017 – 2019<sup>P</sup>**

Causas de accidentes	2017	2018	2019 <sup>P</sup>
Exceso de velocidad	28.86%	27.81%	27.54%
Imprudencia del conductor	29.38%	28.71%	29.57%
Ebriedad del conductor	7.68%	7.33%	7.02%
Imprudencia del peatón	6.23%	5.94%	4.85%
Invasión de carril	2.35%	2.39%	2.02%
Falla mecánica	2.10%	2.14%	1.72%
Vía en mal estado	1.79%	1.88%	1.63%
Imprudencia del pasajero	1.77%	1.17%	1.31%
Factor ambiental	0.83%	0.90%	0.96%
Desacato señal de tránsito del conductor	2.19%	1.11%	0.95%
Señalización defectuosa	0.52%	0.53%	0.56%
Vehículo mal estacionado	0.62%	0.48%	0.56%
Estado de ebriedad del peatón	0.50%	0.80%	0.52%
Falta de luces	0.48%	0.45%	0.44%
Exceso de carga	0.23%	0.43%	0.34%
Desacato señal de tránsito del peatón	0.00%	0.25%	0.26%





Causas de accidentes	2017	2018	2019 <sup>P</sup>
No identifica la causa	3.89%	6.12%	5.47%
No tiene la certeza de determinar la causa	3.42%	4.45%	4.66%
Otros (Especifique)	7.16%	7.11%	9.63%
<b>Total de accidentes reportados</b>	<b>88,168</b>	<b>90,056</b>	<b>87,591</b>

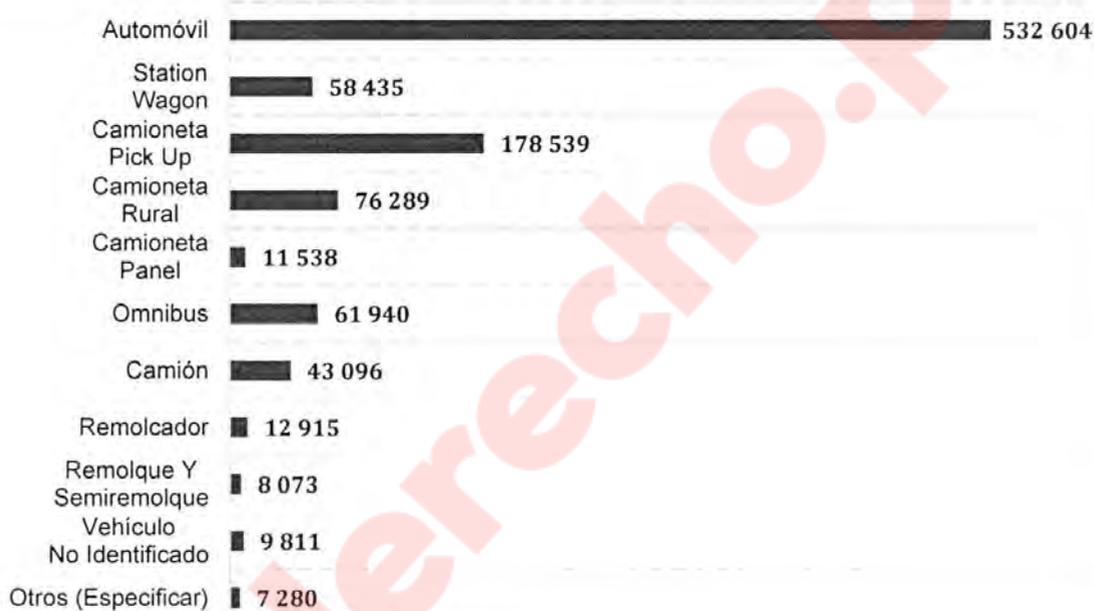
Nota: Periodo 2019, información preliminar Enero - Noviembre 2019.

Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Más del 75% de los vehículos involucrados en los accidentes de tránsito registrados desde el 2010 fueron vehículos mayores, siendo más de la mitad de estos automóviles (40.8%) y camionetas Pick - up (13.7%).

Gráfico 3. Vehículos mayores involucrados en siniestros viales, 2010 – 2019(p)



Fuente: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

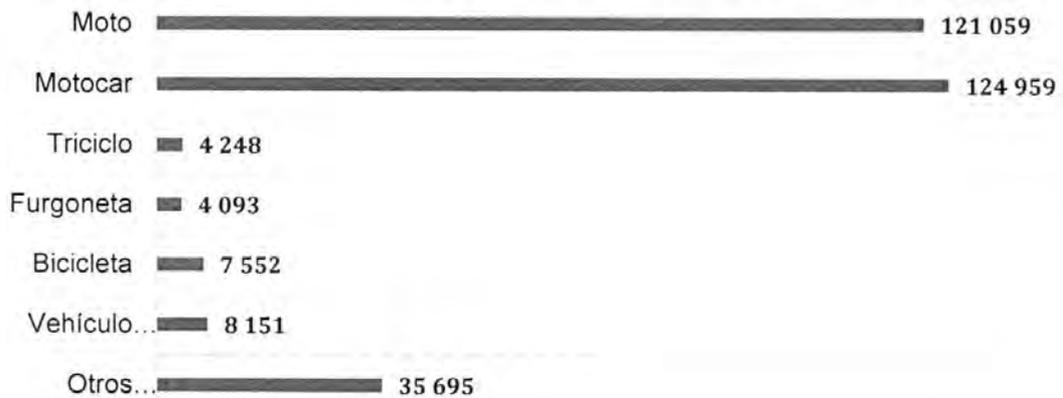
Periodo: 2010-2019

Por otro lado, los vehículos menores con mayor presencia en accidentes de tránsito fueron las Motos (9.3%) y los Motocar<sup>24</sup> (9.6%).

<sup>24</sup> Grupo sobre el cual se incluyen a los mototaxis y motofurgones.



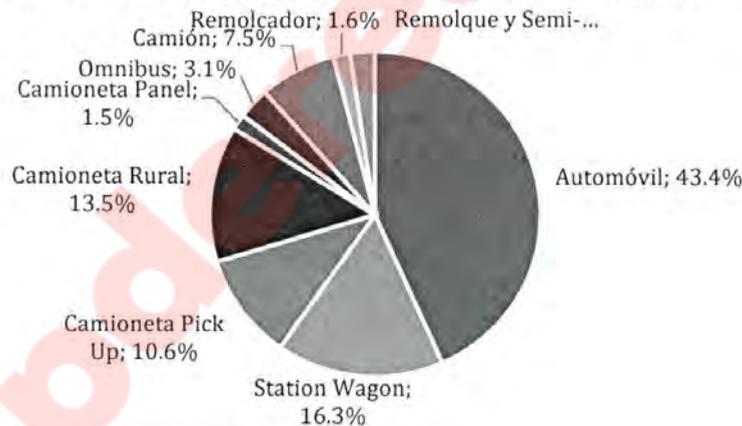
**Gráfico 4. Vehículos menores involucrados en siniestros viales, 2010 – 2019(p)**



**Fuente:** Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST  
**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC  
**Periodo:** 2010-2019

Parte de la problemática de accidentes viales se vincula con el parque vehicular presente en cada departamento y su crecimiento. En el año 2018, el parque vehicular nacional estuvo compuesto principalmente por automóviles, que representan el 43% del total de vehículos, en segundo lugar, se ubican los vehículos station wagon que representan el 16% del parque vehicular. Por otro lado, la menor cantidad de vehículos presentes son los de tipo remolcador (1.6%) y las camionetas panel (1.5%).

**Gráfico 4. Parque Vehicular Nacional según clase de vehículo 2018**



**Fuente:** MTC – DGPRTM

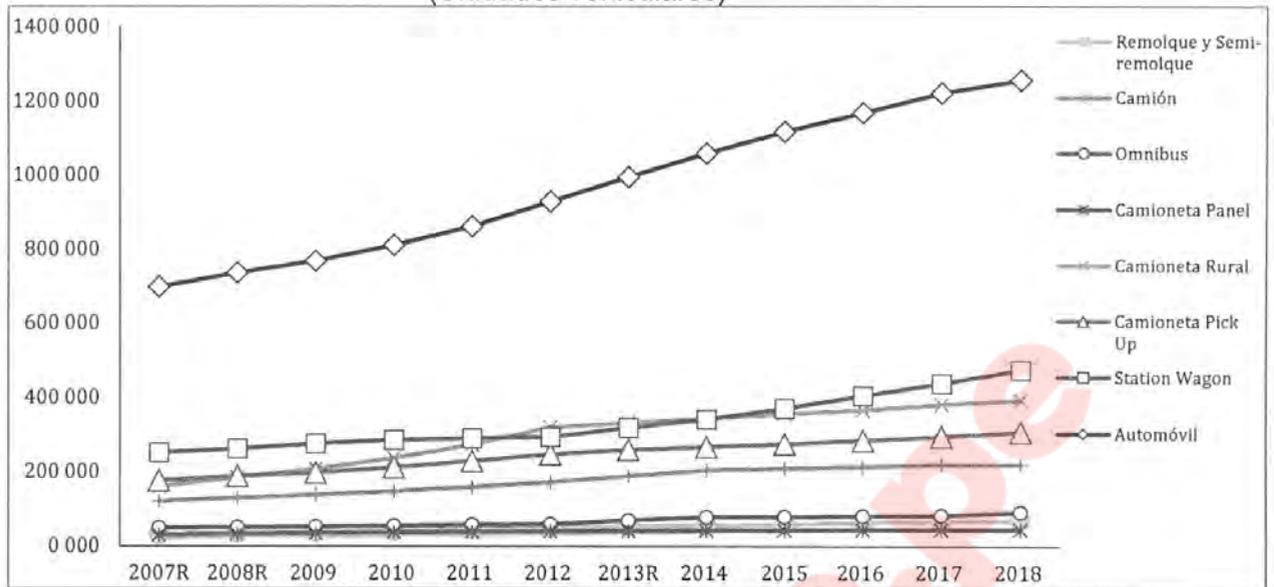
El parque automotor se ha incrementado en casi el 89% entre los años 2007 y 2018, pasando de haber 1'534,303 vehículos en el 2007, a ser 2'894,327 en el 2018.

Los vehículos que tuvieron mayor incremento durante este periodo fueron las camionetas rurales (145%), los remolques y semi-remolques (126%) y los remolcadores (125.5%). Por otra parte, los automóviles tuvieron un incremento del 80% en el mismo periodo, manteniéndose como el vehículo de mayor número en el parque vehicular nacional.





**Gráfico 5. Parque Vehicular Nacional Estimado, según clase de vehículo: 2007 – 2018**  
(Unidades vehiculares)



R/: Cifras revisadas, reajustadas por haberse detectado mayor incremento de inscripciones vehiculares.  
Fuente: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.  
Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

Teniendo en consideración el detalle de causas de accidentes, no se ha evidenciado un cambio de comportamiento entre los conductores durante el periodo comprendido entre los años 2009 y 2018, de lo que se puede inferir que el sistema de puntos implementado no ha tenido los resultados deseados a la fecha.

El sistema de puntos vigente contiene 119 tipos de sanciones, de las cuales 41 son consideradas como muy graves, 71 como graves y 7 como leves. Encontrándose 7 grupos de sanciones que pueden ser penalizadas desde los 5 puntos, hasta la retención de la licencia.

**Tabla 2. Distribución de multas y puntajes**

Tipo de sanción	Retención de licencia	70 pts	60 pts	50 pts	25 pts	20 pts	5 pts
Muy graves	7	1	4	28	-	1	-
Graves	-	-	-	-	1	70	-
Leves	-	-	-	-	-	-	7
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>71</b>	<b>7</b>

Fuente: Reglamento Nacional de Tránsito, Decreto Supremo N° 033-2001-MTC  
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Las infracciones consideradas como muy graves son casi el 30% del total. De estas el 23.5% se encuentran penalizadas con 50 puntos en el sistema. Por otro lado, más del 60% de las infracciones son penalizadas





con 20 puntos, conteniendo en este grupo infracciones principalmente catalogadas como graves.

Se evidencia entonces la concentración de multas en dos grupos de puntajes, encontrándose al interior infracciones con distintos niveles de siniestralidad y fatalidad, a partir de lo cual se puede deducir que resulta necesario efectuar una reevaluación de los puntajes asignados a cada infracción tomando en cuenta los dos criterios anteriormente mencionados.

### 3.1.3 **Dispersión normativa y falta de claridad en las reglas que regulan el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos**

El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, conforme a lo establecido en los artículos 1 y 2 de la Ley N° 29365 y el artículo 28 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se rige por las siguientes reglas generales:

- La conducta vial de los titulares de licencias de conducir es evaluada mediante un sistema de acumulación de puntos.
- El Reglamento Nacional de Tránsito señala el puntaje específico para cada infracción de tránsito a efectos del sistema.
- Los puntos contabilizables para propósitos del sistema son aquellos que se derivan de sanciones que han quedado firmes en instancia administrativa, es decir resoluciones de sanción contra las cuales no cabe recurso de impugnación alguno.
- Al término de dos años de haber adquirido firmeza una resolución de sanción, los puntos que se derivan de ella dejan de contabilizarse en el sistema.
- Los conductores con licencia de conducir vigente tienen un tope de cien puntos, a partir de lo cual se habilita la imposición de medidas sancionadoras más severas, de acuerdo a los siguientes parámetros:
  - a) Al acumularse cien puntos se recibe una sanción de suspensión de licencia de conducir por seis meses.
  - b) Al acumularse cien puntos por segunda vez se recibe una sanción de suspensión de licencia de conducir por doce meses.
  - c) Al acumularse cien puntos por tercera vez se recibe una sanción de cancelación de licencia de conducir y se inhabilita la conducción de vehículos en el ámbito nacional.
- De manera adicional al cumplimiento del periodo de suspensión de licencia de conducir, el titular debe acudir y aprobar el o los cursos de seguridad vial y sensibilización que se disponga reglamentariamente.
- Transcurrido el periodo de suspensión de la licencia de conducir, el titular debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad que incluye un examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un periodo que no excede de treinta (30) días calendario, a costo del infractor.
- En caso el titular de una licencia de conducir en el plazo de dos (2) años no haya sido sancionado con la suspensión de su licencia de conducir, se hace merecedor al incentivo de puntuación a su favor que es previsto reglamentariamente.





Las reglas antes descritas constituyen la síntesis de la base legal del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos prevista en el artículo 28 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y en los artículos 1 y 2 de la Ley N° 29365, Ley de creación del referido sistema; no obstante, el desarrollo reglamentario de estas disposiciones ha sido disperso, no permitiendo un entendimiento claro del funcionamiento del sistema.

Para muestra de lo anterior, se presenta las disposiciones de jerarquía reglamentaria que rigen el sistema de puntos:

Reglamento	Disposición	Contenido
Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, Reglamento Nacional de Tránsito	Artículo 313.- Sanciones no pecuniarias <sup>25</sup>	<p><b>1. Por acumulación de infracciones:</b> Las infracciones al tránsito tipificadas en el artículo 296, que tengan la calidad de firmes en sede administrativa, generan además de la sanción que les corresponda, puntos acumulables, que al llegar al tope máximo de cien (100) puntos determinarán la imposición de las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación, según sea el caso.</p> <p>Mediante el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se llevará el registro del control del puntaje de cada conductor, así como el de las sanciones impuestas por llegar al tope máximo previsto. El Sistema Nacional de Sanciones por Licencias de Conducir por Puntos, forma parte del Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, y es implementado, fiscalizado y ejecutado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones estructura, organiza, elabora, desarrolla y pone a disposición de las municipalidades provinciales y de la Policía Nacional del Perú el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, en tiempo real y vía internet, para la inscripción de infracciones y sanciones y para su consulta permanente. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones supervisa el correcto uso e inscripción de la información en el Registro.</p> <p>Corresponde a la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda, el registro de las infracciones.</p> <p>La acumulación de infracciones se rige por los siguientes parámetros:</p> <p>1.1. Las infracciones leves generan de 1 a 20 puntos; las graves, de 20 a 50 puntos; y las muy graves, de 50 a 100 puntos, de acuerdo con lo estipulado en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - I. Conductores que, como Anexo I, forma parte integrante del presente Reglamento.</p> <p>1.2. Los puntos generados por cada infracción tendrán una vigencia de 24 meses, contados a partir de la fecha</p>

<sup>25</sup> Es oportuno mencionar que las normas establecidas en esta disposición fueron introducidas al ordenamiento jurídico por el Decreto Supremo N° 025-2009-MTC que modifica el artículo 313 del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenando del Reglamento de Tránsito, Código de Tránsito, sin pronunciarse sobre el artículo 313 del Decreto Supremo N° 033-2001-MTC (norma originaria), situación que ahonda en la necesidad de formular precisiones, no obstante a la aclaración del artículo 1 del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.



		<p>en que quede firme la sanción en sede administrativa. Vencido dicho plazo, los puntos se borrarán automáticamente.</p> <p>1.3. El conductor será sancionado con la suspensión de su licencia de conducir por 6 meses, si acumula 100 puntos en un periodo de 24 meses, contados a partir de la fecha en que quedó firme en sede administrativa, la sanción vigente más antigua.</p> <p>1.4. Los puntos que sustenten la imposición de una sanción por acumulación no podrán ser contabilizados para las sucesivas acumulaciones que pudieran corresponder. Sin embargo, si el infractor superara el límite de 100 puntos, los puntos excedentes serán contabilizados para la siguiente acumulación, siempre que se encuentren vigentes.</p> <p>1.5. La reincidencia del conductor en la acumulación de puntos, generará la suspensión de la licencia de conducir por periodos de mayor duración e incluso su cancelación definitiva e inhabilitación del infractor, de acuerdo al siguiente esquema:</p> <p>a. Por la segunda vez que se genere la acumulación sancionable, se suspenderá la licencia de conducir.</p> <p>b. Por la tercera vez que se genere la acumulación sancionable, se cancelará la licencia de conducir y se inhabilitará definitivamente al conductor.</p> <p>1.6. Para efectos de la aplicación del inciso 1.5, se tomarán en consideración las acumulaciones previas, sin importar el período de tiempo que hubiere transcurrido entre una y otra.</p> <p>1.8. La sanción por acumulación de infracciones se hará efectiva cuando la resolución que la impone quede firme en sede administrativa.</p> <p>1.9. La aplicación e inscripción de la sanción de suspensión, cancelación e inhabilitación del conductor en el Registro Nacional de Sanciones de las sanciones previstas en los incisos 1.3 y 1.5, corresponde a la municipalidad provincial en cuya jurisdicción se ha cometido la última infracción que origina la acumulación de puntos sancionable, bajo responsabilidad funcional, o de la SUTRAN si la referida infracción fue cometida en la red vial de su competencia.</p> <p>1.10. Cuando una papeleta o sanción sea anulada, revocada o dejada sin efecto por resolución judicial consentida o ejecutoriada, los puntos generados se descontarán del Sistema, en virtud de la misma.</p> <p>1.11. Las sanciones y medidas preventivas establecidas en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - I. Conductores, son independientes de las previstas en los numerales 1.3 y 1.5 por acumulación de puntos. La acumulación de puntos no eximirá al titular de la licencia de cumplir con la sanción que corresponda a la infracción cometida.</p> <p>1.12. En todos los casos y adicionalmente al cumplimiento del período de suspensión, para el levantamiento de la medida, el conductor tendrá que cursar el taller Cambiemos de Actitud a cargo de las Escuelas de Conductores reguladas en el Reglamento</p>
--	--	---





	<p>Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir”.</p> <p>1.13. El conductor recibirá una bonificación de 50 puntos por cada período de 24 meses continuos sin haber cometido ninguna infracción al tránsito con sanción firme en sede administrativa.”</p> <p>2. <b>Sanción no pecuniaria directa:</b> Se exceptúan de lo establecido en los párrafos precedentes las infracciones de los conductores calificadas con suspensión, cancelación definitiva e inhabilitación, de acuerdo al Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre I. Conductores que, como Anexo I, forma parte del presente Reglamento, las mismas que deben ser ingresadas en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre. La reincidencia en la comisión de la misma infracción contemplada en el presente inciso, se sancionará con el doble del periodo de suspensión o inhabilitación temporal original, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 312.</p> <p>3. <b>Aplicación sucesiva:</b> Independientemente de la aplicación de cualquier sanción no pecuniaria directa que pudiera corresponder, se impondrá una sanción por acumulación de infracciones si concurren los requisitos necesarios; ejecutándose, de ser el caso, los periodos de suspensión y/o inhabilitación en forma sucesiva.</p> <p>4. <b>Reducción de puntos:</b> El conductor hábil que no haya acumulado 100 puntos firmes y que no haya sido pasible de sanción no pecuniaria directa, podrá reducir 30 puntos, previa acreditación de haber participado en el curso extraordinario de educación en tránsito y seguridad vial, que será dictado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial o los Consejos Regionales de Seguridad Vial, de acuerdo al domicilio que figure en el documento de identidad del administrado o lugar de comisión de cualquiera de sus infracciones. Este curso extraordinario permitirá reducir, por única vez, los puntos acumulados dentro de un periodo de dos años. La Dirección General de Transporte Terrestre mediante Resolución Directoral establecerá el contenido y duración de las materias, así como el procedimiento para acceder al referido curso.</p>
Artículo 315.- Taller Cambiemos de Actitud	<p>Durante o después del período de suspensión de la Licencia de Conducir, la habilitación del conductor estará condicionada a su participación en el Taller Cambiemos de actitud. La acreditación de la participación en el taller se realizará mediante constancia de finalización expedida por las Escuelas de Conductores, la cual deberá ser registrada en el Sistema Nacional de Conductores y tendrá una vigencia de seis (06) meses.</p> <p>El programa y contenido del Taller Cambiemos de Actitud será determinado por la DGTT mediante Resolución Directoral.</p> <p>Sin perjuicio de la participación del conductor en el Taller Cambiemos de actitud aquel deberá someterse a una evaluación de conocimientos en cualquier Centro de Evaluación de postulantes a la obtención de</p>



		Licencias de Conducir.
	Artículo 322.- Registro de las infracciones y sanciones por infracciones al tránsito terrestre <sup>26</sup>	<p>1. El registro de las infracciones y sanciones al tránsito terrestre en el Registro Nacional de Sanciones, estará a cargo de la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda, de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que consolida la información y la pone a disposición de las autoridades competentes. La información se debe ingresar en forma diaria y permanente, según lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1.1. La infracción cometida, la medida preventiva y la sanción impuesta.</li><li>1.2. El número de la papeleta que denuncia la infracción y el número de la resolución de sanción.</li><li>1.3. El nombre del conductor o peatón que cometió la infracción, según corresponda.</li><li>1.4. El número de la Licencia de Conducir del conductor, indicando su Clase o el número del Documento de Identidad del peatón, según corresponda.</li><li>1.5. La placa única nacional de rodaje del vehículo con el que se cometió la infracción (sólo para conductores).</li><li>1.6. La fecha y el lugar donde se cometió la infracción sancionada.</li><li>1.7. Tipo y modalidad del servicio de transporte</li><li>1.8. Accidente de tránsito ocurrido a consecuencia de la infracción sancionada, si es que se produjo, precisando si existieron daño personal.</li><li>1.9. Las reincidencias.</li><li>1.10. Cualquier otro dato que resulte pertinente.</li></ol> <p>2. Diariamente, la Policía Nacional del Perú remitirá las papeletas que han sido ingresadas al Registro Nacional de Sanciones a las municipalidades provinciales o a la SUTRAN según corresponda, para las disposiciones pertinentes.</p> <p>3. El Registro Nacional de Sanciones permitirá contar con la relación donde figure el Registro de los Conductores Ebrios o Narcotizados, consistente en la relación de infractores que se registren por conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, que será de acceso público a través del portal institucional del</p>



<sup>26</sup> Al igual que en el caso del artículo anterior, el artículo 322 encuentra su contenido normativo en el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, Código de Tránsito,



		<p>Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>4. El Registro Nacional de Sanciones permitirá contar con la relación de peatones sancionados, que será de acceso público a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>El registro generado por cada sanción tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses, contados a partir en que quede firme en sede administrativa. Vencido dicho plazo el registro de la sanción se borrará automáticamente.</p> <p>5. El Registro Nacional de Sanciones permitirá contar con la relación de conductores que han llegado al tope máximo de cien (100) o más puntos firmes acumulados o que se encuentren en proceso, que será de acceso público a través del portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p>
<p>Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, Modifica el Reglamento Nacional de Tránsito<sup>27</sup></p>	<p>Artículo 5.- Capacitación extraordinaria para conductor infractor</p>	<p>Los conductores hábiles que sean sancionados por primera vez por alguna infracción grave o leve al tránsito terrestre prevista en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, podrán redimir la multa y los puntos asignados por una jornada de capacitación extraordinaria realizada por el Consejo Nacional de Seguridad Vial o los Consejos Regionales de Seguridad Vial, de acuerdo al domicilio que figure en el documento de identidad del administrado o lugar de comisión de la infracción a sustituir. Esta capacitación no impide al conductor realizar la capacitación para reducción de puntos señalada en el numeral 4 del artículo 313 del referido Reglamento.</p> <p>El pago de la multa no impide acogerse a la jornada de capacitación extraordinaria, pero la realización de la misma no da derecho a la devolución de lo pagado.</p> <p>La DGTT mediante Resolución Directoral establecerá el contenido y duración de las materias, así como el procedimiento para acceder a la referida jornada.</p>
<p>Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, Reglamento Nacional del Sistema Emisión de Licencias de Conducir</p>	<p>Artículo 16.- Taller Cambiemos de Actitud</p>	<p>El Taller Cambiemos de Actitud está dirigido a aquellos conductores con licencias de conducir suspendidas. La aprobación de dicho curso es un requisito indispensable para el levantamiento de dicha medida. Tiene por objetivo generar conciencia respecto del cumplimiento de las normas de tránsito a través del reforzamiento de la capacidad de los conductores para entender la complejidad de la conducción, así como a través de los riesgos a los que se encuentran expuestos.</p> <p>El Taller Cambiemos de Actitud será desarrollado por un instructor líder de una Escuela de Conductores autorizada, de acuerdo a las disposiciones y a los tópicos del mencionado taller contenidos en la Resolución Directoral que para tal efecto apruebe la DGTT.</p> <p>La constancia de aprobación del Taller Cambiemos de Actitud deberá ser expedida y registrada en el Sistema Nacional de Conductores por la Escuela de Conductores que impartió el Taller y evaluó al</p>

<sup>27</sup> Si bien dicho reglamento guarda por objeto modificar el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, TUO del Reglamento de Tránsito, Código de Tránsito, contiene un valor normativo propio al aprobar entre otras disposiciones la capacitación extraordinaria para conductores infractores.





		conductor, la cual tendrá una vigencia de seis (06) meses.
--	--	--

De ese modo se cuenta con tres normas de jerarquía reglamentaria que se ocupan de regular aspectos coincidentes del referido sistema, especialmente lo vinculado a capacitaciones para conductores infractores, tanto la dirigida a conductores con licencia de conducir suspendida (a la que se refiere el numeral 28.5 del artículo 28 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre<sup>28</sup>), como las dirigidas a conductores sancionados (la capacitación a la que alude el numeral 4 del artículo 313 del Reglamento Nacional de Tránsito y la establecida por el artículo 5 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC).

Aunado a lo anterior, encontramos también dispersión en los sistemas informáticos y registros que se relacionan con el funcionamiento del control de licencias de conducir por puntos; así, el mencionado sistema no solo se sirve del Sistema Nacional de Conductores<sup>29</sup> y del Registro Nacional de Sanciones, (donde el primero es el sistema informático que contiene la información histórica de los conductores en el marco del sistema de emisión de licencias de conducir, y el segundo el catastro global de información sobre sanciones e infracciones al tránsito terrestre)<sup>30</sup>, sino que también se apoya en otros sistemas y registros, como el registro del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, el registro de conductores capacitados, el registro del récord de conductores y el sistema que permite la inscripción a los cursos de capacitación y jornada para conductores<sup>31</sup>.

Es sabido que una norma, como es el caso de un reglamento, debe propender a ser homogénea, entendiendo que la homogeneidad se refiere a que cada norma ha de referirse a una sola materia, evitando la



<sup>28</sup> **Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**

Artículo 28.- Del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y las sanciones no pecuniarias

(...)

28.5 Una vez transcurrido el período de suspensión o cancelación de la licencia de conducir, el conductor debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad vial, que incluye un examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un periodo que no excede los treinta (30) días calendario, cuyo costo corre por cuenta del infractor.

<sup>29</sup> **Decreto Supremo N° 006-2016-MTC, Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir**

Artículo 2.-Definiciones

(...)

t) Sistema Nacional de Conductores: Sistema informático a cargo del órgano o unidad orgánica competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que contiene la información sobre: los postulantes; las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir, Escuela de Conductores y Centros de Evaluación, el registro de sus requisitos de acceso y condiciones de operación, sus modificaciones, renovaciones, transferencia de la autorización, pérdida de la inscripción, o extinción, según corresponda; los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas del postulante y/o conductor, así como la información emitida por las Entidades Habilitadas para Expedir Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir; la capacitación de los postulantes, así como la información emitida por las Escuelas de Conductores; los resultados de las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción del postulante y/o conductor, así como la información emitida por los Centros de Evaluación; la licencia de conducir que se emita, su modificación, cancelación, y nulidad; así como cualquier otra información que disponga el presente Reglamento. El Sistema Nacional de Conductores permite el acceso y enlace al Registro Nacional de Sanciones.

<sup>30</sup> Este registro tiene un reconocimiento legal en el artículo 35 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y un desarrollo reglamentario en el artículo 322 del Reglamento Nacional de Tránsito.

<sup>31</sup> Como muestra de esta dispersión informática se tienen los siguientes enlaces:

<https://recordconductor.mtc.gob.pe/>

<https://slcp.mtc.gob.pe/>

<https://sns.mtc.gob.pe/>

<https://sns.mtc.gob.pe/LoginIntranet.aspx>

<https://icjc.mtc.gob.pe/>





dispersión<sup>32</sup>; en ese sentido apreciamos que la regulación del sistema de control de licencias de conducir por puntos, al encontrarse diseminada en diferentes fuentes normativas puede resultar confusa y ambigua<sup>33</sup>.

De este modo, encontramos que la regulación del sistema de control de licencias de conducir por puntos y sus reglas de aplicación provienen de diversas fuentes normativas, principalmente decretos supremos, pero sin mayor sentido de unidad.

### 3.1.4 Tratamiento legal de las sanciones de suspensión y cancelación de licencia de conducir por acumulación de puntos

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre prevé en su artículo 26 las sanciones aplicables al transporte y tránsito terrestre, dentro de las cuales se contempla la «multa al conductor», la «suspensión de la licencia de conducir» y la «cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor», constituyendo de esta manera las sanciones que determinadas por ley son aplicables a los titulares de licencias de conducir por infracciones al tránsito terrestre.

Esta previsión en la citada Ley supone el cumplimiento del principio de legalidad o reserva de ley, que prohíbe la imposición de sanciones desprovistas de cobertura propia<sup>34</sup>, sin perjuicio que la especificación de la conducta que resulten sancionables pueda desarrollarse en disposiciones reglamentarias, como las del Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre<sup>35</sup>.

Tanto la «suspensión de la licencia de conducir», como la «cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor», son las únicas sanciones de carácter no pecuniario que afectan al título habilitante de licencia de conducir.

Al respecto, son dos las modalidades que, de acuerdo al marco normativo sectorial, asume la Administración Pública para determinar aplicar estas sanciones, i) una a partir de la calificación de una conducta con el supuesto típico del Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre que atribuye esa consecuencia jurídica, y una segunda, ii) cuando las reglas de reincidencia en la comisión de infracciones, representada a través del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, así lo señale.

En lo concerniente a este segundo caso, las reglas para su aplicación son

<sup>32</sup> RODRIGUEZ ARANA, Jaime. El principio de seguridad jurídica y técnica normativa. Revista de Derecho Administrativo N° 3. Círculo de Derecho Administrativo. Lima, Año 2007, Pág. 260.

<sup>33</sup> Un evidente ejemplo de esto lo encontramos en el artículo 5 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, decreto supremo que como señalamos es una norma con contenido normativo propio, pero que también modifica otras normas sin una aparente perspectiva de reforma en conjunto.

<sup>34</sup> Constitución Política del Perú, inciso d) del numeral 24 del artículo 2.

<sup>35</sup> De acuerdo al Principio de tipicidad previsto en el numeral 4 del artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444,

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

A través de la tipificación de infracciones no se puede imponer a los administrados el cumplimiento de obligaciones que no estén previstas previamente en una norma legal o reglamentaria, según corresponda.





prescritas expresamente en el numeral del artículo 28 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de la siguiente manera:

- a) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por primera vez, recibe una sanción de suspensión de licencia por seis (6) meses.
- b) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por segunda vez, recibe una sanción de suspensión de licencia por doce (12) meses.
- c) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por tercera vez, se cancela su licencia y se lo considera inhábil para la conducción de un vehículo en el ámbito nacional.

Se tiene entonces que, por un lado, el Reglamento Nacional de Tránsito, en su Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre, considera que existen comportamientos que, por su alto riesgo, merecerían ser reprimidos severamente para evitar su comisión, tal es el caso de la conducta de conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos (comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo), participado adicionalmente en un accidente de tránsito.

De las más de ciento veinte infracciones de tránsito tipificadas en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre, tenemos que únicamente tres comportamientos<sup>36</sup> son sancionadas con cancelación de licencia de conducir y cinco con suspensión de la licencia de conducir por algún periodo de tiempo<sup>37</sup>. Sin embargo, a todas las infracciones le son asignadas una determinada cantidad de puntos que abonan al registro de un conductor en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, supervisando que, de llegar a los topes establecidos, pueda ser imponerse una sanción de suspensión o de cancelación.

Podemos afirmar entonces que las infracciones sancionadas directamente con cancelación o suspensión de una licencia de conducir, constituyen una excepción en un esquema que sanciona gradualmente con mayor severidad la reincidencia en la comisión de infracciones de tránsito; así como también, es posible señalar, que pese a existir modalidades diferentes por las cuales la Administración Pública adopta la decisión de sancionar, las sanciones de «cancelación» y «suspensión», poseen un único régimen, siendo categorías jurídicas con efectos determinados, esto es extinguir la habilitación otorgada por el

<sup>36</sup> Corresponde a: conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito (M1); Conducir vehículos estando la licencia de conducir retenida, suspendida o estando inhabilitado para obtener licencia de conducir (M4) y Conducir y ocasionar un accidente de tránsito con lesiones graves o muerte inobservando las normas de tránsito dispuestas en el presente Reglamento (M39).

<sup>37</sup> Nos referimos a: Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobada con el examen respectivo o por negarse al mismo (M2); conducir vehículos estando la licencia de conducir retenida, suspendida o estando inhabilitado para obtener licencia de conducir (M4); conducir un vehículo con licencia de conducir cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que conduce (M5); conducir y ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito dispuestas en el presente Reglamento (M37); conducir un vehículo para el servicio de transporte público y ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito dispuestas en el presente Reglamento (M38).





Estado bajo una función de policía, y por otro suspender temporalmente los efectos de la habilitación otorgada.

Sin perjuicio de lo mencionado anteriormente, las sanciones de suspensión o cancelación de una licencia de conducir han venido recibiendo un tratamiento alejado del marco del artículo 26 de la Ley General de Transporte Terrestre, ya que se le ha venido considerado como un tipo distinto de sanción, como una sanción diferente a la aplicable para las infracciones que traen prevista la cancelación como consecuencia jurídica inmediata<sup>38</sup>, como una «sanción de suspensión o cancelación por acumulación de puntos».

Por el contrario, como mencionamos anteriormente no existen razones que sustenten tal diferenciación, las sanciones de cancelación o de suspensión son consecuencias jurídicas de gravamen con efectos concretos, sin perjuicio de las consideraciones que tuvo la Administración Pública para imponerla.

Este tratamiento a llevado consigo que algunas autoridades instructoras de procedimientos administrativos sancionadores en tránsito, inicien procedimientos administrativos únicamente dirigidos a hacer efectiva la sanción de cancelación o suspensión de licencia de conducir, ante la imposibilidad ejecutarla de manera inmediata cuando el titular de una licencia de conducir a alcanzado el tope de puntos indicado en el artículo 28 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

#### 4. PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA: UN REGLAMENTO QUE CONSOLIDE LAS REGLAS APLICABLES AL SISTEMA DE CONTROL DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS

Un entorno institucional, puede ser descrito como una jerarquía de instituciones formales e informales que influyen en el comportamiento de las personas<sup>39</sup>. Los primeros dos niveles de la jerarquía consisten en instituciones informales. Los valores son «preferencias generalmente sostenidas sobre objetivos perseguibles, y encarnan lo que la mayoría de los ciudadanos en una determinada sociedad considera bueno»<sup>40</sup>, mientras que las normas son «opiniones generalmente sostenidas sobre cómo lograr los valores».

En este sentido, las reglas públicas y privadas y su aplicación conjunta conforman el comportamiento de los individuos<sup>41</sup>.

<sup>38</sup>Entendemos que esta confusión puede deberse a la redacción del numeral del numeral 3 del artículo 329 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que menciona que "tratándose de la acumulación de infracciones, el procedimiento sancionador se inicia con la notificación al presunto infractor de la papeleta con la que alcanza el tope máximo de puntos acumulables".

<sup>39</sup>Groenewegen, John & Spithoven, Antoon & van den Berg, Annette. (2010). Institutional Economics. An Introduction.

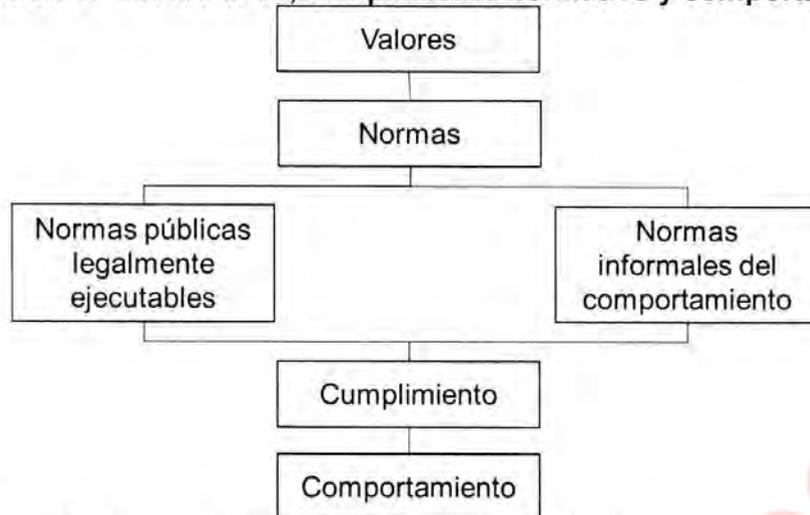
<sup>40</sup>Groenewegen, John & Spithoven, Antoon & van den Berg, Annette. (2010). Institutional Economics. An Introduction.

<sup>41</sup>du Plessis, S., Jansen, A., & Siebrits, K. (2019). The limits of laws: traffic law enforcement in South Africa. *Stellenbosch Economic Working Papers*.





### Ilustración 1. Instituciones, cumplimiento normativo y comportamiento



Fuente: Basado en Groenewegen, Spithoven y Van Den Berg (2010: 33)

La intervención de las instituciones para la aplicación de las normas surge como respuesta a coexistencia de diferentes valores y normas dentro de un grupo social, en donde algunas personas eligen reglas privadas informales basadas en valores y normas que dan lugar a comportamientos inapropiados<sup>42</sup>.

En el caso de seguridad vial, existe un gran grupo de acciones para regular el componente humano, orientadas a mejorar actitudes y comportamientos por parte de peatones y conductores. Mediante la educación a peatones y conductores, siendo en estos últimos enfáticos para mejorar el nivel de conocimiento de las normas de seguridad vial<sup>43</sup>

Los accidentes viales son la consecuencia de una cadena de eventos y circunstancias<sup>44</sup>, y que de poder removerse algún elemento de la cadena podría conllevar a que el evento no hubiese ocurrido. En este sentido, los accidentes de tránsito son eventos causados por múltiples y diferentes factores donde interactúan principalmente el diseño geométrico y el entorno de la carretera; el comportamiento de los conductores; las características de los vehículos; el volumen de tráfico, y las condiciones del tiempo y de la carretera<sup>45</sup>.

Como respuesta a la problemática en torno a la seguridad vial, en diversos países se han aplicado Sistemas de Control de Licencia de Conducir por Puntos, que busca tener los siguientes efectos<sup>46</sup>:

- Efecto selectivo: Apartar de la circulación específicamente a los infractores multirreincidentes. Estos conductores no son numerosos, pero su comportamiento al volante es considerado de alto riesgo de accidente.
- Efecto disuasorio: Capacidad para relacionar la reincidencia en la comisión de infracciones con una sanción más severa, como es la pérdida de vigencia del permiso de conducir, y con las consecuencias que de ello se derivan. Se

<sup>42</sup> Groenewegen, John & Spithoven, Antoon & van den Berg, Annette. (2010). Institutional Economics. An Introduction.  
<sup>43</sup> Rodríguez-Hernández, J., & Campuzano-Rincón, J. (2010). Medidas de prevención primaria para controlar lesiones y muertes en peatones y fomentar la seguridad vial. Revista de salud pública, 497-509.  
<sup>44</sup> Ben-Bassat, T. & Shinar, D., 2011. Effect of shoulder width, guardrail and roadway geometry on driver perception and behavior. Accident Analysis and Prevention, 43(6), pp.21422152. En: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457511001709> [Accessed April 5, 2016]  
<sup>45</sup> Rodríguez-Hernández, J., & Campuzano-Rincón, J. (2010). Medidas de prevención primaria para controlar lesiones y muertes en peatones y fomentar la seguridad vial. Revista de salud pública, 497-509.  
<sup>46</sup> Adam, A. (2012). Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbimortalidad de los accidentes de tráfico en España. Gac. int. cienc. forense ISSN, 13 - 18.





considera que la disuasión es uno de los principales efectos del permiso por puntos sobre los conductores.

- Efecto incentivo: Algunos conductores pueden sentirse motivados por conservar íntegro el crédito de puntos, especialmente si el sistema se acompaña de incentivos explícitos por parte de la Administración u otros agentes implicados (por ejemplo, bonificaciones por parte de las compañías de seguros), o simplemente por dar una imagen socialmente positiva de sí mismos.
- Efecto educativo: El sistema de permiso por puntos tiene también un claro efecto educativo sobre los conductores, principalmente por dos razones. Primero, el catálogo de infracciones y los puntos detraídos por cada una de ellas indican a los usuarios de vehículos con motor cuáles son los comportamientos más peligrosos en el tráfico. Además, la mayoría de los sistemas de permiso por puntos permiten a los conductores recuperar algunos puntos y/o el permiso de conducir, siempre que acudan a unos cursos de rehabilitación sobre la normativa de tráfico y sobre seguridad vial.



La aplicación de este sistema en España trajo los siguientes resultados<sup>47</sup>:

- Durante el primer año, se pudo constatar una reducción del 14,6% en la mortalidad en carretera, dicha reducción fue sostenida durante los siguientes periodos.
- Respecto del comportamiento de los conductores, se produjo un cambio moderado. Un tercio de los conductores respondieron que no habían cambiado su comportamiento (quizás algunos de ellos ya conducían de acuerdo con las normas de tráfico), y cerca del 40% de los entrevistados reconoció haber modificado su comportamiento al volante de manera significativa.
- Los comportamientos infractores que se han reducido en mayor medida han sido los excesos de velocidad, tanto en carretera como en ciudad, seguidos del uso inadecuado del teléfono móvil al volante.
- Respecto a las consecuencias, en primer lugar, los conductores parecen estar más preocupados porque la pérdida del permiso de conducir afecte a su trabajo, quedando en un segundo plano la obligatoriedad de presentarse a un examen.
- En los cinco años siguientes a la entrada en vigor del permiso por puntos se han duplicado los controles de alcoholemia, reduciéndose los positivos a la mitad, del 4% al 1.8%. También hay dos millones más de usuarios que usan el cinturón de seguridad de forma habitual, subiendo de un 47% en 2006 a un 97% actual en su uso en los asientos delanteros. Es especialmente llamativo el uso de casco en motocicletas, con un incremento del 99%. Dependiendo del tipo de vía también se ha visto un descenso de la velocidad en 2 o 3 Km/h.
- Los resultados en infracciones muestran que el 16% de los conductores fueron sancionados por cometer alguna infracción sancionada con puntos, de los cuales el 4% han sido infractores reincidentes, siendo sancionados dos o más veces. Sólo el 0'43% del censo total ha perdido el permiso de conducir, 681 de estos conductores lo han perdido en dos ocasiones. El 79% de los conductores infractores son hombres, frente al 21% de mujeres. El grupo de edad más sancionado es el comprendido entre los 25 y los 34 años.
- También es preciso destacar que más de 20 millones de conductores no han infringido la ley en los tres primeros años, siendo beneficiados con 2 puntos de bonificación, acumulando un total de 14. Además, 1.800.000 consiguieron



<sup>47</sup> Adam, A. (2012). Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbilidad de los accidentes de tráfico en España. Gac. int. cienc. forense ISSN, 13 - 18.



recuperar su saldo total de puntos al pasar más de 2 años sin sanción. En cuanto a los cursos de recuperación parcial o total de puntos, se han registrado 163.768 asistentes a los cursos de recuperación, de los cuales, un 52% han asistido a cursos de recuperación parcial y el restante 48% de recuperación total. Dentro de este último grupo, la mitad han asistido por sentencia judicial y la mitad restante por haber agotado los puntos.

Cabe resaltar que la aplicación de este sistema ha venido acompañada de otros factores que han complementado sus resultados, como son: conciencia de los peligros en la carretera, la instalación de cámaras de control de velocidad, la aplicación más estricta de la ley, aplicación de campañas preventivas, la posibilidad de perder puntos, la experiencia previa del conductor respecto de los accidentes de tránsito, entre otros.

Finalmente, respecto de las capacitaciones que reciben los conductores, como parte del proceso de reeducación, se afirma que los conductores que reciben estos programas de manera muy favorable, manifiestan mayor conocimiento sobre seguridad vial y rechazo hacia a las conductas que implican riesgo al volante.<sup>48</sup>

De tal forma, si bien se ha evidenciado que el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos no ha alcanzado resultados satisfactorios en Perú, no podemos concluir que un sistema de control basado en tomar en consideración el historial de conductas del conductor al momento de resolver procedimientos sancionadores, no pueda resultar eficiente para desincentivar incumplimientos, así como generar una atmosfera de control más sólida, más aún cuando los desperfectos advertidos obedecen a factores puntuales, como la deficiente asignación de puntos, el incorrecto tratamiento del régimen sancionador, la poca transparencia en el funcionamiento del sistema, sumado a un defectuoso modelo de capacitación.

Así entonces tenemos que la propuesta de reforma del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos debe considerar no sólo la reformulación de las reglas de registro, conteo o acumulación, sino también la modificación de la asignación de puntos en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas, así como los mecanismos de capacitación a conductores que les permite acceder a descontar puntos.

## 5. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

### 5.1 Sobre las disposiciones generales de la propuesta

La propuesta parte de la noción de consolidar bajo un solo cuerpo reglamentario las reglas aplicables respecto al Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, para ser empleado por las autoridades encargadas de tramitar procedimientos administrativos sancionadores.

En esa línea el reglamento lleva por objeto regular el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, estableciendo las reglas aplicables para el registro, acumulación, conteo y descuento de puntos, de conformidad con el artículo 28 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181.

La finalidad de la norma es contribuir a mejorar los hábitos de conducción de las personas

<sup>48</sup> Suriá Martínez, R. (Junio de 2012). Cursos de reeducación vial como estrategia para evitar accidentes de tráfico: Estudio de la actitud de los participantes hacia estos cursos. Securitas Vialis , 45-63.





que cuentan con licencia para conducir a través de su supervisión permanente y continua, mediante el registro de infracciones incurridas a nivel nacional, representado a través de un sistema de sumatoria de puntos.

Respecto al ámbito de aplicación subjetivo, este es aplicable a las personas naturales que cuenten con licencia de conducir, y desde el punto de vista objetivo se circunscribe a la utilización del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos durante la determinación de responsabilidad administrativa por comisiones de infracciones de tránsito.

## 5.2 Sobre el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos

El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos no es sino el registro que tiene por objeto servir al control del comportamiento de los titulares de licencias de conducir durante la conducción en las vías, por parte de las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías-SUTRAN.



El mismo se soporta en una plataforma digital administrada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la cual recibe, consolida y mantiene los datos e información registrada sobre infracciones al tránsito terrestre que conduzcan al registro y acumulación de puntos en una licencia de conducir.

En ese escenario, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa y supervisa el funcionamiento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos a nivel nacional, dictando normas concernientes al registro, conteo y acumulación de puntos, así como sobre los mecanismos para brindar incentivos de reducción.

Por su parte las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías-SUTRAN en su condición de organismos competentes para instruir y resolver procedimientos administrativos sancionadores en materia de tránsito utilizan el sistema de conducir por puntos al momento de evaluar la determinación de responsabilidad administrativa.



## 5.3 Sobre el funcionamiento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos

El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos incorpora a las todas las clases y categorías de licencias de conducir, siendo las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías-SUTRAN quienes emplean el sistema al momento de determinar la imposición de sanciones de tránsito con ajuste a sus competencias legalmente reconocidas.



Para estos efectos, se han previsto las siguientes reglas:

- i. Son la papeleta o el documento de imputación de cargos, el informe final de instrucción y la resolución final de sanción, los documentos que contienen la expresión de los puntos que son, o que pudieran ser impuestos, al titular de una licencia de conducir de acuerdo al numeral I Conductores/as del Anexo "CUADRO DE TIPIFICACIÓN, SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO TERRESTRE" del Reglamento Nacional de Tránsito, Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.
- ii. Los puntos se consideran contabilizables para efectos del Sistema de



Control de Licencias de Conducir por Puntos al momento que la resolución de sanción que los impone adquiere firmeza.

- iii. Los puntos se acumulan en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos con independencia de la autoridad competente que haya impuesto la resolución de sanción.
- iv. Los puntos acumulados en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos son contabilizables para efectos de la aplicación de sanciones durante un plazo de dos (02) años, contados a partir de la fecha en que la resolución de sanción que los impuso adquirió firmeza.

#### 5.4 Sobre la aplicación de las sanciones de suspensión y cancelación de licencia de conducir, y el inicio de sus efectos jurídicos

Al momento de determinar responsabilidad administrativa por la comisión de infracciones al tránsito terrestre, los órganos competentes para resolver los procedimientos administrativos al interior de las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías-SUTRAN revisan el registro de puntos de los conductores a efectos de valorar la aplicación de sanciones de suspensión y/o cancelación de una licencia de conducir por acumulación de puntos.

De advertir que la resolución final del procedimiento que se está resolviendo conduce a que el administrado alcance cien puntos, entonces la autoridad toma en consideración lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, según lo siguiente:

- a) La acumulación de cien puntos por primera vez acarrea una sanción de suspensión de licencia de conducir por seis (6) meses para su titular.
- b) La acumulación de cien puntos por segunda vez acarrea una sanción de suspensión de licencia de conducir por doce (12) meses para su titular.
- c) La acumulación de cien puntos por tercera vez acarrea una sanción de cancelación de licencia de conducir para su titular y si se le considera inhábil para la conducción de un vehículo en el ámbito nacional.

De tener lugar alguno de los supuestos descritos anteriormente, entonces la resolución final de sanción que en el marco de un procedimiento administrativo sancionador haya conllevado a la acumulación de cien puntos, deberá disponer adicionalmente el plazo de suspensión y/o cancelación que corresponda, no siendo necesario la expedición de una nueva resolución.

Asimismo, el efecto de la sanción de suspensión o cancelación se inicia al momento que la resolución final adquiere firmeza, de conformidad con el criterio establecido en el numeral 28.1 del artículo 28 de la Ley N° 27181.

#### 5.5 Sobre los incentivos de reducción de puntos

El Título III de la propuesta de reglamento, regula los dos supuestos aplicables para reducir los puntos acumulados en la una licencia de conducir en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos. El primero vinculado al que se refiere el numeral 28.6 del artículo 28 de la Ley N° 27181, cuya contabilización se sujeta a no contar con procedimientos administrativos sancionadores en curso; mientras que el





segundo, resulta aplicable sólo después de aprobar satisfactoriamente un Examen de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previo pago del derecho de tramitación correspondiente.

## 5.6 Sobre el Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector en materia de tránsito terrestre y como organismo encargado de la ejecución de la Política Nacional de Seguridad Vial, a través de la Dirección de Seguridad Vial, asiste técnicamente a los diferentes niveles de gobierno en la promoción de la realización de cursos y/o capacitaciones que mejoren las aptitudes de los conductores.

Por otro lado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su condición de ente competente para regular el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, dispone la posibilidad de descontar puntos sobre el historial de una licencia de conducir, beneficio que puede ser otorgado una vez cada dos (02) años, previa aprobación de un Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial.

Para estos efectos se ha previsto que el Curso de Reglas de Tránsito y Seguridad Vial, se regule bajo la forma un servicio prestado en exclusividad al amparo del numeral 43.3 del artículo 43 del del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>49</sup>.

Adicionalmente, se ha previsto que los Gobiernos Regionales, en el ámbito de su competencia territorial, también puedan brindar dichos servicios, siempre que sean incorporados en su Texto Único de Procedimientos Administrativos, y se realice conforme a lo establecido en el presente Decreto Supremo y normas complementarias.

Hoy en día, las capacitaciones a conductores se realizan mediante dos modalidades: (i) la Jornada Extraordinaria de Capacitación, realizada de lunes a viernes de 09.00 am y 12.30 pm, y (ii) el Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial, realizado de lunes a viernes de 09.00 a.m. a 1.30 pm, esto, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De esta forma, la propuesta unifica los actuales Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial y Jornada de Capacitación Extraordinaria, en el Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial, bajo un servicio exclusividad brindado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o los Gobiernos Regionales.

Adicionalmente, cabe destacar que la propuesta no ha contemplado modificar lo concerniente al Taller Cambiemos de Actitud, cuyos alcances son normados en el Decreto Supremo N° 007-2016, Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, a cargo de las Escuelas de Conductores autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

<sup>49</sup> Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General

Artículo 43. Contenido del Texto Único de Procedimientos Administrativos

43.1 Todas las entidades elaboran y aprueban o gestionan la aprobación, según el caso, de su Texto Único de Procedimientos Administrativos, el cual comprende: (...)

43.2 El TUPA también incluye la relación de los servicios prestados en exclusividad, entendidos como las prestaciones que las entidades se encuentran facultadas a brindar en forma exclusiva en el marco de su competencia, no pudiendo ser realizadas por otra entidad o terceros. Son incluidos en el TUPA, resultando aplicable lo previsto en los numerales 2, 5, 6, 7 y 8 del numeral anterior, en lo que fuera aplicable.





## 5.7 Sobre las modificaciones al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC

### 5.7.1. Modificación del artículo 313 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC

La modificación propuesta para el artículo 313 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, consiste en la derogación del numeral 4 de dicho artículo, cuyo texto es el siguiente:

*"4. Reducción de puntos: El conductor hábil que no haya acumulado 100 puntos firmes y que no haya sido pasible de sanción no pecuniaria directa, podrá reducir 30 puntos, previa acreditación de haber participado en el curso extraordinario de educación en tránsito y seguridad vial, que será dictado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial o los Consejos Regionales de Seguridad Vial, de acuerdo al domicilio que figure en el documento de identidad del administrado o lugar de comisión de cualquiera de sus infracciones. Este curso extraordinario permitirá reducir, por única vez, los puntos acumulados dentro de un periodo de dos años.*

*La Dirección General de Transporte Terrestre mediante Resolución Directoral establecerá el contenido y duración de las materias, así como el procedimiento para acceder al referido curso."*

Dado que el contenido relativo a la reducción de puntos ya esta siendo considerado en el proyecto de Reglamento se requiere derogar dicha disposición, acción que, con el objeto de actualizar la redacción del artículo 313 en el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC se realiza mediante una modificación a efectos de evitar confusiones con el Texto Único del Reglamento Nacional de Tránsito, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

### 5.7.2. Modificación del artículo 340 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N.º 033-2001-MTC

En el marco de sus competencias, el Estado puede efectuar actuaciones de fiscalización e imposición de sanciones con la finalidad de tutelar bienes jurídicos de importancia para la comunidad. En materia de tránsito terrestre contamos con la Ley N° 27181 y el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC (actualmente se cuenta con el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 16-2009-MTC), los cuales reconocen que las autoridades competentes pueden realizar labores de fiscalización a efectos de verificar el cumplimiento de las disposiciones y reglamentaciones de tránsito terrestre, situación que, en caso se determine la comisión de infracciones, proceder con la imposición de las sanción administrativas y medidas provisionales necesarias.

Si bien es cierto en materia de tránsito terrestre se cuenta con la potestad de fiscalización e imposición de sanciones, resulta importante tener presente que dichas actuaciones deben ser efectuadas respetando las garantías y principios del derecho administrativo. En efecto, los administrados, como sujetos pasivos de las actuaciones de las autoridades competentes, cuentan con derechos y garantías propias del régimen de fiscalización y sanción.





Bajo este contexto, el artículo 340° del Reglamento Nacional de Tránsito regula la obligación de las autoridades competentes de efectuar el ingreso al Sistema Nacional de Sanciones de los actos administrativos que inicien los procedimientos de sanción y de aquellos que impongan sanciones; sin embargo, consideramos pertinente fortalecer la obligatoriedad de proceder con el registro de información en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre.

Las autoridades instructoras y decisoras, cuando corresponda, deberán registrar en el mencionado registro los actos administrativos que se emitan en el marco del procedimiento, así como sus respectivas notificaciones, con el propósito que los administrados puedan visualizar los actos del procedimiento del que forman parte.

La modificación encuentra sustento en el Principio de Debido Procedimiento,<sup>50</sup> Razonabilidad<sup>51</sup> y, particularmente, el Principio de Predictibilidad el cual se encuentra regulado en el numeral 1.15 del artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 -Ley del Procedimiento Administrativo General- (aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS), la cual establece que *"la autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado puede tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener."*

En materia de tránsito terrestre, establecer que las modalidades de notificación reguladas en el Reglamento Nacional de Tránsito requerirán, complementariamente, la obligación del ingreso de información al Registro Nacional de Sanciones como requisito adicional para que el acto administrativo surta plenos efectos jurídicos ocasionará dos factores positivos a considerar: (i) generar predictibilidad al administrado respecto del procedimiento en el cual se encuentra y, en caso de determinación de responsabilidad, del conocimiento de la sanción impuesta; así como, (ii) persuadir a las autoridades competentes a actuar con la debida diligencia a efectos de proceder con el ingreso de la información de los actos administrativos en el Registro Nacional de Sanciones, caso contrario este acto carecerá de eficacia al no haber sido notificado adecuadamente, ocasionando que la autoridad competente se vea inmersa en las acciones disciplinarias correspondientes.

Finalmente, mantener el actualizado el Registro Nacional de Sanciones, a través del sub registro de Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, permitirá a la autoridad competente con información veraz de utilidad para a implementación de políticas públicas en materia de tránsito terrestre.

5.7.3. Derogación del numeral 3 del artículo 329 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, el artículo 5 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, y la Resolución Ministerial N° 512-2009-MTC-02.

De igual modo se dispone la derogación del numeral 3 del artículo 329 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, el artículo 5 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, y la Resolución Ministerial N° 512-2009-MTC-02, dado que su contenido, se encuentra comprendido en las disposiciones que integran el proyecto

<sup>50</sup> Numeral 2 del artículo 230° de la Ley N° 27444

<sup>51</sup> Numeral 1.4 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444





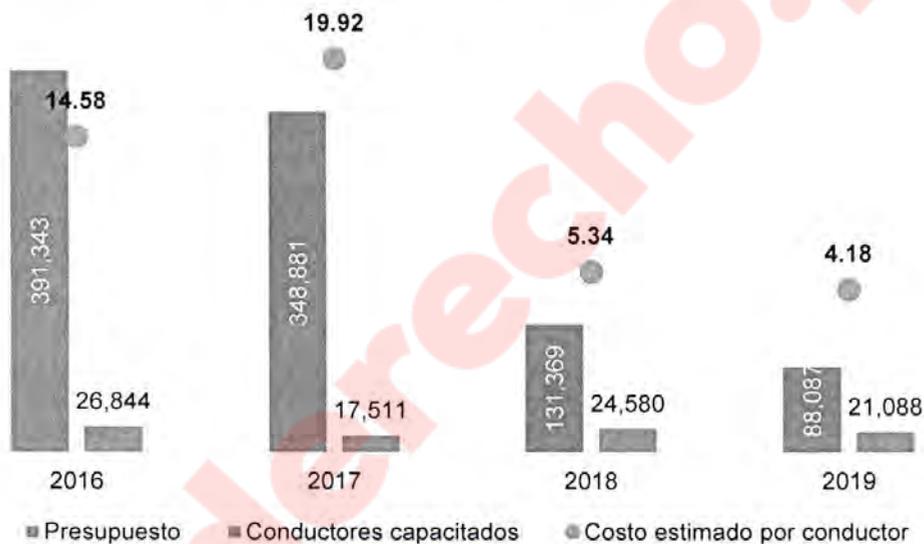
de Reglamento.

## 6. ANALISIS COSTO BENEFICIO DE LA PROPUESTA

En consistencia con lo señalado previamente, el efecto disuasorio del sistema de puntos tiene mejores resultados con el conocimiento adquirido de los conductores sobre el sistema, y asimilando las buenas prácticas del sistema aplicado en Francia y España, en el que la recuperación de puntos se realiza luego de atender capacitaciones de seguridad vial y cursos de seguridad vial pagados por el conductor, se propone implementar un sistema de capacitación subsidiado por los conductores infractores, en el que además se pueda evaluar el aprendizaje de los conductores.

Entre los años 2016 y 2019, el Consejo Nacional de Seguridad Vial (hoy en día Comisión Multisectorial) brindó capacitaciones a 90,023 asistentes a la Jornada Extraordinaria de Capacitación y al Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial, siendo el año 2016 el que presentó la mayor cantidad de asistentes.

**Gráfico 7. Presupuesto y conductores capacitados en el marco de la Actividad 5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores, del PP 138. 2016 - 2019**



Fuente: Consulta amigable MEF [Fecha de consulta: 13.03.2020]  
Elaboración: Dirección de Seguridad Vial

La implementación de esta modalidad no irrogaría costos adicionales al Estado, por el contrario, se recaudarían fondos para mejorar la calidad de las capacitaciones brindadas actualmente, y con ello asegurar el buen comportamiento vial de los conductores.

Considerando que un sistema de sanciones tiene por objetivo minimizar la cantidad y gravedad de las colisiones, y en base al análisis realizado en las secciones anteriores, se ha considerado una propuesta para hacer más eficiente el sistema de licencias de conducir por puntos, mediante el modelo establecido por Polinsky y Shavell (2000)<sup>52</sup>, el cual determina el establecimiento de una multa (puntaje en el Sistema de Licencias de Conducir por Puntos) óptima por parte de un organismo supervisor, considerando que el mecanismo de fiscalización genera costos, se calcula mediante la siguiente fórmula:

<sup>52</sup> Polinsky, M. y Shavell, S. (2000) "The economic theory of public enforcement of law".





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

Donde:

$f^*$  : Nivel de multa óptima

$h$ : Daño causado

$p$  : Probabilidad de detección

$q$ : Probabilidad de que el procedimiento administrativo sancionador (PAS) culmine con la sanción efectiva

$s$ : Costo del procedimiento administrativo sancionador

$k$ : Costo de imponer la multa

De este modelo general, con modificaciones realizadas por agencias reguladoras y otros interesados, se tiene evidencia para aplicar el modelo simplificado que se presenta a continuación:

$$f^* = \left(\frac{b}{p}\right) * R$$

Donde:

$f^*$  : Nivel de puntaje óptimo

$b$ : beneficio de trasgredir la norma

$p$ : Probabilidad de detección de infracción

$R$ : Factores agravantes

Haciendo uso de dicho modelo, se ha procedido a aplicarlo en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, según se detalla a continuación:

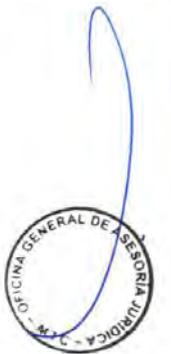
**Tabla 3. Cálculo y variables utilizadas**

Ítem	Criterio de selección
b: Beneficio de trasgredir la norma	Puntos de demérito actuales en el SLCP, según el Reglamento Nacional de Transito vigente
p: Probabilidad de detección de infracción <sup>53</sup>	Razón entre las multas impuestas por cada tipo de infracción y la cantidad licencias de conducir vigentes
R: Factores agravantes	(Sumatoria de los factores agravantes)
Vinculación de la multa con siniestros viales	Ponderación según la vinculación entre las causas de siniestros viales y la multa en consideración
Nivel de gravedad	Gravedad alta, media o baja, según el Reglamento Nacional de Transito vigente
<b><math>f^*</math> : Nivel de puntaje óptimo</b>	<b><math>f^* = \left(\frac{b}{p}\right) * R</math></b>

En la estimación de puntos se ha tenido en cuenta lo siguiente:

- La **probabilidad de detección** calculada con los valores de las multas impuestas respecto de la cantidad de licencias de conducir vigentes tiene como resultado valores entre 0 y 0.365, con una desviación estándar de 0.03989, por

<sup>53</sup> Calculado a partir del número de infracciones por cada tipo en el año 2019 y las licencias de conducir emitidas en el año 2018.





lo que el uso de estos valores genera distorsión en el resultado final. Es así que se consideraron valores en una escala proporcional de 0.10 unidades.

**Tabla 4. Estimación de probabilidad de detección**

Valor calculado	Valor considerado
Entre 0.000 y 0.03649	0.10
Entre 0.03650 y 0.07299	0.20
Entre 0.07300 y 0.10948	0.30
Entre 0.10949 y 0.14598	0.40
Entre 0.14599 y 0.18247	0.50
Entre 0.18248 y 0.21896	0.60
Entre 0.21897 y 0.25546	0.70
Entre 0.25547 y 0.29195	0.80
Entre 0.29196 y 0.32845	0.90
Entre 0.32845 y 0.36494	1.00

- El valor asignado a la **vinculación de la multa con siniestros viales** se estimó a partir de las causas de accidentes reportadas en el año 2019 y su relación con las multas presentes en la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito. Los puntajes fueron asignados proporcionalmente según las causas de accidentes vinculadas.

**Tabla 5. Causas de accidentes, multas y puntajes asignados**

Causas de accidentes	Porcentaje de accidentes (2019)	Valor agregado	Multas consideradas	Puntaje asignado
Imprudencia del conductor	29.66%	30.00%	G02 - G05 - G09 - G29 - G59 - G65 - G72 - M03	1
Exceso de carga	0.34%		- M04 - M24 - M25	
Exceso de velocidad	27.43%	27.43%	G39 - M07 - M20	0.875
Ebriedad del conductor	7.05%	7.05%	M01 - M02	0.750
Falla mecánica	1.70%	2.13%	M26	0.625
Falta de luces	0.43%			
Invasión de carril	2.01%	2.01%	G01 - M16	0.500





Causas de accidentes	Porcentaje de accidentes (2019)	Valor agregado	Multas consideradas	Puntaje asignado
Imprudencia del pasajero	1.33%	1.33%	G28	0.375
Desacato señal de tránsito del conductor	0.92%	0.92%	G04 - G57 - M17 - M18	0.250
Vehículo mal estacionado	0.55%	0.55%	L01 - L02 - L03 - L04	0.125
Otras causas	28.58%	28.58%	Resto de multas	

- El nivel de gravedad de la multa fue estimado a partir del nivel de gravedad de las multas actuales en el SLCP.

**Tabla 6. Nivel de gravedad considerado**

Nivel de gravedad	Valor considerado
Muy grave	1.00
Grave	0.50
Leve	0.25

- Los valores calculados mediante la fórmula del nivel de puntaje óptimo arrojan resultados entre 200 y 1125, por lo que se escalaron los valores según establece la norma vigente. La escala asignada se realizó según se detalla en la siguiente tabla:

**Tabla 8. Escala de valores considerada**

Tipo de multa	Valor obtenido	Valor asignado (en escala)
Muy grave	200 – 1125	Entre 50 y 100 pts
Grave	10 – 300	Entre 20 y 50 pts
Leve	3 – 19	Entre 1 y 20 pts

- Finalmente, los valores fueron redondeados a múltiplos de 5 para facilitar su implementación y contabilidad en el sistema.

Bajo las consideraciones detalladas antes, se realizó el cálculo de las multas para de las infracciones presentes en el sistema de conducción por puntos obteniéndose los resultados que se presentan en la siguiente tabla<sup>54</sup>.

**Tabla 4. Valores calculados por cada infracción**

<sup>54</sup> Las infracciones con código M1 – M2 – M3 – M4 – M38 – M39 – M40 no fueron consideradas en el análisis



Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
M 5. Conducir un vehículo con licencia de conducir cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que conduce	Muy Grave	700	81	80	70
M 6. Estacionar en las curvas, puentes, túneles, zonas estrechas de la vía, pasos a nivel, pasos a desnivel en cambios de rasante, pendientes y cruces de ferrocarril	Muy Grave	600	76	75	60
M 7. Participar en competencias de velocidad en eventos no autorizados	Muy Grave	1125	103	100	60
M 8. Permitir a un menor de edad la conducción de un vehículo automotor, sin autorización o permiso provisional	Muy Grave	600	76	75	60
M 9. Conducir un vehículo con cualquiera de sus sistemas de dirección, frenos, suspensión, luces o eléctrico en mal estado, previa inspección técnica vehicular.	Muy Grave	600	76	75	60
M 10. Abastecer de combustible un vehículo del servicio de transporte público de pasajeros con personas a bordo del vehículo.	Muy Grave	500	71	70	50
M 11. Conducir vehículos de las categorías M o N sin parachoques o dispositivo antiempotramiento cuando corresponda; o un vehículo de la categoría L5 sin parachoque posterior, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos.	Muy Grave	500	71	70	50
M 12. No detenerse al aproximarse a un vehículo de transporte escolar debidamente identificado que está recogiendo o dejando escolares	Muy Grave	500	71	70	50
M 13. Conducir un vehículo con neumático(s), cuya banda de rodadura presente desgaste inferior al establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos	Muy Grave	500	71	70	50
M 14. No detenerse al llegar a un cruce ferroviario a nivel o reiniciar la marcha sin haber comprobado que no se aproxima tren o vehículo ferroviario, o cruzar la vía férrea por lugar distintos a los cruces a nivel establecidos	Muy Grave	500	71	70	50
M 15. Circular produciendo contaminación en un índice superior a los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes	Muy Grave	500	71	70	50
M 16. Circular en sentido contrario al tránsito autorizado	Muy Grave	750	84	85	50
M 17. Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo con luz roja y no existiendo la indicación en contrario	Muy Grave	625	77	75	50
M 18. Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito.	Muy Grave	625	77	75	50





Infraacción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
M 19. Conducir vehículos sin cumplir con las restricciones que consigna la licencia de conducir	Muy Grave	500	71	70	50
M 20. No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos en los siguientes casos.	Muy Grave	469	69	70	50
M 21. Estacionar interrumpiendo totalmente el tránsito	Muy Grave	500	71	70	50
M 22. Detenerse para cargar o descargar mercancías en la calzada y/o en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo o interrumpa la circulación.	Muy Grave	500	71	70	50
M 23. Estacionar o detener el vehículo en el carril de circulación, en carreteras o caminos donde existe berma lateral	Muy Grave	500	71	70	50
M 24. Circular sin placas de rodaje o sin el permiso correspondiente.	Muy Grave	1000	97	95	50
M 25. No dar preferencia de paso a los vehículos de emergencia y vehículos oficiales cuando hagan uso de sus señales audibles y visibles	Muy Grave	1000	97	95	50
M 26. Conducir un vehículo especial que no se ajuste a las exigencias reglamentaria sin la autorización correspondiente	Muy Grave	813	87	85	50
M 27. Conducir un vehículo que no cuente con el certificado de aprobación de inspección técnica vehicular.	Muy Grave	500	71	70	50
M 28. Conducir un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ó Certificado de Accidentes de Tránsito, cuando corresponda, o éstos no se encuentre vigente	Muy Grave	500	71	70	50
M 29. Deteriorar intencionalmente, adulterar, destruir o sustraer las placas de exhibición, rotativa o transitoria	Muy Grave	500	71	70	50
M 30. Usar las placas de exhibición, rotativa o transitoria fuera del plazo, horario o ruta establecida o cuando ésta ha caducado o ha sido invalidada	Muy Grave	500	71	70	50
M 31. Utilizar las placas de exhibición, rotativa o transitoria en vehículos a los que no se encuentren asignadas	Muy Grave	500	71	70	50
M 33. Circular, conducir u operar máquinas amarillas o verdes por las vías públicas terrestres.	Muy Grave	500	71	70	50
M 34. Circular produciendo ruidos que superen los límites máximos permisibles	Muy Grave	500	71	70	50
M 35. Voltear en U sobre la misma calzada, en las curvas, puentes, pasos a desnivel, vías expresas, túneles, estructuras elevadas, cima de cuesta, cruce ferroviario a nivel.	Muy Grave	500	71	70	50





Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
M 36. Transportar carga sin los dispositivos de sujeción o seguridad establecidos	Muy Grave	500	71	70	50
M 37. Conducir y ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito dispuestas en el presente Reglamento.	Muy Grave	500	71	70	50
M 41. Circular, interrumpir y/o impedir el tránsito, en situaciones de desastre natural o emergencia, incumpliendo las disposiciones de la autoridad competente para la restricción de acceso a las vías.	Muy Grave	200	55	55	20
M 42. Conducir un vehículo de la categoría L5 de la clasificación vehicular, que no cuente con el certificado de aprobación de inspección técnica vehicular.	Muy Grave	500	71	70	50
M 43. No respetar el derecho preferente de paso del/de la ciclista	Muy Grave	500	71	70	50
M 44. Obstruir la ciclovía	Muy Grave	500	71	70	50
G 1. Adelantar o sobrepasar en forma indebida a otro vehículo	Grave	200	41	40	20
G 2. No hacer señales ni tomar las precauciones para girar, voltear en U, pasar de un carril de la calzada a otro o detener el vehículo	Grave	300	51	50	20
G 3. Detener el vehículo bruscamente sin motivo	Grave	100	30	30	20
G 4. No detenerse antes de la línea de parada o antes de las áreas de intersección de calzadas o no respetar el derecho de paso del peatón	Grave	150	36	35	20
G 5. No mantener una distancia suficiente, razonable y prudente, de acuerdo al tipo de vehículo y la vía por la que se conduce, mientras se desplaza o al detenerse detrás de otro.	Grave	300	51	50	20
G 6. No ubicar el vehículo con la debida anticipación en el carril donde va a efectuar el giro o volteo	Grave	100	30	30	20
G 7. No conducir por el carril del extremo derecho de la calzada un vehículo del servicio de transporte público de pasajeros o de carga o de desplazamiento lento o un vehículo automotor menor	Grave	100	30	30	20
G 8. No utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros o carga	Grave	100	30	30	20
G 9. Retroceder, salvo casos indispensables para mantener libre la circulación, para incorporarse a ella o para estacionar el vehículo	Grave	300	51	50	20





Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
G 10. Incumplir las disposiciones sobre el uso de las vías de tránsito rápido y/o de acceso restringido	Grave	10	21	25	20
G 11. Circular, estacionar o detenerse sobre una isla de encauzamiento, canalizadora, de refugio o divisoria del tránsito, marcas delimitadoras de carriles, separadores centrales, bermas, aceras, áreas verdes, pasos peatonales, jardines o rampas para minusválidos.	Grave	100	30	30	20
G 12. Girar estando el semáforo con luz roja y flecha verde, sin respetar el derecho preferente de paso de los peatones	Grave	100	30	30	20
G 13. Conducir un vehículo con mayor número de personas al número de asientos señalado en la Tarjeta de Identificación Vehicular, con excepción de niños en brazos en los asientos posteriores; y, llevar pasajeros de pie en vehículos del servicio público de transporte urbano de pasajeros si la altura interior del vehículo es menor a 1.80 metros.	Grave	100	30	30	20
G 14. Tener la puerta, capot o maletera del vehículo abierta, cuando el vehículo está en marcha	Grave	100	30	30	20
G 15. No utilizar las luces intermitentes de emergencia de un vehículo cuando se detiene por razones de fuerza mayor, obstaculizando el tránsito, o no colocar los dispositivos de seguridad reglamentarios cuando el vehículo quede inmovilizado en la vía pública	Grave	100	30	30	20
G 16. Conducir un vehículo por una vía en la cual no está permitida la circulación o sobre mangueras contra incendios	Grave	100	30	30	20
G 17. Conducir vehículos que tengan lunas o vidrios polarizados o acondicionados de modo tal que impidan la visibilidad del interior del vehículo, sin la autorización correspondiente	Grave	100	30	30	20
G 18. a) Conducir un vehículo sin que ambas manos estén sobre el volante de dirección, excepto cuando es necesario realizar los cambios de velocidad o accionar otros comandos. b) Conducir un vehículo usando algún dispositivo móvil u objeto portátil que implique dejar de conducir con ambas manos sobre el volante de dirección.	Grave	100	30	30	20
G 19. Conducir un vehículo de la categoría M o N que carezca de vidrios de seguridad reglamentarios o que su	Grave	100	30	30	20





Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
parabrisas se encuentre deteriorado, trizado o con objetos impresos, calcomanías, carteles u otros elementos en el área de barrido del limpiaparabrisas y que impidan la visibilidad del conductor o un vehículo de la categoría L5 que contando con parabrisas, micas o similares tengan objetos impresos, calcomanías, carteles u otros elementos que impidan la visibilidad del conductor.					
G 20. Conducir un vehículo que no cuenta con las luces o dispositivos retro reflectivos previstos en los reglamentos pertinentes	Grave	100	30	30	20
G 21. Conducir un vehículo sin espejos retrovisores	Grave	100	30	30	20
G 22. Conducir un vehículo, cuando llueve, llovizne o garúe, sin tener operativo el sistema de limpia parabrisas	Grave	100	30	30	20
G 23. Conducir un vehículo del servicio de transporte público urbano de pasajeros con personas de pie, si la altura interior del vehículo no supera a 1,80 metros	Grave	100	30	30	20
G 24. Conducir un vehículo con el motor en punto neutro o apagado	Grave	100	30	30	20
G 25. Conducir un vehículo sin portar el Certificado SOAT físico, excepto que se cuente con certificado electrónico; o sin portar el Certificado contra Accidentes de Tránsito; o que éstos no correspondan al uso del vehículo.	Grave	100	30	30	20
G 26. Conducir un vehículo de la categoría M o N con la salida del tubo de escape en la parte lateral derecha, de modo tal que las emisiones o gases sean expulsados hacia la acera por donde circulan los peatones	Grave	100	30	30	20
G 27. Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad de los espejos laterales.	Grave	100	30	30	20
G 28. En vehículos de las categorías M y N, no llevar puesto el cinturón de seguridad y/o permitir que los ocupantes del vehículo no lo utilicen, en los casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, exista tal obligación.	Grave	58	26	25	20
G 29. Circular en forma desordenada o haciendo maniobras peligrosas	Grave	300	51	50	20
G 30. Circular transportando personas en la parte exterior de la carrocería o permitir que sobresalga parte del cuerpo de la(s) personas(s) transportada(s) en el vehículo.	Grave	100	30	30	20





Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
G 31. a) Circular en las vías públicas urbanas por la noche o cuando la luz natural sea insuficiente o cuando las condiciones de visibilidad sean escasas sin tener encendido el sistema de luces reglamentarias; o circular en la red vial nacional, departamental o regional, sin tener las luces bajas encendidas durante las veinticuatro (24) horas. b) Circular en las vías públicas terrestres en donde se encuentre instalada la señal vertical informativa "ZONA DE NEBLINA" sin tener las luces intermitentes de emergencia encendidas cuando el vehículo automotor tenga la obligación de contar con ellas, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo III del RNV.	Grave	100	30	30	20
G 32. Circular por vías o pistas exclusivas para bicicletas	Grave	100	30	30	20
G 33. Circular transportando cargas que sobrepasen las dimensiones de la carrocería o que se encuentren ubicadas fuera de la misma; o transportar materiales sueltos, fluidos u otros sin adoptar las medidas de seguridad que impidan su caída a la vía	Grave	100	30	30	20
G 34. Remolcar vehículos sin las medidas de seguridad	Grave	100	30	30	20
G 35. Usar luces altas en vías urbanas o hacer mal uso de las luces	Grave	100	30	30	20
G 36. Compartir el asiento de conducir con otra persona, animal o cosa	Grave	100	30	30	20
G 37. No reducir la velocidad al ingresar a un túnel o cruzar un puente, intersecciones o calles congestionadas, cuando transite por cuestas, cuando se aproxime y tome una curva o cambie de dirección, cuando circule por una vía estrecha o sinuosa, cuando se encuentre con un vehículo que circula en sentido contrario o cuando existan peligros especiales con respecto a los peatones u otros vehículos o por razones del clima o condiciones especiales de la vía	Grave	100	30	30	20
G 38. Transitar lentamente por el carril de la izquierda, causando congestión o riesgo o rápidamente por el carril de la derecha.	Grave	100	30	30	20
G 39. Aumentar la velocidad cuando es alcanzado por otro vehículo que tiene la intención de sobrepasarlo o adelantarlo	Grave	275	48	50	20
G 40. Estacionar el vehículo en zonas prohibidas o rígidas señalizadas o sin las señales de seguridad reglamentarias en caso de emergencia.	Grave	63	26	25	25



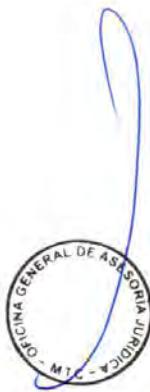


Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
G 41. Estacionar o detener el vehículo sobre la línea demarcatoria de intersección, dentro de éstas o en el cruce peatonal (paso peatonal)	Grave	100	30	30	20
G 42. Estacionar frente a la entrada o salida de garajes, estacionamientos públicos, vías privadas o en la salida de salas de espectáculos o centros deportivos en funcionamiento	Grave	100	30	30	20
G 43. Estacionar a una distancia menor de cinco (5) metros de una bocacalle, de las entradas de hospitales o centros de asistencia médica, cuerpos de bomberos o de hidrantes de servicio contra incendios, salvo los vehículos relacionados a la función del local.	Grave	100	30	30	20
G 44. Estacionar a menos de tres (3) metros de las puertas de establecimientos educacionales, teatros, iglesias y hoteles, salvo los vehículos relacionados a la función del local	Grave	100	30	30	20
G 45. Estacionar a menos de veinte (20) metros de un cruce ferroviario a nivel	Grave	100	30	30	20
G 46. Estacionar en zonas no permitidas por la autoridad competente, a menos de diez (10) metros de un cruce peatonal o de un paradero de buses, así como en el propio sitio determinado para la parada del bus	Grave	100	30	30	20
G 47. Estacionar en lugar que afecte la operatividad del servicio de transporte público de pasajeros o carga o que afecte la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o impida observar la señalización	Grave	17	22	25	20
G 48. Estacionar un ómnibus, microbús, casa rodante, camión, remolque, semirremolque, plataforma, tanque, tractocamión, trailer, volquete o furgón, en vías públicas de zona urbana, excepto en los lugares que habilite para tal fin la autoridad competente, mediante la señalización pertinente	Grave	100	30	30	20
G 49. Estacionar un vehículo de categoría M, N u O a una distancia menor a un metro de la parte delantera o posterior de otro ya estacionado, salvo cuando se estacione en diagonal o perpendicular a la vía.	Grave	100	30	30	20
G 50. Estacionar en los terminales o estaciones de ruta, fuera de los estacionamientos externos determinados por la autoridad competente.	Grave	100	30	30	20





Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
G 51. Estacionar un vehículo automotor por la noche en lugares donde, por la falta de alumbrado público, se impide su visibilidad, o en el día, cuando, por lluvia, llovizna o neblina u otro factor, la visibilidad es escasa, sin mantener encendidas las luces de estacionamiento	Grave	100	30	30	20
G 52. Estacionar un vehículo en vías con pendientes pronunciadas sin asegurar su inmovilización	Grave	100	30	30	20
G 53. Desplazar o empujar un vehículo bien estacionado, con el propósito de ampliar un espacio o tratar de estacionar otro vehículo	Grave	100	30	30	20
G 54. Abandonar el vehículo en la vía pública	Grave	100	30	30	20
G 55. Utilizar la vía pública para efectuar reparaciones, salvo casos de emergencia	Grave	100	30	30	20
G 56. Recoger o dejar pasajeros fuera de los paraderos de ruta autorizados, cuando existan.	Grave	100	30	30	20
G 57. No respetar las señales que rigen el tránsito, cuyo incumplimiento no se encuentre tipificado en otra infracción.	Grave	75	28	30	20
G 58. No presentar la Tarjeta de Identificación Vehicular, la Licencia de Conducir o el Documento Nacional de Identidad o documento de identidad, según corresponda..	Grave	50	25	25	20
G 59. Conducir un vehículo de la categoría L, con excepción de la categoría L5, sin tener puesto el casco de seguridad o anteojos protectores, en caso de no tener parabrisas; o permitir que los demás ocupantes no tengan puesto el casco de seguridad.	Grave	300	51	50	20
G 60. Circular con placas ilegibles o sin iluminación o que tengan adherido algún material, que impida su lectura a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de las infracciones de tránsito	Grave	100	30	30	20
G 61. No llevar las placas de rodaje en el lugar que corresponde	Grave	100	30	30	20
G 62. Incumplir con devolver las placas de exhibición, rotativa o transitoria dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje	Grave	100	30	30	20
G 63. Utilizar señales audibles o visibles iguales o similares a las que utilizan los vehículos de emergencia o vehículos oficiales	Grave	100	30	30	20





Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
G 64. Conducir un vehículo cuyas características registrables o condiciones técnicas han sido modificadas, alteradas o agregadas, atentando contra la seguridad de los usuarios o por no corresponder los datos consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular con los del vehículo.	Grave	100	30	30	20
G 65. No ceder el paso a otros vehículos que tienen preferencia	Grave	300	51	50	20
G 66. Seguir a los vehículos de emergencia y vehículos oficiales para avanzar más rápidamente	Grave	100	30	30	20
G 67. Usar el conductor o el acompañante de una motocicleta un casco protector que no cuente con el número de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo o usar un casco que tenga dispositivos reflectivos que afecten su visibilidad	Grave	100	30	30	20
G 68 No llevar el conductor o el acompañante de una motocicleta, el chaleco o chaqueta señalados en el artículo 105, salvo que el vehículo tenga consignado el número de matrícula de la Placa Única Nacional de Rodaje en la parte lateral o posterior del vehículo y cuente con accesorios como baúl, maletero u otros, en los que en forma visible se aprecie el número de la Placa Única Nacional de Rodaje, de acuerdo a las características establecidas por Resolución Ministerial	Grave	100	30	30	20
G 69. Restringir o impedir la visibilidad del número de la Placa Única Nacional de Rodaje consignado en el casco, el chaleco o la motocicleta, cuando corresponda	Grave	100	30	30	20
G 70. Detener el vehículo sobre la demarcación en el pavimento de la señal "NO BLOQUEAR CRUCE"	Grave	100	30	30	20
G 71. Circular por las vías públicas terrestres donde se encuentran instaladas garitas o puntos de peaje, sin pagar la tarifa del peaje aprobada por la autoridad competente o el establecido en los contratos de concesión respectivos.	Grave	100	30	30	20
G 72. a) Utilizar, mientras se conduce el vehículo, cualquier dispositivo electrónico que reproduzca imágenes o videos con fines de entretenimiento visual. b) Utilizar un vehículo que tenga instalados los dispositivos electrónicos permitidos obstaculizando la visibilidad	Grave	300	51	50	20





Infracción	Tipo	Puntaje calculado	Puntaje en escala	Puntaje final	Puntos actuales
del conductor mientras conduce o las señales emitidas por el tablero de control del vehículo.					
G 73. Adelantar o sobrepasar a la bicicleta u otros ciclos, incumpliendo la obligación de efectuar dicha maniobra por el carril de la izquierda	Grave	100	30	30	20
G 74. Abrir o dejar abierta o capot de un vehículo automotor, dificultando la circulación de la bicicleta i otros ciclos	Grave	100	30	30	20
L 1. Dejar mal estacionado el vehículo en lugares permitidos	Leve	9	9	10	5
L 2. Estacionar un vehículo en zonas de parqueo destinadas a vehículos que transportan a personas con discapacidad o conducidos por éstos.	Leve	19	19	20	5
L 4. Abrir o dejar abierta la puerta de un vehículo estacionado, dificultando la circulación vehicular	Leve	19	19	20	5
L 5. Utilizar el carril de giro a la izquierda para continuar la marcha en cualquier dirección que no sea la específicamente señalada	Leve	13	13	15	5
L 6. Arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública que dificulten la circulación	Leve	13	13	15	5
L 7. Utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria	Leve	3	3	5	5
L 8. Hacer uso de bocinas de descarga de aire comprimido en el ámbito urbano	Leve	13	13	15	5

De igual forma el proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que regula el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos no genera costos adicionales al Estado, por el contrario, mejorará la utilización del referido registro por parte de las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

## 7. NECESIDAD DE PREPUBLICACIÓN

El proyecto requiere ser sometido a consulta ciudadana, de acuerdo al Reglamento que establece las disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, que señala en su artículo 14 que las entidades públicas deben disponer la publicación de los proyectos de norma de carácter general que sean de su competencia, en el diario oficial "El Peruano", en sus Portales Electrónicos o mediante cualquier otro medio, antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, salvo casos excepcionales, debiendo permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas.

Igualmente, tomando en consideración la Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01, que aprobó la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos de normas legales", con el objeto de normar





los procedimientos a seguir para realizar la publicación de proyectos de normas legales a ser emitidas por el MTC, a fin de garantizar que el proyecto de norma legal a publicar cuente con los sustentos técnicos y legales suficientes, y asegurar su legalidad y comprensión por parte de los usuarios.

Por consiguiente, se recomienda disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, a efectos de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general.



Lpderecho.pe