



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

SUMILLA: PRESENTO RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DE PLAZO CONTRA LA RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026 GENERADA POR LA PAPELETA N° 004141-24 DE FECHA 01/12/2024

Señores del Servicio de Administración Tributaria de Cajamarca - SAT CAJAMARCA:

Yo, IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE, con DNI N° 75513357, con domicilio real, actual y procesal en Prolongación Reyna Farge 1147, distrito de Cajamarca, provincia y departamento de Cajamarca, con correo electrónico personal alexizquierdo077@gmail.com, con número de celular 962 278 469, ante Uds. con las consideraciones del caso expongo:

I.- EXPRESIÓN CONCRETA DE LO PEDIDO

Presento Recurso de Apelación a la RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026, emitida el 15/01/2026/, GENERADA POR LA PAPELETA N° 004141-24 DE FECHA 01/12/2024, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 del Decreto Supremo N.° 004-2020-MTC (Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios que señala el plazo de 15 días hábiles para interponer dicho recurso), y solicito el ARCHIVO COMPLETO por presentar VICIOS DE NULIDAD TRASCENDENTALES.

Se interpone APELACIÓN contra la RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026 la cual fue notificada, junto al INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN (IFI) N° 054-025-00001838-2025, recién el día 22/06/2026 al correo indicado en su momento por el administrado para notificaciones. En ese sentido, se tienen 15 días hábiles contados desde la notificación para presentar una apelación, motivo por el cual ahora se apela dentro de plazo.



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

Mesa de Partes SAT CAJAMARCA

Inbox x



SAT Cajamarca <orientacion@satcajamarca.gob.pe>
to me, tramitedocumentario ▾

SAT Cajamarca: Mesa de Partes

Nro Expediente EXP000415

Asunto Solicitud para el acceso a Información Pública

DNI 75513357

Nombres Alex Enrique Izquierdo Chungas

Email felipecastrocarillo@gmail.com

Teléfono 962278469

Dirección Prolongación Reyna farge 1147

Expediente [Ver Archivo](#)

Gracias por su atención

CARGO DE NOTIFICACIÓN

ACUSE DE RECIBO

Recibido por: _____ DNI N°: _____ Mostró DNI: SI ☐ NO ☐

Relación con el contribuyente: _____

Fecha: 22/06/2016 Hora: 11:15 A.M. ☒ P.M. ☐

CERTIFICACIÓN DE LA NEGATIVA DE LA RECEPCIÓN POR PERSONA MAYOR DE EDAD Y CAPAZ

Recibió el documento y se negó a firmar ☐

Se negó a recibir el documento ☐

MOTIVOS DE NO ACUSE

Persona no capaz ☐ Domicilio cerrado ☐

Dirección no existe ☐

DATOS DEL PREDIO:

N° Suministro/Medidor _____

Color de Inmueble _____

Material de Inmueble _____

OBSERVACIONES:

N° de Inmuebles Continuos _____

N° de Pisos _____

Otros Detalles _____

NOTIFICADOR:
DNI: _____

FIRMA

FIRMA

CECELIA ARIANA CHUGUELIN ZAMORA
7625835

Por lo tanto, se procede dentro de plazo con la presentación de la defensa en protección de los derechos protegidos en el artículo 139 de nuestra Constitución. **En ese sentido, se presenta la APELACIÓN en la que se cuestiona la interpretación en la decisión tomada y se solicita la nulidad de la PAPELETA y, por lo tanto, TODO LO ACTUADO.**

Se sustenta que el presente Procedimiento Administrativo Sancionador, en adelante "PAS", contraviene lo protegido por la Constitución, ordenamiento jurídico, numerales 1.1, 1.2, 1.7 y 1.11 del artículo IV, numerales 1, 4 y 5 del artículo 3, numerales 6.3 y 6.4.3 del artículo 6, artículo 10 numerales 1 y 2, así como



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

el artículo 230, numerales 1, 2 y 9, de la Ley del Procedimiento Administrativo General (DECRETO SUPREMO N° 006-2026-JUS)- Ley N° 27444, en adelante "LPAG". Así como lo establecido por el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito (Decreto Supremo 016-2009-MTC), en adelante "RETRAN", por haberse incumplido con lo establecido por el RETRAN en sus artículos 7, 324, 326 y 327, además del artículo 4, numerales 4.1 y 4.3 del Decreto Supremo N.° 028-2009-MTC (Procedimiento de Detección de Infracciones al Tránsito Terrestre por parte del efectivo policial competente en el ámbito urbano), así como lo señalado por el Tribunal Constitucional, en adelante TC, y lo establecido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante "MTC", jurisprudencia, entre otras disposiciones normativas.

Que, lo que se presenta es una **APELACIÓN**. La diferencia esencial entre los descargos y la apelación en sede administrativa radica en su naturaleza jurídica, su oportunidad procesal y su finalidad inmediata, lo que configura dos actuaciones de defensa radicalmente distintas. Los descargos constituyen el acto procesal mediante el cual el administrado, frente a una imputación de cargos formalmente notificada, ejerce su derecho de defensa en la etapa instructora o de investigación. Su objetivo no es cuestionar una decisión ya tomada, sino impedir que esta se produzca en su contra. Aquí, la administración aún no ha sancionado; solo ha comunicado formalmente al presunto infractor los hechos que se le atribuyen y la norma supuestamente vulnerada. Por lo tanto, el administrado busca destruir la premisa fáctica de la acusación, es decir, demostrar que la materialidad del hecho no ocurrió, que su participación es inexistente o que los hechos no encajan en el tipo infractor descrito por la ley. En esta fase por primera vez se aportan pruebas de inocencia, se cuestiona la veracidad del acta de fiscalización o papeleta de infracción y se argumenta, en definitiva, que la infracción como tal no ha sido cometida.

Por el contrario, la apelación es un recurso administrativo impugnatorio que presupone la existencia de un acto administrativo sancionatorio o pronunciamiento emitido y notificado, generalmente una resolución, emitida por una autoridad de primera instancia. A través de la apelación, el administrado no busca demostrar que no cometió el hecho en un sentido absoluto -aunque podría intentarlo si la sanción se basó en un error grave-, sino que cuestiona la validez, interpretación, legalidad, procedimiento o justicia de la decisión adoptada por el órgano inferior. El eje del debate se desplaza pues ya no se trata únicamente de la existencia material de la falta, sino de la interpretación que la autoridad inferior dio a las pruebas actuadas y al derecho aplicable. Aquí se apela a un error en la valoración probatoria (cuestiones de hecho) o una errónea aplicación de la norma sustantiva o procedimental (cuestiones de derecho). El apelante solicita al superior jerárquico que revoque, anule o modifique el acto sancionador



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

porque el inferior jerárquico, tras analizar los descargos y las pruebas, llegó a una conclusión con la que el administrado no está conforme, ya sea por una subsunción legal incorrecta o por una desproporción en la sanción impuesta.

En suma, si en los descargos el administrado sostiene "yo no lo hice", "el hecho no existió", o no pudo presentar sus descargos dentro de plazo, en la apelación el argumento central se convierte en "incluso si el hecho existió, la autoridad inferior interpretó mal la prueba, hechos o aplicó incorrectamente las normas al sancionarme por lo que pido que un superior corrija este error". De este modo, mientras los descargos atacan la validez de la imputación fáctica inicial, la apelación ataca directamente la racionalidad y legalidad del pronunciamiento sancionador ya emitido, para lo cual el ahora apelante presenta sus pruebas y argumentos como corresponde.

Como consecuencia, indico las siguientes pretensiones :

1. Como pretensión principal solicito se declare la nulidad total de la **RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026** debido a que contraviene lo protegido por la Constitución, ordenamiento jurídico, numerales 1.1, 1.2, 1.7 y 1.11 del artículo IV, numerales 1, 4 y 5 del artículo 3, numerales 6.3 y 6.4.3 del artículo 6, numerales 1 y 2 del artículo 10, así como del artículo 230, numerales 1, 2 y 9, de la LPAG.
2. Como pretensión accesoria, y al ser consecuencia directa de la primera, solicito se declare la nulidad de todo el presente PAS en contra de **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE Y SE DE POR NULO TODO LO ACTUADO DESDE EL MOMENTO DE LA EMISIÓN DE LA PAPELETA DE INFRACCIÓN DE TRÁNSITO (PIT) N° 004141-24 de fecha 01/12/2024**, dejando sin efecto las sanciones administrativas (sanción pecuniaria y no pecuniaria) por haberse incumplido con las normas que rigen su procedimiento regular, así como por presentar vicios de nulidad que invalidan la papeleta como tal (acto administrativo de trámite).
3. Como pretensión subordinada, en caso no se declare fundada la primera, **solicito se de por NULO todo lo actuado y se reconozca que hubo una incorrecta tipificación en el presente PAS, debido a que no se comprobó que hubo un accidente de tránsito, que el recurrente haya participado como sujeto activo en el mismo**, toda vez que en la parte penal en la investigación de los hechos en el delito de peligro común por conducción en estado de ebriedad, no es relevante ni es necesario que se configure un accidente de tránsito según el artículo 274 del Código Penal Peruano, pues se tipifica a este acto como un delito de peligro abstracto. Por tal



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

motivo, en el caso, se invoca el principio de in dubio pro administrado (in dubio pro reo) pues las normas de un procedimiento administrativo, como el presente PAS, deben interpretarse en lo posible a favor del administrado, así como en las decisiones finales que atienden las pretensiones de los recurrentes para que, de esta forma, pueden hacer valer sus derechos e intereses y no sean afectados por aspectos o requisitos demasiados formales e imposibles de superar que bien podrían haberse subsanado dentro del procedimiento, por lo cual las normas del procedimiento administrativo se interpretarán a favor de los administrados en caso de duda o "lagunas legales" (Cari, J. M. P. (2019). Manual del procedimiento administrativo general en el Perú, pp. 10). Por tal motivo, en la fase de valoración probatoria es que resulta de suma importancia el rol que cumple la duda respecto a los hechos y su participación en los mismos del acusado, permitiendo recurrir a este al principio in dubio pro administrado, siendo que este guarda relación y aplicación con los principios de presunción de inocencia y licitud debido a que, ante la duda, se deberá resolver a favor de dicho imputado, pues si en el procedimiento al realizar la valoración de los argumentos y pruebas no se lograra con total certeza suficiente probar y así imputar tal conducta sobre los hechos o participación en los mismos al sujeto en cuestión, entonces no resultará posible establecer la responsabilidad atribuida inicialmente, al no haberse desvirtuado la presunción de licitud (Merino, R. B. (2020). Alcances de la presunción de licitud en el procedimiento administrativo sancionador. Derecho & Sociedad, (54), 267-276).

Por lo tanto, correspondería que se revoque lo decidido en la resolución de sanción ya señalada y que se transforme la cancelación e inhabilitación de la infracción con código M01 en la suspensión por 3 años que indica la infracción con código M02. Que, como pretensión subordinada, esta queda sujeta a la eventualidad de que la propuesta principal sea desestimada. La conducta infractora de la M02 comparte la misma premisa que la M01, exceptuando solamente el accidente de tránsito.

Entonces, en el presente caso lo que se pretende es la nulidad total de lo actuado, en sede administrativa, y lo resuelto por el SAT CAJAMARCA en la **RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026 SOBRE LA PAPELETA N° 004141-24 DE FECHA 01/12/2024**, solicitando el restablecimiento del Derecho al Debido Procedimiento.

II.- PUNTOS DE RESOLUCIÓN

1. Que, con fecha **01/12/2024** se ha emitido la PIT N° **004141-24** por supuestamente "**(c)onducir**" con presencia de alcohol en la



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

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 y haber participado en accidente de tránsito" a **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE** con DNI N° 75513357.

2. Que, en el **INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN N° 054-025-00001838-2025** y, por lo tanto, en la **RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026**, ambos pronunciamientos incurren en el mismo error. En la resolución de sanción ya mencionada no se abarcan o desarrollan a fondo los motivos y argumentos de hecho y derecho que justificaron la decisión final tomada, pues solo se limitaron a detallar las sanciones y a mencionar la base legal, como si fuera un acto de trámite sin trasfondo. Por su parte, en el IFI indicaron que autoridad competente habría "intervenido" directamente a **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE** en la vía pública al haber este constatado que se incurrió en la infracción de código M01, es decir, la intervención al presunto infractor fue realizada supuestamente por el efectivo que suscribe la papeleta, quien también debería haber sido competente en fiscalización del tránsito y haber constatado dicha infracción el mismo de forma **in situ**, es decir, en el mismo momento, fecha y lugar, además de haber respetado el procedimiento para detectar e imponer sanciones con las papeletas. Sin embargo, se demostrará que aquello no fue así.

En ambos pronunciamientos no se menciona o detalla correctamente la participación, sección o unidad a la que pertenecía esa "autoridad competente", tampoco se menciona si se presentaron o revisaron las pruebas de los hechos e intervención realizada que el efectivo que intervino verdaderamente al administrado o supuesto infractor debería haber obtenido, tampoco indicaron o se pronunciaron sobre la falta o necesidad de los datos o identificación y pruebas del testigo, tal cual lo requiere el mismo RETRAN en los artículos 326 y 327, elementos que demostrarían si la intervención e imposición de la papeleta sí fue en vía pública (lo cual se demostrará que no fue así, sino en comisaría) en el lugar y momento de los hechos, por autoridad competente. Se quería dar a entender (con la papeleta) que esta infracción se habría constatado y sancionado en ese mismo momento, lo cual no es posible ya que se requería una investigación y "saneamiento del procedimiento" según el RETRAN, artículo 327 (lo cual se explicara a mayor detalle párrafos más adelante). Cabe resaltar la presente preocupación que se tiene debido a que diversos pronunciamientos sobre papeletas impuestas en comisarias o fuera del procedimiento regular, debido a que diversas entidades y municipalidades reciben estas papeletas y las dan por válidas, teniendo en cuenta que cuando se tratan de



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

infracciones M01 y M02, quien interviene suele ser en ciertas ocasiones un oficial no competente en fiscalización o control del tránsito, pues habría estado realizando patrullaje preventivo a altas horas de la noche o fue llamado dentro de su horario de rutina para acercarse al lugar donde se intervino, por lo cual este oficial deberá DENUNCIAR O INFORMAR a la autoridad verdaderamente competente para imponer papeletas para "sanear" el procedimiento ya que el que intervino no era de tránsito, según lo establecido en el RETRAN, artículo 327 numeral 3, el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios, entre otros lineamientos.

Sin embargo, se suele hacer una inexacta interpretación del artículo 7 del propio RETRAN, el cual bien especifica la función del oficial asignado al control y fiscalización del tránsito (distinta a la del asignado a la investigación de los hechos, prevención y atención de delitos, entre otros) cuando se trata de detectar e imponer infracciones a través de papeletas, pues así un oficial pertenezca a la "sección tránsito", término ambiguo y hasta genérico, la DIRTTSV PNP (Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial) tiene diversas unidades y secciones especializadas, siendo una de ellas por ejemplo la SIAT (Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito), unidad o sección no competente para imponer directamente papeletas de tránsito. No respetar las especialidades y distintas competencias implica contravenir el procedimiento regular establecido tanto en los artículos 324, 326 y 327 de del RETRAN.

¿En la vía pública y por autoridad competente? ¿y el material probatorio o pruebas obtenidas de los hechos (testigo)? Se centraron solo en el dosaje. ¿Y el peritaje o informe técnico de los daños supuestamente causados?

IFI:



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

Asimismo, se advierte la existencia de la infracción de tránsito N° 004141-24; debiendo indicarse que la misma, cumple con todos los requisitos de validez establecidos en el artículo 326° del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito;

El artículo 324° del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, el cual prescribe: "La detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el APOYO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ ASIGNADA AL CONTROL DE TRÁNSITO, la que realizará ACCIONES DE CONTROL EN LA VÍA PÚBLICA O PODRÁ UTILIZAR MEDIOS ELECTRÓNICOS, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil...", así mismo la Policía Nacional de Tránsito, mantiene como competencia la de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial; así como aplicar las medidas preventivas dispuestas en el presente reglamento y EJERCER FUNCIONES DE CONTROL, DIRIGIENDO Y VIGILANDO EL NORMAL DESARROLLO DEL TRÁNSITO;

RESOLUCIÓN DE SANCIÓN:

DATOS DEL PROPIETARIO

Código : —

Nombre : —

Domicilio : —

DATOS DEL INFRACTOR

Código : 368155

Nombre : IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE

Domicilio :

Avenida Nuevo Cajamarca Nro 1149, CAJAMARCA

Dir. Procesal:

DATOS DE LA PAPELETA

Número de PIT : 004141-24

Fecha Imposición PIT : 01/12/2024

Placa Vehículo : 9326ZM

DATOS DE LA INFRACCIÓN

Infracción : M1

Descripción 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

Medida Preventiva : Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir

Sanción Pecuniaria : 100.00 % de la UIT vigente

Sanción No Pecuniaria : Cancelación de la Licencia de Conducir e Inhabilitación definitiva para obtener una Licencia.

Puntos : 0

Base Legal:

Artículos 299°, 309°, 311°, 312°, 313°, 337°, 341°, anexo Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre; del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC que aprueba el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito y modificatorias. Decreto Supremo N° 004-2020-MTC. Artículos. 20°, 21°, 22°, 23°, 25°, 218°, 220° y 223° del Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el TUO de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General.

Según el D.S 016-2009-MTC el artículo 309°. - Las sanciones administrativas aplicables a los conductores por las infracciones previstas en el presente Reglamento, se encuentra LA MULTA, que hace alusión al art. 311° SANCIÓN PECUNIARIA, Inciso 3° El monto de la UIT será el vigente a la fecha de pago"

(*) Recurso Administrativo: Apelación.

Formulario de registro de infracción con campos para datos del propietario, infractor, papuleta y sanción. Incluye una sección de observaciones y firmas.

LIC. PERALES DAVILA
JEFE DPTO. DE GESTIÓN
SAT CAJAMA



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

3. Que, en la resolución de sanción e informe final ya mencionados no se han pronunciado sobre los requisitos de validez del acto administrativo, considerando que en Derecho Administrativo, especialmente en el PAS, cualquier requisito de fondo y de forma tienen la misma relevancia para la validez del mismo acto. Sin embargo, centraron el análisis SOLAMENTE EN EL EXAMEN DE DOSAJE ETÍLICO, OMITIENDO LAS IRREGULARIDADES QUE SE PUEDEN APRECIAR EN LA MISMA PIT, TRANSGREDIENDO LO ESTABLECIDO POR EL RETRAN, LPAG, pronunciamientos del MTC, especialmente en lo relacionado a infracciones M01 y M02. Asimismo, al omitirse información relevante se considera que se debe declarar la nulidad de pleno derecho sobre este acto administrativo sancionador.
4. Que, el dosaje etílico no es suficiente para acreditar que el administrado estuvo conduciendo o maniobrando algún vehículo, ni que la papeleta haya sido impuesta por oficial verdaderamente competente en la vía pública, por ello es que se requiere que se indique al "testigo" (o policía de apoyo) y su "material probatorio obtenido" en la papeleta, en los recuadros de la misma PIT, que no son facultativos sino obligatorios.
5. Que, las papeletas son actos administrativos de trámite que dan inicio al PAS (Procedimiento Administrativo Sancionador), y que para ser válidas deben contener todos los requisitos de validez y principios (art. IV, art. 3 y art. 230 de la LPAG). Sin embargo, en la papeleta N° 004141-24 DE FECHA 01/12/2024 se han identificado diversos vicios, los cuales constituyen causales por las cuales el presente acto, y por lo tanto todo lo actuado posteriormente, debe ser declarado como nulo ya que también son actuaciones contrarias a lo que establece el artículo 7, 324, 326 y 327 del RETRAN, entre otros, los mismos que señalan cómo se lleva a cabo el procedimiento regular en materia de fiscalización y control del tránsito y transporte.

III.- FUNDAMENTOS DE HECHO Y DERECHO

1.- Que, se solicitó el expediente administrativo completo del caso mediante pedido de acceso a la información el día 16/06/2026, toda vez que hasta tal fecha no llegaba ninguna comunicación, aviso, notificación al domicilio o correo del administrado, tal como se pudo apreciar en el expediente que nos remitió el SAT CAJAMARCA el día 22/06/2026.



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

NOTIFICACION DE LA RESOLUCION FINAL 052-061-00000010-2026 - IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE Inbox x

casilla.papeletas@satcajamarca.gob.pe
to me ▾

Mon, Jun 22, 11:21 AM

RECIBA UN CORDIAL SALUDO A NOMBRE DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE CAJAMARCA Y EL MÍO PROPIO. SE LE NOTIFICA LA RESOLUCION FINAL N° 052-061-00000010-2026 DE LA INFRACCION 004141-24, ASIMISMO SE ANEXA EL INFORME FINAL DE INSTRUCCION N°054-025-00001838-2025.

POR FAVOR CONFIRMAR RECEPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS ADJUNTOS

SALUDOS CORDIALES
ATTE: AREA DE PAPELETAS
SAT CAJAMARCA

One attachment • Scanned by Gmail Add to Drive



Base Legal:

Artículos 299°, 309°, 311°, 312°, 313°, 337°, 341°, anexo Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre; del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC que aprueba el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito y modificatorias. Decreto Supremo N° 004-2020-MTC. Artículos. 20°, 21°, 22°, 23°, 25°, 218°, 220° y 223° del Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el TUO de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General.

Según el D.S 016-2009-MTC el artículo 309°. - Las sanciones administrativas aplicables a los conductores por las infracciones previstas en el presente Reglamento, se encuentra LA MULTA, que hace alusión al art. 311° SANCIÓN PECUNIARIA, Inciso 3° El monto de la UIT será el vigente a la fecha de pago"

(*) Recurso Administrativo: Apelación.

LIC. PERALES DAVILA ESTHER
JEFE DPTO. DE GESTIÓN DE COBRANZA
SAT CAJAMARCA

CARGO DE NOTIFICACIÓN

ACUSE DE RECIBO

Recibido por: _____ DNI N°: _____ Mostró DNI: SI ☐ NO ☐

Relación con el contribuyente: _____

Fecha: 22/06/26. Hora: 11:15 ☒ A.M. ☐ P.M.

FIRMA

Que, el día 01/07/2026 se presentó la solicitud de Acceso a la información a la **COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA** para que aclaren algunos puntos importantes sobre la intervención realizada cuando se impuso la papeleta en cuestión. Es así que lo solicitado fue derivado y sigue actualmente en proceso de atención, tal como indicaron. De los policías señalados, el oficial que figuraba en la papeleta como único interviniente y como el que sancionaba directamente, este trabajaba y continúa todavía en la comisaría señalada (SIAT). Por su parte, el otro oficial, quien figura como el único interviniente directo en los hechos según acta de intervención, este labora en la **COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA-DIVOPUS CAJAMARCA-DUE**, lo cual significa que este agente estaba y está asignado a la División de Orden Público y Seguridad de Cajamarca, cumpliendo labores netamente operativas, preventivas y de



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

patrullaje en las calles o por orden de la comisaría, bajo los lineamientos de la Dirección Nacional de Orden y Seguridad.

Se cumple con informar que la Oficina de Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública de la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial PNP (DIRTTSV PNP), ha trasladado su solicitud con **OFICIO N°217-2026-COMOPPOL-PNP-DIRNOS-DIRTTSV-SEC/TRANSPAR** del 03JUL2026, a la Región Policial Cajamarca por ser de su competencia funcional, toda vez que se verificó en el sistema Integrado de Gestión de Carrera Policial (SIGCP) que el efectivo policial **S2 PNP Eladio CARMONA HUACCHA**, labora en la **COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA - COM CENTRAL CAJAMARCA A** y el **S3 PNP Henry Merupe MINCHAN SANCHEZ**, labora en la **COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA-DIVOPUS CAJAMARCA-DUE**. Asimismo, de acuerdo a lo mencionado, la información solicitada no se encuentra en el marco de las competencias de esta DIRTTSV PNP.

Se expide la presente constancia para el respectivo conocimiento y fines.

Lima, 03 de julio del 2026.

ENTERADO:

FIRMA : _____
POST FIRMA: _____
DNI : _____
FECHA : _____

OS - 389708
Daira HUAMAN PORTOCARRERO
MAYOR S. PNP
JEFE (E) LEY DE TRANSPARENCIA Y
ACCESO A LA INFORMACION - DIRTTSV PNP

Entonces, con este pronunciamiento, ya la propia autoridad confirma que el oficial **S2 PNP ELADIO CARMONA HUACCHA**, quien figuraba en la papeleta de infracción al tránsito como la "autoridad que impone la papeleta", este pertenece al SIAT (Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito), unidad de las comisarias PNP ya que indican que labora en **COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA - COM CENTRAL CAJAMARCA A**. Que un policía labore allí significa que está asignado físicamente y presta servicio en la propia Comisaría Central (de alta complejidad y demanda), siendo una dependencia operativa tipo "A" (categoría principal o comisaría matriz) que depende administrativamente y operativamente de la Dirección Nacional de Orden y Seguridad (DIRNOS) de la Región Policial Cajamarca (REGPOL), bajo los lineamientos del Comando de Operaciones Policiales (COMOPPOL). Por lo tanto, como se irá explicando, un oficial del SIAT **NO ES COMPETENTE PARA SANCIONAR CON PAPELETAS** directamente.

Por otro lado, el oficial **S3 PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ**, quien aparecía como también interviniente en los hechos según el acta de intervención policial de la misma fecha de imposición de la papeleta, este tampoco era competente pues su competencia era ajena al tránsito, toda vez que este oficial en los hechos venía realizando un patrullaje preventivo (disuadir la comisión de delitos, reducir los índices de inseguridad, mantener el orden público, etc.), aun así este policía era quien verdaderamente intervino en la vía pública de forma directa a **ALEX ENRIQUE IZQUIERDO CHUGNAS** y quien efectivamente habría visualizado los hechos, no el otro oficial (**S2 PNP ELADIO CARMONA HUACCHA**) quien pertenece al SIAT pues también figura como "autenticador" en la



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

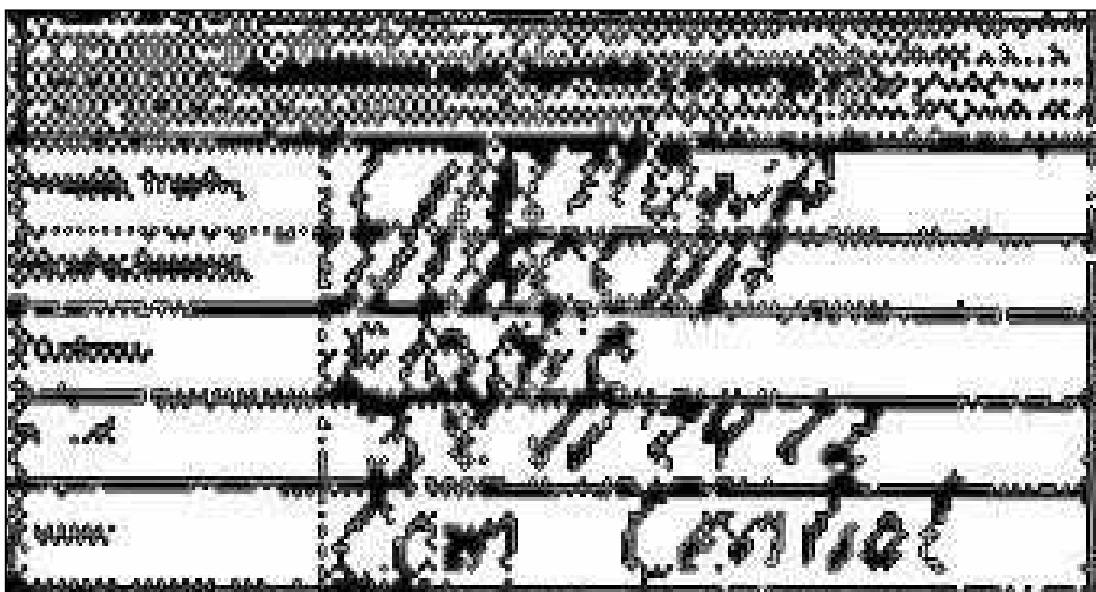
misma acta, a pesar de que aparece como interviniente en la papeleta, lo cual demuestra también graves irregularidades.

Por lo tanto, la afirmación de que IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE fue intervenido por autoridad competente, de forma directa en la vía pública, in situ, en el lugar y momento de los hechos, aquello no corresponde a la verdad, pues el oficial que intervino en la realidad no era competente ya que no pertenecía a tránsito por lo que trasladó al intervenido a la COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA para que ahí recién le "pongan la papeleta", en la cual un personal del SIAT (tampoco competente) efectivamente le impuso la papeleta, quien si bien estaba relacionado al "área o sección de tránsito" por ser del SIAT, cabe aclarar que dentro de esta hay varias unidades especializadas de las cuales el SIAT no tiene ninguna competencia para fiscalizar y sancionar directamente con papeletas de infracción al tránsito.

Respuesta de la comisaría en cuestión:

Integrado de Gestión de Carrera Policial (SIGCP) que el efectivo policial S2 PNP Eladio CARMONA HUACCHA, labora en la COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA - COM CENTRAL CAJAMARCA A y el S3 PNP Henry Merupe MINCHAN SANCHEZ, labora en la COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA-DIVOPUS CAJAMARCA-DUE. Asimismo, de acuerdo a lo

Papeleta:



*SAT envió la papeleta poco legible, se corrobora con el acta



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

Acta:

CONTENIDO

◦ ACTA DE INTERVENCIÓN POLICIAL S/N 2020FRENPOL CAJ / DIVOPUS COM CENTRAL A. EN LA CUIDAD DE CAJAMARCA, SIENDO LAS 05:00 HORAS DEL DÍA 01DIC2024, EL SUSCRITO S3 PNP MINCHAN SÁNCHEZ HENRRY CON CIP N° 32340224, ENCONTRÁNDOSE DE SERVICIO DE PATRULLAJE INTEGRADO A BORDO DEL

INTERVINIENTE : SO.3RA. PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ

AUTENTIFICADOR 1 : SO2.PNP ELADIO CARMONA HUACCHA

AUTENTIFICADOR 2 : CMDTE.PNP MANRIQUE DE LARA ESQUIVEL, SAUL OMAR

2.- Por otro lado, en la papeleta de infracción de tránsito ya señalada se advierte una evidente omisión de información esencial que afecta directamente la validez del acto administrativo sancionador. Específicamente, en el campo destinado a consignar los datos del testigo o del efectivo policial que habría actuado como apoyo y denunciado la intervención (que no es competente), pues no se ha registrado dato alguno, sin ignorar la falta de material probatorio, otro vicio de nulidad. Sin embargo, en el cuerpo de la papeleta se hace referencia a la supuesta intervención de un efectivo policial, sin que dicho agente haya sido debidamente identificado conforme a lo exigido por el propio formato del documento y RETRAN, además de no haber sido competente para redactar e imponer papeletas de infracción al tránsito. **En ese sentido, corresponde exponer que, tanto el policía supuestamente interviniente en la propia papeleta impuesta como el que figura como también interviniente en los hechos según el acta policial de la misma fecha en la que redactó la papeleta, estos mismos oficiales son distintos, es decir, personas distintas de los cuales solo uno verdaderamente habría intervenido al supuesto infractor, siendo en este caso el S3 PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ.**

Entonces, tal como se señalaba, el efectivo policial "interviniente" según la PIT era el **oficial S2 PNP ELADIO CARMONA HUACCHA**, quien supuestamente "levantó" directamente en vía pública la papeleta N° 004141-24 el día 01/12/2024. Sin embargo, en el acta figuraba este mismo oficial como el "AUTENTIFICADOR" en los hechos y como **INTERVINIENTE REAL EN LOS HECHOS E INTERVENCIÓN: el oficial S3 PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ**, quien firmó como interviniente en el acta de fecha 01/12/2024. **Por lo tanto, quien verdaderamente intervino en la vía pública y tendría que haber recogido material probatorio de los hechos, testigos e intervención realizada en su momento era el oficial S3 PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ** (quien sería el policía de apoyo o testigo en la papeleta),



Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

También corresponde señalar que en la papeleta original se puede apreciar que **no permitieron que el supuesto infractor consigne sus observaciones** sobre el hecho de que no le permitieron ver en su momento la papeleta, la misma que por desconocimiento terminó firmando cuando se la mostraron ya con toda la información que se puede apreciar, que también indicaron el nombre del interviniente real en el apartado de "otros datos adicionales", cuando se lo debió indicar como el testigo con su material probatorio, tal como exige la papeleta:

[illegible]



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

Papeleta sin datos del testigo y material probatorio marcado

3.- Por otro lado, cabe aclarar que el acta o dosaje no constituyen por sí solos como pruebas suficientes para condenar o sancionar a una persona, ya que no reemplaza a los medios probatorios a cargo del interviniente o policía competente requeridos para destruir la presunción de inocencia. El acta por sí sola resulta insuficiente por lo siguiente: su naturaleza jurídica, ya que no es propiamente una prueba documental, sino una "prueba documentada". Su valor se limita a dejar constancia de cómo, cuándo y dónde ocurrieron los hechos al momento de la intervención. Es de "hechos, no de dichos": su objetivo es registrar circunstancias objetivas. Las declaraciones de los involucrados o testigos deben formalizarse mediante actas o declaraciones específicas (con presencia fiscal y abogado). Debe ser corroborada debido a que, para desvirtuar la presunción de inocencia, el acta debe estar respaldada por otros medios probatorios periféricos y objetivos (ej. pericias, declaraciones testimoniales en juicio oral, videos o incautaciones). Por su parte, el dosaje solo prueba el estado de ebriedad pero no la conducta de "conducir", por sí solo no ayuda a probar o demostrar que el supuesto infractor haya sido intervenido y sancionado por autoridad competente, ni que se haya respetado correctamente el procedimiento regular establecido.

Al respecto, cabe mencionar y detallar que el artículo 8.2 de la Convención Americana dispone que: *"toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca legalmente su culpabilidad"*. En la sentencia del Caso Suárez Rosero vs. Ecuador, de fecha 12 de noviembre de 1997, la Corte Interamericana destacó que en el derecho a la presunción de inocencia *"subyace el propósito de las garantías judiciales, al afirmar la idea de que una persona es inocente hasta que su culpabilidad sea demostrada"*. De este principio se deriva *"la obligación estatal de no restringir la libertad del detenido más allá de los límites estrictamente necesarios para asegurar que no impedirá el desarrollo eficiente de las investigaciones y que no eludirá la acción de la justicia, pues la prisión preventiva es una medida cautelar, no punitiva"*.

Para la Corte Interamericana, este derecho también *"exige que una persona no pueda ser condenada mientras no exista prueba plena [entiéndase prueba suficiente y pertinente] de su responsabilidad penal. Si obra contra ella prueba incompleta o insuficiente, no es procedente condenarla, sino absolverla"* (Caso Cantoral Benavides vs. Perú sentencia del 18 de agosto de 2000). De la jurisprudencia citada, puede concluirse que el derecho a la presunción de inocencia se configura como una regla de tratamiento del imputado y como una regla de juicio. Sobre la extensión de este derecho, conviene tener presente que el Tribunal Europeo ha precisado que



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

"no se limita a una simple garantía procesal en materia penal. Su alcance es más amplio y se extiende a todo procedimiento administrativo, fiscal, laboral y de cualquier naturaleza y exige que ningún representante del Estado o de la autoridad pública declare que una persona es culpable de una infracción antes de que su culpabilidad o responsabilidad haya sido establecida en forma definitiva por un tribunal o por la autoridad administrativa" (Caso Lizaso Azconobieta c. España, sentencia del 28 de junio de 2011).

Por dicha razón, el Tribunal Europeo ha precisado que la violación del derecho a la presunción de inocencia puede emanar no solo de un juez o de un tribunal sino también de otros agentes del Estado y personalidades públicas (Cfr. Caso *Allenet de Ribemont c. Francia*, sentencia del 10 de febrero de 1995, Caso *Daktaras c. Lituania*, sentencia del 10 de octubre de 2000 y Caso *Lizaso Azconobieta c. España*, sentencia del 28 de junio de 2011). Como regla de juicio, la presunción de inocencia impone que para declarar la responsabilidad penal de una persona se *"requiere de una suficiente actividad probatoria de cargo, obtenida y actuada con las debidas garantías procesales*. En caso de duda sobre la responsabilidad penal debe resolverse a favor del imputado" (inciso 1 del artículo II del Título Preliminar del Código Procesal Penal). Esta perspectiva de la presunción de inocencia determina que no puede trasladarse la carga de la prueba a quien precisamente soporta la imputación, pues eso significaría que lo que se sanciona no es lo que está probado en el proceso o procedimiento, sino lo que el imputado, en este caso, no ha podido probar como descargo en defensa de su inocencia (Cfr. STC 02192-2004-AA/TC).

Por su parte, en sede administrativa, este derecho se denomina presunción de licitud y se encuentra previsto en el artículo 230.9 de la LPAG, cuyo texto dispone: *"9. Presunción de licitud.- Las entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes mientras no cuenten con evidencia en contrario"*.

Al respecto, el Tribunal Constitucional también ha señalado lo siguiente: *"(...) el principio de presunción de inocencia se despliega transversalmente sobre todas las garantías que conforman el derecho a la tutela jurisdiccional efectiva. Y, mediante él, se garantiza que ningún justiciable pueda ser condenado o declarado responsable de un acto antijurídico fundado en apreciaciones arbitrarias o subjetivas, o en medios de prueba, en cuya valoración existen dudas razonables sobre la culpabilidad del sancionado. El contenido esencial del derecho a la presunción de inocencia, de este modo, termina convirtiéndose en un límite al principio de libre apreciación de la prueba por parte del juez, puesto que dispone la exigencia de un mínimo de suficiencia probatoria para declarar la culpabilidad, más allá de toda duda razonable"*. De lo expuesto, se concluye que toda persona tiene derecho a la presunción de su inocencia, hasta que se demuestre lo



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

contrario. Es decir, ninguna persona puede ser sancionada sin la existencia de pruebas que generen convicción sobre la responsabilidad de que se le atribuye; por lo que no puede ser sancionado sobre la base de meros indicios, presunciones o sospechas.

Además, debe tenerse en cuenta que en virtud de los principios de impulso de oficio y verdad material, la carga de la prueba recaía básicamente en la Entidad, razón por la cual tenía el deber de realizar todas las actuaciones necesarias para obtener convicción suficiente sobre la responsabilidad del sancionado. Sin embargo, en el presente procedimiento no se ha cumplido este deber, tal como se desprende de los fundamentos de la presente nulidad.

En este sentido, es doctrina jurisprudencial que: en el desarrollo del procedimiento administrativo general se asume que, en virtud del principio de verdad material, la carga de la prueba recae básicamente en la Administración, dado que ésta asume un rol decisorio de los casos, puesto que emite resolución respecto de la petición del administrado, y también asume un rol de parte interesada, en virtud de su función de servicio de los intereses generales. Sin embargo, ello no enerva la aplicación del principio general de la carga de la prueba en materia procesal (administrativa), mediante el cual se indica que quien afirme un hecho debe probarlo. En tal sentido, cuando en un procedimiento un administrado formula una petición o recurso, o absuelve el cargo de una denuncia formulada en su contra, se deben acompañar las pruebas que sustenten los hechos alegados en su pretensión frente a la Administración. Sin embargo, la aplicación de los principios de verdad material y de impulso de oficio en el procedimiento administrativo hacen que sobre la Administración también recaiga un deber específico de realizar las actuaciones necesarias para obtener la convicción suficiente que le permite emitir un pronunciamiento. En tal virtud, la autoridad administrativa no sólo debe ajustarse a las pruebas ofrecidas y actuadas por las partes, sino que debe también atender a los principios de impulso de oficio y de búsqueda de la verdad material. Es así, que la doctrina entiende que corresponde a los órganos que intervienen en el procedimiento administrativo, realizar las diligencias tendientes a la averiguación de los hechos que fundamentan la decisión.

De acuerdo a lo señalado en los numerales precedentes, se desprende que las actuaciones realizadas por los policías involucrados en la imposición de la papeleta y del actuar del SAT Cajamarca no fueron suficientes para generar convicción de la responsabilidad del recurrente en sede administrativa, respecto a comisión de la falta relacionada con el hecho de conducir en estado de ebriedad participando (causando) en un accidente, causando daños a terceros, tal cual está descrita en la tabla de infracciones nacional.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

En efecto, cabe aclarar que cuando los intervenidos se acogen al principio de oportunidad, como salida rápida del proceso penal, en este caso el agraviado solamente indican que habría sido el estado y no terceros por cuanto la reparación que se pactó con la fiscalía, por lo cual el SAT Cajamarca al momento de calificar la sanción debió prever tales hechos e imponer una sanción que no sea tan lesiva contra el administrado en función a los principios de razonabilidad y proporcionalidad consagrados en la LPAG. Sobre el particular, es necesario recordar también que el Tribunal Constitucional ha precisado en varias ocasiones que el derecho fundamental a la presunción de inocencia se proyecta también a los procedimientos en los que se aplica la potestad (administrativa) sancionadora. Este derecho garantiza en el ámbito de un proceso la ausencia de toda sanción si no se ha probado fehacientemente la comisión de la infracción imputada. La potestad sancionadora que detenta la Entidad no se puede aplicar sobre una presunción de culpabilidad, sino por el contrario, cuando se ha demostrado con pruebas idóneas la responsabilidad directa del imputado en la infracción atribuida. Finalmente, de acuerdo a lo señalado en los numerales precedentes, se desprende que las actuaciones realizadas por la Entidad no fueron suficientes para generar convicción de la responsabilidad del recurrente, respecto de la imputación de dicha infracción, pues así se haya manejado en estado de ebriedad igualmente deben acreditar la responsabilidad directa como causante del accidente así como probar que hubo uno, por lo tanto, en aplicación de los principios de presunción de inocencia, verdad material, razonabilidad y proporcionalidad que sustentan el procedimiento administrativo sancionador, se debe declarar fundada la nulidad deducida.

4.- Por otro lado, volviendo a la cuestión sobre a qué unidad pertenecían estos oficiales y si estaban facultados, o alguno de ellos, así como el motivo por el cual no consignaron testigo y sus pruebas, en el acta se podía confirmar que el policía que intervino y el que firmó la papeleta eran distintos (debido a que el lugar de intervención e imposición de la papeleta eran distintos). En ese sentido, el policía que impuso la papeleta pertenecía a la "Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito" (SIAT), comúnmente llamada "sección tránsito", pues fue dispuesto directamente (a comisaría) a tal área de investigación de la PNP en la COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA, a pesar de que el oficial que intervino en el momento y lugar de los hechos no recogió ni obtuvo o presentó el material probatorio de los hechos e intervención realizada, elementos requeridos también en la propia papeleta, pero que, justamente por desconocimiento del RETRAN por no ser de tránsito, este oficial no consignó tal información.

Es por tal motivo que tampoco se pronunciaron en el IFI ni resolución de sanción sobre estos elementos pues, de haberse

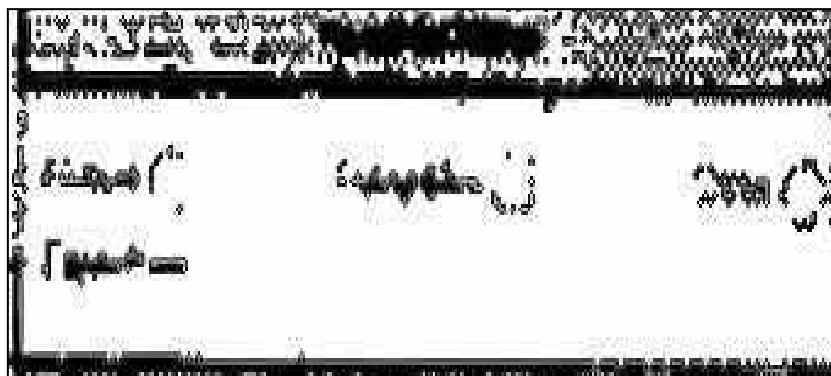
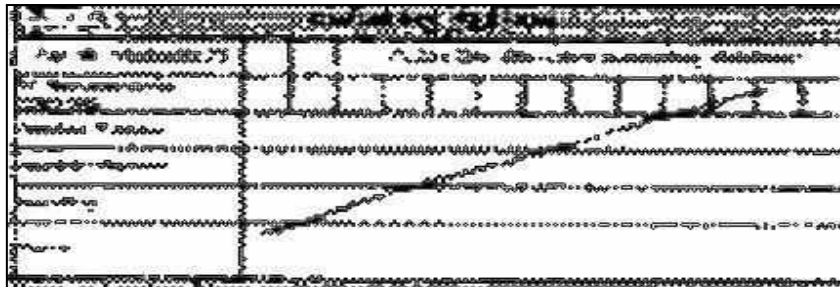


CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

realizado estos pasos, el presente PAS tendría sustento en la imputación de los hechos. A pesar de ello, tampoco se pronunciaron en la propia papeleta, acta, IFI o resolución sobre la realización del peritaje técnico de daños a los vehículos involucrados, el cual debía realizarse, no solo bastando el dosaje el cual solo prueba el estado de ebriedad pero no el hecho de conducir ni la materialización de un accidente de tránsito (Y QUE EL SUPUESTO INFRACTOR LO HAYA OCASIONADO). Solo se limitaron a consignar en la papeleta el número del certificado del dosaje y su resultado, lo cual es como si se hubiera tenido ya listo el resultado al momento de los hechos, lo cual es ilógico (papeleta se impuso en comisaría, no in situ).

5.- Por lo tanto, queda confirmado que el efectivo policial que figura en la papeleta N° 004141-24 del 01/12/2024 NO intervino en la vía pública directamente en su momento, en el lugar y fecha de los hechos al supuesto infractor, que tampoco era competente pues pertenecía al SIAT de la COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA, además de que no se obtuvo información o pruebas de los hechos e intervención realizada, es decir pruebas del "testigo", mucho menos la identificación de este último, ni las pruebas de la responsabilidad directa del supuesto infractor en el supuesto accidente (que haya ocasionado el accidente).



6.- Cabe aclarar que dicha sección (SIAT) pertenece funcional y orgánicamente a la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT), el cual se especializa en investigar accidentes de tránsito complejos y fatales, pero no se



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

encarga de lo mismo que supervisa y gestiona la **DIVTRAN (División de Tránsito)** a través de la **Unidad de Tránsito y Seguridad Vial (UTSEVI)** de la **Policía Nacional del Perú (PNP)**, el cual es el **órgano especializado que se enfoca en la gestión operativa del tránsito, control vial, y fiscalización diaria (pueden imponer papeletas)**. Ambas divisiones están adscritas a la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial (DIRTTSV) de la PNP. Entonces, referirse a "sección" de tránsito es muy ambiguo y en caso de duda, se debe interpretar a favor del administrado, en función de lo que se argumenta y demuestra pues tampoco hay motivo para que esta ambigüedad o falta de pruebas sea interpretada en su contra.

7.- Es así que tiene más sentido lo señalado si se toma en cuenta que el personal del SIAT, tal como indica su nombre (Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito), se encarga de **investigar y no de fiscalizar**, es por ello que el policía que figura en papeleta se trata del "INVESTIGADOR" (o también referido como el INSTRUCTOR/AUTENTIFICADOR) en los hechos, pues señalan que laboraba bajo esa unidad. Por lo tanto, cabe aclarar que estar de servicio en la "sección de tránsito" de la PNP en las comisarias (SIAT) significa formar parte del personal policial que permanece en **dentro de la propia comisaría o unidad especializada**, listos para atender cualquier eventualidad, emergencia o servicio extraordinario que el personal de servicio activo o disponible le deleguen. Aunque no esté patrullando o dirigiendo el tránsito activamente en la calle, este personal debe permanecer en la unidad (comisaría, área de tránsito o accidentes) para atender inmediatamente, si es que se requiere el apoyo, situaciones imprevistas tales como accidentes de tránsito graves, congestión vehicular extrema, operativos especiales o apoyo a otras unidades. En resumen, implica estar "en reserva" activa dentro de la unidad de investigación de la "sección tránsito", cubriendo "la espalda" de los efectivos que están en la vía pública ante cualquier necesidad urgente. **En el presente caso no se comprobó que hubo accidente de tránsito, y que el Sr. ALEX ENRIQUE IZQUIERDO CHUGNAS lo haya ocasionado. Por lo tanto, en caso de duda, se debería interpretar a favor del administrado quien es el recurrente en esta ocasión pues no hay motivo para que esta ambigüedad o falta de pruebas sea interpretada en su contra tampoco.**

8.- Lo previamente señalado guarda relación con lo demostrado en el acta de intervención policial de la misma fecha que la papeleta: el policía que figura en la papeleta tiene distinta participación en los hechos pues es también el AUTENTIFICADOR. Entonces, lo que se puede observar cobra sentido pues el autenticador, instructor o certificador, sea la denominación o función que se indique, no es lo mismo que "INTERVINIENTE" en los hechos ya que este es el policía que, valga la redundancia, interviene de forma directa en la vía pública ante la comisión de una supuesta infracción al tránsito y sanciona "in situ". Además, la comisión de una infracción M01 no es flagrante, en primer



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

momento se presume que se cometió la infracción M02 debido una sospecha inicial en las primeras diligencias como son el test de HOGAN o alcoholímetro, el cual funciona como dispositivo de aliento utilizado para medir el nivel de alcohol en el organismo de los conductores durante las intervenciones de rutina o emergencias. **Se debe tener en cuenta siempre que la infracción requiere que "se supere los límites permitidos"**. Si el intervenido no pasa estas pruebas o se tiene una fuerte sospecha de la comisión de la infracción, el policía asignado al control y fiscalización del tránsito puede sancionar directamente con la papeleta, pues *"(e)l resultado de las pruebas realizadas mediante equipos, aparatos o artefactos certificados por la autoridad nacional competente constituye medio probatorio suficiente"* (art. 307, RETRAN). Posteriormente a la intervención del agente de tránsito, el intervenido es conducido a comisaría para el examen etílico o toxicológico correspondiente, cuyo resultado puede demorar cierto tiempo o hasta días en salir, así como para la realización del o los peritajes correspondientes.

Entonces, también después de ocurridos los hechos de la infracción, es que se procede con la realización y obtención de los resultados del peritaje técnico realizado al o a los vehículos involucrados para certificar de manera técnica y objetiva la magnitud de los daños materiales sufridos por el accidente, si es que hubo uno como tal, así como la relación directa entre el impacto y el incidente, si el daño causado al vehículo era reciente, o si ya se presentaban los daños antes de los hechos.

Entonces, como se indicaba anteriormente, en la papeleta original ya se indicaban el resultado del dosaje, por lo cual es imposible que la papeleta se haya impuesto en la vía pública al momento y lugar de los hechos:



9.- En ese sentido, se confirma que el oficial que firmó como interviniente y aparentemente competente en la papeleta, porque



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

no lo era, en realidad no estuvo en los hechos y tan solo recibió la información narrada por el real y único oficial interviniente, por ello es que la papeleta se firma en comisaría por un oficial del SIAT, si bien relacionado al área de tránsito, **NO ERA COMPETENTE PARA IMPONER PAPELETAS Y SANCIONAR CON ESTAS DIRECTAMENTE.**

10.- Todo lo señalado demuestra y **CONSTITUYE UN VICIO DE NULIDAD DE PLENO DERECHO DEL ACTO ADMINISTRATIVO** al contravenir lo dispuesto en el RETRAN, LPAG y por el propio MTC, y demás disposiciones que se irán acotando. Asimismo, se indica que el oficial que figura como interviniente en el acta, **el S3 PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ**, era solo el "OPERADOR" de la unidad móvil asignada a comisaría con la cual se realizaban los patrullajes preventivos, estando la unidad a la que pertenecía este oficial especializada en intervenciones de alto riesgo y patrullaje táctico, en control y supervisión de la seguridad pública para disuadir la comisión de delitos y faltas, pudiendo realizarse mediante el patrullaje integrado junto al serenazgo.

La principal misión de estos policías es prevenir, combatir y atender la delincuencia común o crimen organizado mediante la prevención y detección de delitos o faltas a través del patrullaje preventivo, utilizando motocicletas o vehículos especiales para ingresar rápidamente a zonas inaccesibles para los patrulleros tradicionales mediante el patrullaje táctico integrado ya estos operan en puntos críticos, zonas de alta incidencia delictiva o en los lugares dentro de la jurisdicción que la comisaría les asigne dentro de horarios específicos, todo con la finalidad de poder disuadir a los criminales o la comisión de crímenes mediante el patrullaje rutinario. Es por ello que el oficial interviniente en este caso no podía "llenar" información en la papeleta o requerir información que solo el oficial que fiscaliza el tránsito puede requerir. Estas unidades que patrullan, como por ejemplo los Halcones, permiten una respuesta inmediata ante emergencias, delitos flagrantes y el control del orden público, operando con mayor versatilidad y cubriendo áreas más amplias que el patrullaje a pie. En este caso, se trataba del personal motorizado asignado a la comisaría de la zona para el patrullaje preventivo. En ese sentido, cabe recalcar que la **COMPETENCIA DEL EFECTIVO POLICIAL INTERVINIENTE ES UN REQUISITO ESENCIAL DE VALIDEZ DEL ACTO ADMINISTRATIVO Y SU OMISIÓN O DEFECTO LO CONVIERTE EN NULO**, teniendo en cuenta que jamás se adjunto material probatorio, ni se identificó al testigo en la papeleta por parte del policía que intervino, ni por parte del que sancionaba con la papeleta, toda vez que son ellos quienes deben adjuntar dicho material, es decir, demostrar que se cometió la infracción tal cual se indica en la tabla de infracciones, de forma taxativa, no trasladando toda la carga al administrado o sancionado. No se debe dejar de lado la falta de comprobación de la participación directa del administrado en el mencionado accidente en el expediente administrativo.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

11.- Entonces, con todo lo que se viene señalando y que se seguirá explicando, se quiere dejar bien en claro que la falta de competencia en la emisión de un acto administrativo que inicia un procedimiento sancionador (con la papeleta) constituye un vicio grave que genera nulidad de pleno derecho. Este acto viciado afecta severamente los derechos fundamentales y garantías del administrado, principalmente el debido procedimiento. La autoridad solo puede actuar cuando la ley le otorga facultades expresas. La falta de esta habilitación legal anula el acto. Es así que el incumplimiento de los requisitos de validez (competencia, objeto, finalidad, motivación, procedimiento regular) y la inobservancia del debido procedimiento, al originar un procedimiento sancionador, afectan principalmente el debido procedimiento administrativo, el derecho de defensa, la seguridad jurídica, el principio de legalidad y la presunción de inocencia del administrado, pues también se vulnera el derecho a obtener una debida motivación. Cabe aclarar que el administrado no tenía total certeza sobre la falta de legalidad de las actuaciones de la autoridad, afectando su confianza en la actuación pública, toda vez que, si bien no se enviaron los recursos impugnatorios (descargos) en su momento por falta de conocimiento en la materia, el supuesto infractor no tenía conocimiento pleno sobre todos los vicios y abusos cometidos en su contra, motivo por el cual se **APELA** en esta ocasión, conforme a ley y dentro de plazo, pues un procedimiento viciado conlleva a una sanción ilegítima. Que, más bien los policías privaron de acceder y visualizar al administrado cuando le redactaron y pusieron la papeleta, que fueron estos quienes indicaron, por su cuenta, información del dosaje etílico en un campo que no correspondía pues la papeleta se impuso en comisaría con el resultado del dosaje etílico ya listo, tiempo después de la comisión de la supuesta infracción. Por tal motivo, según las circunstancias en las que sucedieron los hechos, es que se ha generado una falta de confianza en la legitimidad de la intervención y sanción realizadas.

12.- Por otro lado, se indica que, si bien la autoridad administrativa interpreta que corresponde solo a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos, informes, entre otros, orientados a verificar la verdad material de los hechos, se debe tener claro que en todo momento se debe respetar la presunción de inocencia, es decir, que los administrados han actuado conforme a sus deberes y respetando las normas. La naturaleza sustancialmente procesal de la presunción de inocencia (artículo 230, numeral 9), se manifiesta en que la carga de la prueba recae sobre la Administración permitiendo la destrucción de la presunción, la cual es siempre posible pero como mínimo debe suponer la prueba de los hechos constitutivos y de los elementos integrantes del tipo. La imputación de responsabilidad no puede realizarse por simples indicios y conjeturas, sino que debe estar suficientemente razonada (Guía práctica sobre el procedimiento



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

administrativo sancionador - actualización el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobada con Resolución Directoral N° 002-2017-JUS/DGDOJ, 7 de junio de 2017, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos). Por lo tanto, la LPAG establece que las entidades públicas deben respetar la presunción de no existencia de responsabilidad administrativa mientras no se demuestre lo contrario. Este principio se deriva del principio constitucional a la presunción de inocencia previsto en el literal e) del inciso 24 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, el cual señala que toda persona es considerada inocente mientras no se haya declarado su responsabilidad. Por lo tanto, en el PAS es que operan los principios de oficiosidad y verdad material (art. IV, numerales 1.3 y 1.11) ya que determinan que la carga de la prueba recae sobre la administración pública.

13.- Es así que la entidad, en este caso el SAT CAJAMARCA, debería investigar y verificar los hechos reales (verdad material) a partir de lo imputado por parte de la autoridad policial, impulsando el proceso de oficio para demostrar la infracción, en lugar de limitarse solo a esperar las pruebas aportadas por el administrado, quien está en una relación asimétrica de poder, en desventaja, sobre el conocimiento de las actuaciones sancionadoras que se realizan en el PAS. Por lo tanto, la autoridad tiene el deber de investigar la realidad de los hechos, no solo lo que consta en en la papeleta y dosaje etílico. Esto significa que, aunque el investigado no presente pruebas, la administración debe buscar las necesarias para asegurar que la sanción se base en hechos reales, no solo en presunciones, demostrar que el supuesto infractor sí cometió la infracción tal cual está tipificada en la tabla de infracciones, y así no permitir que luego se apelen estos vicios o causales de nulidad. En ese sentido, sobre el examen de dosaje, cabe aclarar que este solo avala el estado de ebriedad, mas no el hecho de que la persona haya estado manejando un vehículo, conducta infractora en la sanción administrativa (no relevante con la investigación realizada en la parte penal de los hechos, cuyo caso quedó archivado) y que este haya ocasionado un accidente de tránsito con daños materiales o personales. Además, no se debe ignorar que los hechos descritos en el acta de intervención solo constituyen ello, la mera descripción de los hechos desde el punto de vista del oficial que intervino al supuesto infractor. **Cabe señalar que en la parte penal por el supuesto de conducir en estado de ebriedad, en lo que es el delito lo que se tutela es el bien jurídico de la seguridad pública, sin embargo en la parte administrativa con el PAS lo único que se tutela es la "no infracción" al RETRAN y el cumplimiento de las normas de tránsito a lo cual interviene el MTC, no el fiscal o juez como en la otra vía, por lo que debe tenerse en cuenta que ambas "ramas" son autónomas e independientes pues no es posible que una prueba actuada en la parte penal se traslade al presente PAS sin previo contradictorio y demás pruebas en la vía administrativa que, si bien guardan relación respecto de un mismo hecho, no comparten el mismo**



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

fundamento sino se recaería en una configuración de "Non bis in idem", el cual es un principio que no solo evita que se mezcle una sanción penal con una administrativa por la misma razón, sino que también prohíbe que dos entidades administrativas diferentes (o la misma entidad en dos procesos distintos) impongan multas o castigos por el mismo hecho, sujeto y fundamento.

14.- Por otro lado, corresponde también dejar claro que, cuando el supuesto infractor opta por acogerse al principio de oportunidad, esta es una salida alternativa, rápida y económica para finalizar el proceso penal, "salir rápido" de la detención y evitar una sentencia condenatoria, así como el desgaste emocional y económico de un juicio que pudiera ser largo, a cambio de reparar el daño (al Estado). Sin embargo, esta decisión no implica automáticamente el reconocimiento de la **falta administrativa** ni el pago de la papeleta de tránsito impuesta. Por lo tanto, acogerse al principio de oportunidad tampoco obliga a pagar la papeleta ni implica reconocer la culpa administrativa de inmediato. El administrado aún puede impugnar la papeleta (por vicios en el dosaje, falta del peritaje, errores de forma, etc.) ante la autoridad administrativa, a pesar de haber firmado el acuerdo penal. No olvidar que el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios establece que, cuando la infracción es de naturaleza netamente pecuniaria (es decir sin sanción **no pecuniaria como es la suspensión, inhabilitación o cancelación de la licencia de conducir**), el pago ahí sí significa la aceptación de la infracción.

12.2. En el caso de las infracciones cuya sanción es de naturaleza netamente pecuniaria, el reconocimiento de la responsabilidad se realizará mediante el pago del monto de la multa correspondiente a la infracción y su aceptación por parte de la autoridad competente. En este supuesto se declara la responsabilidad administrativa del administrado y se dispone el archivo del procedimiento.

15.- Es así que, siguiendo ahora al principio de veracidad (numeral 1.7, art. IV de la LPAG), con este se establece que se debe interpretar en la tramitación del procedimiento administrativo que se presumen que los documentos y declaraciones formulados por los administrados responden a la verdad de los hechos que ellos afirman y el de verdad material (numeral 1.11, art. IV de la LPAG), el cual obliga a la autoridad administrativa a verificar plenamente los hechos reales que sustentan sus decisiones, priorizando la realidad objetiva sobre las formalidades o documentos presentados (verdad formal) y defiende la justicia sustancial, facultando a la administración para



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

investigar de oficio incluso más allá de lo propuesto por el administrado (de oficio), con lo cual se busca asegurar que las resoluciones administrativas se basen en hechos verídicos, garantizando decisiones más justas, evitando que el exceso de formalismo prevalezca sobre lo que realmente sucedió y no se emitan sanciones basadas en situaciones falsas o incompletas, especialmente en fiscalización. Es por todo ello que es la autoridad quien debe también verificar los hechos que motivan sus decisiones mediante los medios probatorios necesarios (actas de fiscalización, fotos, informes), teniendo en cuenta que son aquellos quienes tienen dominio sobre la materia y se entiende conocen sobre el PAS en tránsito.

16.- ES ASÍ QUE TODO LO PREVIAMENTE SEÑALADO TIENE CONCORDANCIA CON LOS ARTÍCULOS 326 y 327 DEL PROPIO RETRAN, LOS CUALES SEÑALAN QUE SE DEBEN ADJUNTAR MEDIOS PROBATORIOS DEL TESTIGO (INCLUSO POLICÍA NO COMPETENTE), NO BASTANDO SOLO LA FIRMA DEL OFICIAL QUE APARENTEMENTE INTERVIENE, pues tan importante y necesario es ese requisito que, de faltar alguno, el acto administrativo conocido como papeleta de infracción al tránsito nace o se vuelve "NULO", es decir, desde el inicio. Inclusive, si el oficial que intervino **NO ERA ASIGNADO AL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DEL TRÁNSITO** pero sí asignado a la investigación de los accidentes de tránsito, es decir, no podía poner papeletas pero igual se lo podía consignar como testigo y adjuntar sus medios probatorios de los hechos (numeral 3, art. 327 del RETRAN), el cumplimiento de aquello tampoco se puede corroborar si la entidad policial nunca obtuvo ese material ni tampoco lo compartió para su análisis, simplemente siendo enviada la papeleta a la entidad o municipalidad correspondiente, quienes no siempre revisan de fondo el asunto, limitándose a emitir resolución para sancionar al administrado cuando no presentó sus descargos, quien en este caso no tenía ningún conocimiento avanzado sobre estos temas. Es por ello que se indica que, como la carga de probar recae **también** en la administración, esta es quien debe acreditar objetivamente y suficientemente, en principio, la responsabilidad del administrado. En ese sentido, como bien se señaló, en esta oportunidad se presentan las pruebas para su consideración, como ya se ha argumentado a lo largo del escrito.

17.- Ahora, en relación a la forma de detectar e imponer papeletas que se venía señalando y haciendo referencia todo esto se encuentra señalado por el propio RETRAN en su artículo 327. Es así que, la PIT en cuestión, esta se ha "llenado" o impuesto incumpliendo lo señalado por la RETRAN (también lo establecido en la LPAG, MTC y TC) el cual taxativamente establece tres formas de detección de las infracciones (numerales 1, 2 y 3): 1. Directa (Intervención para la Detección de infracciones del Conductor en la Vía Pública), 2. Automatizada (Detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos) y 3. Denuncia ciudadana (Detección de infracciones por denuncia ciudadana). En el presente caso, según



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

lo indicado en la papeleta, IFI y resolución de sanción ya señalados, estos indican que la intervención habría sido de forma "directa", es decir, por autoridad competente en la vía pública, lo cual se ha demostrado que no fue así.

En el caso del señor IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE anotamos tres situaciones:

1. En la papeleta no se señaló que existiera un hecho flagrante que haya justificado la intervención. En el acta tampoco se menciona si había algún operativo. La ausencia del hecho flagrante o de un operativo consignado en la papeleta (observaciones) también lesionaría el principio de legalidad e inocencia, pues tiene que existir un motivo para detener el vehículo.
2. El interviniente en los hechos no tenía competencia para imputar cargos por infracciones de tránsito porque no estuvo asignado al control de tal materia en las zonas urbanas, sino que estaba asignado a la comisaría de su región policial, ello explica el porqué no firmó la papeleta y permitió que lo haga otro efectivo policial ya en comisaría, quien tampoco era competente y que no estuvo en el lugar de los hechos al cual tampoco se le brindó el material probatorio ni identificación del testigo, quien habría sido el interviniente por lo que debió consignarlo como tal, con su información completa y pruebas.
3. Estos hechos permiten concluir que **el oficial S2 PNP ELADIO CARMONA HUACCHA NO INTERVINO A IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE CON EL PROCEDIMIENTO DE FLAGRANCIA DEL ARTÍCULO 327 DEL RETRAN (numeral 1 "Intervención para la Detección de infracciones del Conductor en la Vía Pública") Y QUE TAMPOCO LE IMPUSO LA PAPELETA AL ADMINISTRADO DIRECTAMENTE EN LA VÍA PÚBLICA**, bajo esta premisa. Es así que, tomando en consideración a las formas de detección e intervención para la fiscalización del tránsito en el artículo 327 del RETRAN, se incumplió con respetar el procedimiento de detección establecido en el numeral 3 del art. 327 del RETRAN ("Detección de infracciones por denuncia ciudadana"), el cual establece el procedimiento para que cualquier ciudadano (incluyendo al policía sin competencia para imponer papeletas de tránsito) **pueda realizar una denuncia** mediante informe o resolución de inicio por la supuesta comisión de una infracción al policía que sí tenga competencia o ante la entidad o autoridad que formalizará el PAS contra el administrado. Por ello, resaltamos también que el texto original del procedimiento de imputación de cargos en caso de denuncia, ha evolucionado históricamente desde que fue



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

publicado el 22 de abril de 2009; así vemos que en un principio se establecía de la siguiente forma: "Será igualmente factible que cualquier efectivo policial o cualquier ciudadano con medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar debidamente identificado, denuncie ante al efectivo policial asignado al control de tránsito en forma inmediata la ocurrencia de alguna infracción al tránsito, el cual levantará la respectiva papeleta, que será suscrita por el agente y el denunciante. Éste último tendrá la calidad de testigo del hecho" - Cita de acuerdo con el numeral 4 del texto original del artículo 327 del RETRAN. Entonces, como se puede observar, en el texto original se esclareció que cualquier policía o ciudadano que tenga un medio de prueba, pueda denunciar la infracción ante el policía asignado al tránsito, autoridad competente, para que este llene la papeleta y sancione, señalando que el denunciante tiene calidad de testigo.

"Artículo 327.- Procedimiento para el levantamiento de la papeleta.

(...)

3. Para utilizar los medios o mecanismos citados, se debe contar con el respectivo Certificado de Homologación y/o Calibración expedidos por INDECOPI con una antigüedad no mayor a un año.

4. Será igualmente factible que cualquier efectivo policial o cualquier ciudadano con medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar debidamente identificado, denuncie ante el efectivo policial asignado al control de tránsito en forma inmediata la ocurrencia de alguna infracción al tránsito, el cual levantará la respectiva papeleta, que será suscrita por el agente y el denunciante. Éste último tendrá la calidad de testigo del hecho. Para utilizar estos medios no será necesaria la exigencia prevista en el numeral anterior.

(...)"

18.- Este artículo y numeral fueron posteriormente modificados, cuyo texto es el siguiente: "3.- Detección de infracciones por denuncia ciudadana: Para los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, éste debe identificarse ante la autoridad competente, indicando el hecho o conducta denunciada, la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a través del medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar, para tal efecto el denunciante entrega el medio probatorio en forma



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

física, electrónica u otra posible, que además permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo. Recibida la denuncia, la autoridad competente procede a la evaluación de la conducta denunciada y, de ser el caso, la determinación de la posible infracción o infracciones. Considerando la evaluación efectuada, la autoridad competente procede de la siguiente forma: 3.1. Cuando de la evaluación se determine que, los hechos denunciados no constituyen infracción o sea improcedente imponer sanción, dado que no se pueda identificar al posible infractor, la autoridad competente debe emitir resolución disponiendo el archivamiento del procedimiento. 3.2. Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de infracción, la autoridad competente emite resolución dando inicio al procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el presente Reglamento". Entonces, como se puede advertir, la evolución del procedimiento de denuncia dejaba en claro que no solo los policías que no eran asignados al tránsito podían intervenir con las papeletas, sino que también cualquier ciudadano (sea policía o no) podrá denunciar una infracción ante el policía asignado al tránsito "constituyéndose en testigo" del hecho; levantándose la respectiva papeleta de infracción, **(a través de la denuncia) que debió ser suscrita por el efectivo policial y el denunciante o testigo.**

19.- En ese sentido, y como se ha demostrado a lo largo de la presente, las normas de tránsito en el Perú permiten que una persona pueda ser intervenida por cualquier policía que visualice la supuesta comisión de un delito o que constate que se ha cometido una infracción de tránsito, especialmente si es por un hecho flagrante, sin embargo, no todos los policías pueden firmar y llenar una papeleta de tránsito directamente por ser una competencia que solo es ejercida por los policías debidamente asignados al control y fiscalización de tal materia; de modo que, el procedimiento de detección de infracciones por denuncia soluciona el problema de la falta de competencia del policía interviniente que no está debidamente asignado al tránsito, pero que, a pesar de su falta de competencia en tránsito, tuvo que realizar una intervención por habersele asignado la responsabilidad de patrullar la ciudad para la prevención de delitos en el desarrollo de operativos programados por sus superiores y que necesita de un procedimiento legal que le permita denunciar las infracciones administrativas que detecte ante policías asignados al tránsito a efectos que estos formalicen la acusación contra el infractor mediante el correcto "llenado" de las papeletas de tránsito o mediante el informe con la imputación de cargos **(resolución de inicio, según el literal b, numeral 6.2, artículo 6 del REGLAMENTO DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL DE TRAMITACIÓN SUMARIA EN MATERIA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, Y SUS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS)**. Hasta este punto, parece excelente que el Estado haya creado el procedimiento de detección de infracciones por denuncia ya que permite que el



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

policía interviniente denuncie los hechos ante el policía asignado al tránsito, sin embargo, la autoridad policial asignada al tránsito, cuando no es el policía interviniente; es decir, no estuvo presente en el lugar, día y hora de la intervención, no puede firmar la acusación sin previamente "sanear el procedimiento" de detección de la infracción, consignando correctamente los datos del denunciante o testigo y precisando sus medios probatorios por el simple hecho de que el oficial que firma y llena la papeleta no realizó la intervención. Para ello es que el policía asignado al tránsito consignará los datos del verdadero policía interviniente o denunciante como el testigo de los hechos, precisando los medios de prueba que sustenten la denuncia, los mismos que pueden ser videos, fotografías, muy aparte del certificado de dosaje etílico el cual solo certifica el estado como tal y no la conducción, dejando constancia expresa de dichos medios de prueba, sin ignorar el requisito del peritaje técnico para sustentar de forma suficiente el accidente, así como su participación y responsabilidad en el.

20.- De igual forma, según la normativa vigente, se debe establecer una distinción taxativa entre la función de **investigación** y la de **fiscalización**: se entiende como el efectivo policial competente, según el art. 4 del Decreto Supremo 029-2009-MTC, como aquel en quien recae la potestad para sancionar exclusivamente en el personal debidamente asignado al control del tránsito (ámbito urbano) o al control de carreteras (red vial nacional y regional). Por su parte, el numeral 7.1 del Decreto Supremo 022-2019-IN (Reglamento del D.L. 1216) ratifica que la responsabilidad de fiscalizar las normas de tránsito corresponde únicamente a las unidades de control de tránsito o carreteras. Sobre la **limitación de las comisarias**, los artículos 237, 238 y 239 del Decreto Supremo 026-2017-IN definen el campo funcional de las comisarias (donde operan las SIAT) sin otorgarles facultades de fiscalización, salvo en operativos coordinados bajo las condiciones del art. 4.2 del D.S. 028-2009-MTC. Entonces, aunque en una investigación se adviertan infracciones vinculadas a accidentes o por manejar en estado de ebriedad (como los códigos **M01, M02, M37, M38 y M39**), el personal de la SIAT no puede levantar la papeleta directamente. El procedimiento legal correcto es:

- **El deber de denuncia:** conforme al numeral 3 del art. 327 del Reglamento Nacional de Tránsito, cualquier entidad pública (en este caso la PNP) que detecte una infracción debe denunciarla y notificarla a la autoridad competente: la Municipalidad Provincial, SAT, SUTRAN, etc. Se debe entender que previamente se debe haber "saneado el procedimiento" de detección e imposición de papeletas por infracción al tránsito, cuando corresponda, según el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

terrestre y sus servicios complementarios, el RETRAN, entre otros.

- **Medios probatorios:** la denuncia, es decir cuando no es detección directa o automatizada, debe sustentarse en pruebas fílmicas, fotográficas o similares que permitan identificar el vehículo, la infracción cometida e intervención realizada, accidente, es decir, los hechos.

21.- Por lo tanto, se concluye que la imposición de una papeleta por parte de un efectivo de la SIAT vulnera el debido procedimiento, ya que su rol legal es investigar y denunciar ante los entes correspondientes, habiendo "saneado el procedimiento" regular que establece el RETRAN y demás normas pertinentes, mas no ejercer la potestad sancionadora reservada a las unidades de control y fiscalización de tránsito. Es más, ya quedó demostrado que el policía de tránsito que no estuvo en la intervención, por mandato imperativo del Código de Tránsito y especialmente en infracciones como la M01 y M02, debió consignar los datos del policía interviniente en los hechos en el campo de "Datos de identificación del testigo", indicando su documento de identidad, nombre completo y firma, así como la "Descripción de medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar aportado por el testigo de la infracción" para no restarle elementos de validez a la papeleta, elementos necesarios para "sanear el procedimiento" de detección de la infracción y así ofrecer a la autoridad instructora del PAS un acto de imputación válido para sustentar un castigo. Es por todo ello que se indicaba que hubo un incumplimiento del procedimiento regular, pues el acto es válido solo si los cinco requisitos se cumplen conjuntamente, bastando que uno de ellos no se cumpla para que el acto sea inválido. Es decir, para que la PIT que inició el PAS sea válida esta debió ser conformada cumpliendo lo normado en el RETRAN, el cual precisa el "Procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta" y, como se ha denunciado, el oficial que firmó la papeleta en este caso (no asignado a la fiscalización del tránsito) tampoco consignó los datos del interviniente como denunciante o testigo de los hechos, ni los medios probatorios que sustenten la acusación, información que de haber sido correctamente consignada la pudo haber validado y haber impedido que se imponga la papeleta fuera de la hora y lugar de los hechos, por un policía que no estuvo en la intervención ni era competente.

22.- Por otro lado, otro argumento que también se suele emplear es el de la conservación del acto administrativo, artículo 14 de la LPAG. Este en principio sirve para mantener la validez de actos administrativos, como son las resoluciones que imponen una sanción, al no haberse presentado vicios trascendentales (no graves), pues lo que se busca es eficiencia y seguridad jurídica, evitando anular actos si el resultado final habría sido el mismo, es decir, cuando la irregularidad no afecta el fondo ni disminuye las garantías de defensa del administrado, además de que la misma



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

entidad pudiera enmendar los defectos no sustanciales (formalidades), **SIN EMBARGO ELLO NO APLICA CUANDO EL VICIO ES GRAVE, CAUSA INDEFENSIÓN O VIOLA DERECHOS FUNDAMENTALES.** Es así que, si el vicio es grave como lo es la incompetencia absoluta o contravención a la ley, se debe declarar la nulidad de oficio. Por lo tanto, dicho fundamento no tiene cabida ante la violación de derechos que implica el presente PAS en contra de **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE.** Cabe acotar la sentencia del Tribunal Constitucional (TC) en el Expediente N.º 01165-2013-PA/TC explica lo mismo aplicándolo en un caso en concreto, pues con la conservación del acto administrativo se busca evitar que errores puramente formales o secundarios invaliden decisiones que, en esencia, son correctas. La conservación del acto es un principio derivado del principio de eficacia y seguridad jurídica el cual establece que, ante la presencia de un vicio o defecto en un acto administrativo que no sea trascendente, la administración debe optar por mantener la validez del acto en lugar de declararlo nulo. El fundamento es que la nulidad debe ser el último recurso (ultima ratio), ya que anular actos constantemente genera inestabilidad y costos innecesarios para el Estado y los ciudadanos. No se puede conservar un acto si falta la competencia del órgano que lo emitió, si no hay base legal (objeto), o si carece totalmente de motivación. En conclusión, esta sentencia ratifica que la administración pública no debe ser un ente rígidamente formalista, sino que debe buscar la justicia material, siempre que se respeten los límites de la legalidad y los derechos de los ciudadanos.

23.- Ahora, y regresando al argumento que se emplea mucho sobre la interpretación del artículo 7 del RETRAN, se quiere explicar que, si bien cualquier policía puede intervenir en flagrancia, la facultad sancionadora a través de la fiscalización con papeletas de tránsito le corresponde solo a una unidad o división, siendo en este caso y según el artículo 268 del Reglamento de la Ley de la PNP [DS 012-2025-IN] a la "División de Tránsito y Seguridad Vial - DIVTRAN" (a través de la UTSEVI), la cual también opera bajo la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú (PNP). La premisa central de este argumento radica en el principio de especialidad y competencia funcional. En ese sentido, el Decreto Legislativo N° 1267 (Ley de la PNP) le otorga a la institución un catálogo amplio de funciones (mantener el orden, prevenir delitos, controlar el tránsito, etc.). Sin embargo, la propia ley establece que estas funciones no las hace cualquier policía en cualquier momento, sino que se distribuyen según su estructura orgánica (unidades especializadas). Es así que en el ámbito del tránsito terrestre, el artículo 7 del RETRAN le da a la PNP el "mandato macro" (el qué hacer) en materia de control del tránsito, pues se trata del propio RETRAN, el cual reglamenta el tránsito y transporte, el mismo que fue modificado y aclarado con el DS N° 016-2009-MTC (Modificatoria) en el cual se especifica y delimita la competencia del efectivo asignado al control de tránsito ya que indica lo siguiente: "(*) De conformidad



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

con el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, publicado el 20 julio 2009, se precisa que toda mención que se haga al efectivo policial competente en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por el presente Decreto Supremo, se entenderá al efectivo en servicio de la Policía Nacional del Perú debidamente asignado al control del tránsito, cuando se trate de infracciones cometidas en el ámbito urbano, y debidamente asignado al control de carreteras, cuando se trate de infracciones cometidas en la red vial nacional y departamental o regional”.

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito

DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC

(*) De conformidad con el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 025-2017-MTC, publicado el 28 diciembre 2017, se dispone, por un periodo de seis (06) meses contados desde la entrada en vigencia de la citada norma, la aplicación del Programa de regularización de sanciones por infracciones a la normatividad de transporte y tránsito terrestre impuestas al amparo del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el presente Decreto; cuyo alcance está contenido en los artículos 1 y 2 del Decreto Supremo N° 001-2017-MTC.

(*) De conformidad con el Numeral 1.2 del Numeral 1 de la Única Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 016-2017-MTC, publicado el 30 julio 2017, se dispone que hasta el 31 de julio de 2018, sólo se impondrán papeletas educativas por exceso de velocidad detectadas a través del dispositivo de control y monitoreo inalámbrico. A partir del 01 de agosto de 2018, la autoridad a cargo de la fiscalización impondrá las infracciones que correspondan por exceso de velocidad conforme a lo establecido en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante el presente Decreto.

(*) De conformidad con el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 001-2017-MTC, publicado el 12 enero 2017, se dispone por un periodo de nueve (09) meses contados desde la entrada en vigencia de la citada norma, la aplicación de un programa de regularización de sanciones pecuniarias por infracciones a la normatividad de transporte y tránsito terrestre impuestas hasta la fecha de publicación del citado Decreto Supremo, en que hayan incurrido transportistas, conductores y generadores de carga, y que se encuentren en trámite o que tengan la calidad de firmes o hayan sido impugnadas. En virtud del citado programa, se otorgará una reducción de los importes adeudados a quienes regularicen voluntariamente su situación mediante pago, en los términos indicados en el citado artículo. La referida disposición entra en vigencia en el plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano”.

(*) De conformidad con el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC, publicado el 20 julio 2009, se precisa que toda mención que se haga al efectivo policial competente en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por el presente Decreto Supremo, se entenderá al efectivo en servicio de la Policía Nacional del Perú debidamente asignado al control del tránsito, cuando se trate de infracciones cometidas en el ámbito urbano, y debidamente asignado al control de carreteras, cuando se trate de infracciones cometidas en la red vial nacional y departamental o regional.

24.- En ese sentido, y retornando al Reglamento de la Ley de la PNP (DS 012-2025-IN), en este se especifica la división funcional del trabajo en áreas distintas según su naturaleza: el control y



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

fiscalización del tránsito (art. 268) encargado a la División de Tránsito y Seguridad Vial - DIVTRAN. Su función es operativa, de control del tráfico en tiempo real y sanción administrativa (imposición de papeletas). Por otro lado se tiene a la División de prevención e investigación de accidentes de tránsito - DIVPIAT, la cual ve lo que es la investigación técnico-científica (art. 269) pues su función es investigativa y pericial, actuando casi siempre post-facto (después de que ocurre un siniestro o hecho) para determinar causas y responsabilidades penales/civiles por la conducta cometida. Entonces, el ordenamiento jurídico peruano concibe a la Policía Nacional del Perú (PNP) como una institución jerarquizada y altamente especializada a través de sus divisiones, unidades o secciones. En este sentido, el Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, establece en su catálogo de funciones generales un mandato amplio de preservación del orden público y la seguridad, precisando que el ejercicio de dichas atribuciones se materializa a través de su estructura orgánica funcional, es decir, la competencia de actuación policial se delimita y especializa según el área técnica correspondiente. Esta especialización orgánica encuentra su aplicación directa en el ámbito de la red vial cuando es tránsito. El artículo 7 del RETRAN especifica la función del personal de la Policía Nacional del Perú asignado al control y fiscalización del tránsito, como la autoridad para controlar tal materia, garantizar la seguridad vial, fiscalizar el incumplimiento de las normas y denunciar los accidentes o hechos cuando les corresponda.

25.- Sin embargo, en estricta observancia del principio de especialidad funcional, derivado del DL N° 1149 (LEY DE LA CARRERA Y SITUACIÓN DEL PERSONAL DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ) y del DL N° 1267, este mandato normativo del artículo 7 del RETRAN no se ejerce de manera generalizada por todo el cuerpo policial, sino que se subordina al Reglamento de la Ley de la PNP (aprobado mediante DS 012-2025-IN), el cual detalla las atribuciones que se mencionan en el RETRAN, explicando que existen divisiones orgánicas con naturalezas y competencias especializadas en cada área como se ha explicado. Es más, yendo más a fondo y para dejar bien claro lo sustentado, la unidad especializada de la Policía Nacional del Perú (PNP) facultada para imponer papeletas de tránsito es la División de Tránsito y Seguridad Vial (DIVTRAN) o sus equivalentes en carreteras (DIVPRCAR, División de Protección de Carreteras). Esta división pertenece orgánicamente a la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP. Entonces, confundir o equiparar las funciones de ambas divisiones, DIVPIAT y DIVTRAN, supone un desconocimiento de la estructura orgánica especializada dispuesta por el Decreto Legislativo N° 1267, ignorando el principio de competencia requerido en la emisión de actos administrativos.

Normativa de la PNP, funciones distintas en cada división:



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

Artículo 268. División de Tránsito y Seguridad Vial

268.1 La División de Tránsito y Seguridad Vial es la subunidad orgánica de carácter sistémico y operativo; responsable de planificar, articular, ejecutar, controlar y evaluar las actividades y operaciones policiales orientadas a garantizar y controlar la libre circulación en las vías públicas, fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial, ejecutar las medidas preventivas dispuestas en el Reglamento Nacional de Tránsito, dirigir y vigilar el normal desarrollo del tránsito; prevenir, investigar y denunciar las infracciones de tránsito previstas en la normativa de la materia. Tiene competencia a nivel nacional y ejerce sus funciones de conformidad con la normativa sobre la materia.

268.2 Depende de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y está a cargo de un Oficial Superior de Armas de la Policía Nacional del Perú en situación de actividad, en el grado de Coronel, egresado del Programa de Alto Mando en Orden Interno y Desarrollo Nacional o su equivalente.

268.3 La División de Tránsito y Seguridad Vial tiene las funciones siguientes:

- 1) Planificar, articular, ejecutar, controlar y evaluar las operaciones policiales orientadas a controlar y garantizar la libre circulación en las vías públicas del territorio nacional;
- 2) Planificar, articular, ejecutar, controlar y evaluar las operaciones policiales orientadas a fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, a través de intervenciones realizadas en la vía pública; así como, ejecutar las medidas preventivas que correspondan;
- 3) Investigar y denunciar ante las autoridades, que corresponda, las infracciones de tránsito;
- 4) Ejecutar operaciones policiales orientadas a la intervención subsidiaria en materia de transporte terrestre, respecto de la habilitación de los vehículos, conductores y modalidades de servicio, en aquellos lugares y circunstancias donde no estén presentes las autoridades competentes;
- 5) Orientar las actividades y operaciones policiales de control y fiscalización de tránsito a cargo de las unidades de organización de las Regiones y Frentes Policiales, que cumplen funciones de tránsito;
- 6) Ejecutar, controlar y evaluar las operaciones policiales de control y reordenamiento del tránsito vehicular y peatonal en situaciones de desastres, alteración del orden público u otros análogos;
- 7) Brindar apoyo en el desplazamiento de vehículos oficiales previstos como tales en la ley correspondiente;
- 8) Proponer, formular, ejecutar, controlar y evaluar las órdenes de operaciones policiales en el ejercicio operativo de las funciones de su competencia;
- 9) Ejecutar, controlar y evaluar las operaciones policiales aprobadas por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial;
- 10) Proponer y ejecutar programas de prevención y sensibilización en materia de educación y seguridad vial;
- 11) Ejecutar operaciones integradas con autoridades administrativas, entidades e instituciones públicas y privadas, y en espacios interinstitucionales, en materia de su competencia;
- 12) Prestar apoyo a las autoridades, entidades e instituciones en materias de su competencia;
- 13) Obtener, custodiar, asegurar y trasladar indicios, evidencias y elementos probatorios relacionados con la investigación de su campo funcional, observando la respectiva cadena de custodia;

14) Registrar, organizar y reportar la información que produzca como resultado de las actividades y operaciones policiales ejecutadas;

15) Emitir opinión técnica sobre asuntos de su competencia;

16) Asesorar a la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú en asuntos de su competencia; y,

17) Cumplir las demás funciones que le corresponda de acuerdo con las disposiciones legales y otras que la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú le asigne.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

Artículo 269. División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito

269.1 La División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito es la subunidad orgánica de carácter sistémico, técnico-normativo y operativo; responsable de planificar, articular, ejecutar, controlar y evaluar las actividades y operaciones policiales de prevención, investigación y denuncia de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales y los delitos consecuentes. Tiene competencia a nivel nacional y ejerce sus funciones observando la conducción jurídica del Ministerio Público, de conformidad con la normatividad vigente.

269.2 Depende de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y está a cargo de un Oficial Superior de Armas de la Policía Nacional del Perú en situación de actividad, en el grado de Coronel, egresado del Programa de Alto Mando en Orden Interno y Desarrollo Nacional o su equivalente.

269.3 La División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú tiene las funciones siguientes:

1) Prevenir e investigar los accidentes de tránsito con consecuencias fatales; así como los delitos consecuentes; de conformidad con las disposiciones contenidas en el ordenamiento penal y otras normas sobre la materia;

2) Planificar, articular, ejecutar, controlar y evaluar las actividades y operaciones policiales de fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro mecanismo tecnológico;

3) Denunciar las infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito cuya comisión se determinó como resultado de las investigaciones por accidentes de tránsito;

4) Informar a las autoridades correspondientes la necesidad de retiro de circulación de vehículos con riesgo para la circulación y sus respectivas placas de rodaje, cuando, como resultado de accidentes de tránsito, siniestros u otros análogos, su condición genere un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas;

5) Evaluar las condiciones técnicas que determinen la continuidad de la vida útil o su tratamiento como chatarra; de los vehículos en abandono conforme a la ley sobre la materia;

6) Proponer y ejecutar programas sensibilización en materia de prevención de accidentes de tránsito;

7) Proponer estrategias de regulación vial, modificaciones de señalización vial y otros análogos;

8) Proponer, formular, ejecutar, controlar y evaluar las órdenes de operaciones policiales en el ejercicio operativo de las funciones de su competencia;

9) Ejecutar, controlar y evaluar las operaciones policiales aprobadas por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial;

10) Ejecutar operaciones integradas con autoridades administrativas, entidades e instituciones públicas y privadas, y en espacios interinstitucionales, en materia de su competencia;

11) Prestar apoyo a las autoridades, entidades e instituciones en materias de su competencia;

12) Obtener, custodiar, asegurar y trasladar indicios, evidencias y elementos probatorios relacionados con la investigación de su campo funcional, observando la respectiva cadena de custodia;

13) Registrar, organizar y reportar la información que produzca como resultado de las actividades y operaciones policiales ejecutadas;

14) Emitir opinión técnica sobre asuntos de su competencia;

15) Asesorar a la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú en asuntos de su competencia; y,

16) Cumplir las demás funciones que le corresponda de acuerdo con las disposiciones legales y otras que la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú le asigne.



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LAS INTERVENCIONES DE
PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO



INTRODUCCION

La División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito es la unidad orgánica de carácter técnico, sistémico, normativo, operativo y especializado; responsable de prevenir, investigar y denunciar bajo la conducción jurídica del fiscal, los accidentes de tránsito con consecuencia fatal en Lima Metropolitana y a nivel nacional interviene mediante las UPIAT de las diferentes Regiones policiales, a quienes brinda apoyo siempre que los accidentes de tránsito revistan connotación por la complejidad de los hechos o lo soliciten las autoridades competentes, con autorización expresa del Director Nacional de Orden y Seguridad.

Desde la entrada en vigencia de la **RD. N°1021-2013- DIRGEN-EMG del 19NOV2013. "MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA INTERVENCION EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO"** del 13NOV2013, el ordenamiento jurídico y diversas leyes de la materia ha sufrido cambios importantes, así como la misma reglamentación de la Ley de la PNP, por lo que se hizo necesario que dicho manual sea actualizado de conformidad a las leyes actuales y teniendo en cuenta la inminente puesta en vigencia del Nuevo Código Procesal Penal en Lima y a nivel nacional. Asimismo en el documento antes mencionado no se tenía en cuenta la función de prevención de accidentes de tránsito; es por ello que esta división especializada, conformó un equipo de trabajo, integrado por personal especializado y de amplia experiencia, con la finalidad de que el personal de las **UIATs y UPIAT** dedicado a la prevención e investigación de accidentes de tránsito con consecuencia fatal y las **Comisarias PNP (SIATs)** con competencia en lesiones y daños materiales, tengan una herramienta guía del como actuar en dichos eventos, proveyéndoles la información necesaria para la intervención, procedimientos, documentación, etc., para intervenir en dicha especialidad funcional, con la finalidad de lograr la equidad de criterio en todas las unidades y sub unidades especializadas de la PNP en todo el territorio nacional.



a. Para el personal que presta servicios en las unidades especializadas

- 1) Ser egresado de los cursos de capacitación y de especialización institucional relacionados con la investigación de accidentes de tránsito.
- 2) Haber seguido cursos afines al tema de Investigación.
- 3) Ser titular de licencia de conducir vehículos motorizados.
- 4) Tener conocimiento avanzado sobre:
 - a) Metodología de investigación científica.
 - b) Levantamiento de planos y confección de diagramas de colisión.
 - c) Mecánica general y primeros auxilios
 - d) Principios básicos de la ofimática.

b. Para el personal que presta servicios en las **SIATs** de las Comisarias PNP

- 1) Ser egresado de los cursos de capacitación institucional relacionados con la investigación de accidentes de tránsito.
- 2) De preferencia, haber seguido cursos afines al tema de investigación.
- 3) Ser titular de licencia de conducir vehículos motorizados.
- 4) Tener conocimiento básico sobre:
 - a) Metodología de investigación científica.
 - b) Levantamiento de planos y confección de diagramas de colisión.
 - c) Mecánica general y primeros auxilios
 - d) Principios básicos de la ofimática.





CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

**MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LAS INTERVENCIONES DE
PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**



efecto, se entiende como “unidades especializadas” a la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT) a nivel de Lima Metropolitana y las Unidades de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (UPIAT) a nivel nacional, no pudiendo existir por ende ninguna otra dependencia que asuma competencia sobre este tipo de hechos o que asuma otro tipo de denominación.

- 3) En los casos en que exista complejidad en la investigación del hecho, cualquiera fuera el saldo del accidente de tránsito (daños materiales, lesiones leves y/o graves), la Comisaría de la jurisdicción podrá solicitar la orientación técnica a la Unidad Especializada (UIAT y/o UPIAT), a fin que coadyuve al proceso y resultado de la investigación y no provoque dudas sobre la imparcialidad, protegiendo de esta manera los bienes jurídicos contemplados en la Ley de Régimen Disciplinario de la PNP.

Al respecto, sobre el peritaje de daños, la propia PNP indica lo siguiente:

PROCEDIMIENTOS

1. Accidentes de tránsito con daños materiales

Cuando el personal de la Policía Nacional del Perú tenga conocimiento e intervenga en un accidente de tránsito en el que solamente se haya producido daños materiales, deberá:

La dependencia policial que asuma la intervención en el hecho dispondrá:

- 1) La práctica del dosaje etílico por la Sanidad PNP y el examen toxicológico al laboratorio central PNP, o las dependencias policiales que, al interior del país, hagan sus veces. En el caso que las pruebas iniciales arrojaran “positivo” para alcohol o drogas, se comunicará de inmediato al Ministerio Público, sin perjuicio del procedimiento administrativo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito.
- 2) La verificación de la documentación presentada, así como los antecedentes y/o requisitorias de las personas y vehículos implicados.
- 3) El peritaje técnico de constatación de daños e inspección de sistemas de los vehículos participantes, realizada por la UPER de la DIVPIAT en Lima, y sus similares en provincias.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

- g. La Unidad especializada de investigación de accidentes de tránsito que asuma la intervención en el hecho, realizará lo siguiente:**
- 1) En el caso que corresponda y ante la evidente presunción de la comisión de un delito (contra la vida, el cuerpo y la salud, peligro común, contra la función jurisdiccional, etc.) procederá a ordenar la detención del conductor, comunicando inmediatamente al Representante del Ministerio Público.**
 - 2) Solicitará la práctica del Dosaje Etílico a la Sanidad PNP y/o el Examen Toxicológico al Laboratorio Central PNP o en las dependencias policiales que en el interior del país hagan sus veces. En el caso que las pruebas iniciales arrojaran "positivo" para alcohol o drogas, se comunicará de inmediato al Ministerio Público, sin perjuicio del procedimiento administrativo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito.**
 - 3) Se solicitará la prueba rápida del COVID-19 del conductor o conductores detenidos u otra prueba relacionada a la salud pública, en caso de resultar positivos, se deberá proceder conforme al protocolo correspondiente.**
 - 4) El peritaje técnico vehicular con fines de investigación de los vehículos participantes del accidente de tránsito, respecto de sus daños y la verificación del estado de los sistemas del vehículo**

26.- En ese sentido, se informa que mediante solicitud de Acceso a la información solicitada al SAT CAJAMARCA el 16/06/2026, y atendida el 22/06/2026, se había pedido que compartieran el expediente completo del caso, por lo tanto se esperaba que también compartieran el material probatorio que validó los hechos y supuesta responsabilidad del accidente ya que se había pedido que compartieran toda la información al respecto, pues las comisarias envían todo al SAT para que esta entidad pueda sancionar y seguir con el PAS, sin embargo dicha información no fue enviada, solo compartieron la resolución de sanción e IFI, sin siquiera enviar el resultado del examen del dosaje, el cual aparentemente habría sido el único medio probatorio en el que se basaron para emitir la decisión final. Es más, no se aprecia que se hayan realizado dichas diligencias en el pronunciamiento del IFI ni en la resolución de sanción, mucho menos en el acta se menciona si intervino un oficial de tránsito, tampoco mencionan o hay pruebas de que hayan obtenido material probatorio de la PNP que indicara y probara que el sujeto activo, IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE, haya cometido la infracción tal cual está tipificada.

27.- Por ello, en relación a la obligación de probar las infracciones en tránsito, es que cabe dirigirse a la Casación N.º 14112-2022-Lima, en la cual la Corte Suprema de Justicia estableció un criterio jurídico claro y directo respecto a las infracciones de tránsito M01 y M02 por conducir en estado de ebriedad, centrándose en el grado de participación del conductor en un accidente de tránsito. El criterio central establece que para configurar la infracción M01, no bastaba con que el conductor este ebrio (con una proporción mayor a lo previsto en el Código Penal) y que su vehículo esté involucrado en un accidente, de



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

llegarse a probar mediante peritaje, sino que se exige que el conductor haya participado activamente en la generación del siniestro. El elemento que permite distinguir jurídicamente la infracción M01 de la M02 es la responsabilidad de indemnizar: en la infracción M01 se genera la responsabilidad de indemnizar, pues se deriva de producir un accidente de tránsito que causa daños a personas o daño patrimonial a terceros (en la papeleta no se indicaba en el apartado correspondiente si hubo accidente o daños personales). En cambio, en la infracción M02 esta se aplica cuando se conduce en estado de ebriedad, pero sin ser el causante de un accidente de tránsito por lo que solo corresponde una reparación al Estado.

28.- En ese sentido, interpretan que "participar" en el accidente en la infracción M01 implica ser el sujeto activo del mismo. Es decir, exige que la conducta infractora (el accionar negligente del conductor) haya provocado el daño a personas ajenas a él o al patrimonio público o privado de terceros. En el caso específico de la sentencia el demandante estaba en estado de ebriedad pero se encontraba estacionado esperando el cambio de luz del semáforo, en eso fue impactado en la parte posterior por otro vehículo (que a su vez fue chocado por un tercero que también estaba ebrio). Al respecto, la Corte determinó que el demandante fue un partícipe pasivo, el **accidente** no fue ocasionado por una conducta omisiva o premeditada suya, sino por la de un tercero, lo cual como se observa también debe probarse. El tribunal razonó que, si bien hubo consecuencias personales y patrimoniales para el demandante, es lógico que no existe la obligación de indemnizarse a uno mismo. Entonces, ¿qué sucede si no hay pruebas de haber ocasionado el accidente o infracción tal cual está tipificada?, la sentencia es categórica al señalar los efectos de la falta de pruebas por parte de la administración (en este caso siendo el SAT) pues, si durante el procedimiento administrativo no se prueba de manera irrefutable que el administrado participó en el accidente como sujeto activo, no se le debe imponer la sanción con código M01.

En ese caso en particular, la papeleta de infracción original solo consignaba el código M01, sin describir objetivamente que el demandante hubiera ocasionado el accidente. Al no existir evidencia de que la conducta del conductor haya causado el daño a terceros, la administración comete un error de tipificación al sancionarlo con la M01 (cuya sanción es el 100% de la UIT y la cancelación definitiva de la licencia). **Por lo tanto, dado que la entidad administrativa sancionó al conductor con la papeleta M01 sin probar que él causó el accidente**, es decir que cometió la infracción, es que la Corte Suprema declaró fundado el recurso de casación, anulando la resolución administrativa sancionadora. La Corte determinó que la conducta del conductor se subsumía correctamente en la infracción M02, cuya sanción es menor (suspensión de la licencia por 3 años).



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

29.- Por su parte, la CASACIÓN N° 3644-2022 LIMA defiende el principio de presunción de licitud (art. 230 numeral 9, LPAG). El argumento es que no basta acreditar parcialmente los hechos; deben probarse todos los elementos constitutivos de la infracción imputada. En el caso de la infracción M01, esto exige demostrar tres requisitos copulativos: que el administrado estaba conduciendo, que lo hacía en estado de ebriedad, y que participó en un accidente de tránsito. La ausencia de prueba sobre cualquiera de ellos impedía sancionar. Los argumentos concretos que sostenían la nulidad eran que la intervención policial no ocurrió en la vía pública sino en una playa de estacionamiento privada. El efectivo policial llegó al lugar por orden de su central de radio y encontró el vehículo ya estacionado, por lo que nunca pudo dar fe directa de que el administrado lo estuviera conduciendo. Otro argumento es que el dosaje etílico positivo es insuficiente por sí solo. Tener alcohol en sangre no equivale a conducir en estado de ebriedad. Sin prueba de la conducción efectiva, el resultado del dosaje no acredita la infracción tipificada. Además, aunque la responsabilidad penal y administrativa son distintas, independientemente del bien jurídico tutelado. También se toma en consideración al principio de causalidad, conforme al numeral 8 del artículo 230, es decir, la sanción debe recaer en quien realizó la conducta infractora. Sancionar sin probar la autoría del hecho vulnera simultáneamente el principio de licitud y el de causalidad.

30.- Por otro lado, la CASACIÓN N° 30155-2019 DEL SANTA defendía el derecho de defensa y los requisitos esenciales de la papeleta (art. 326, RETRAN). El argumento aquí era formal: la papeleta de infracción es el acto que da inicio al procedimiento sancionador y, por tanto, debe cumplir con todos sus requisitos esenciales. La omisión de uno de ellos produce la nulidad del documento y, en consecuencia, de todo el procedimiento derivado de este. Los argumentos concretos eran que, ante la omisión de la conducta infractora detectada, es decir, sin describir la conducta específica cometida, lo cual es un requisito esencial del artículo 326 según el RETRAN, esto afecta los derechos fundamentales del administrado como el de defensa porque el sancionado necesita conocer con precisión qué acto se le imputa para poder ejercer su defensa desde el primer día del plazo de cinco días para presentar descargos. Además, otro argumento se basaba en el efectivo policial interviniente. La papeleta identificó a un efectivo policial distinto a quien figura en el acta de intervención, generando una contradicción que compromete la autenticidad y regularidad del documento. Además, se establece que cuando la papeleta es emitida después del acta de intervención, aunque podría tratarse de un error material, la suma de este defecto con los anteriores crea una irregularidad que no puede ser subsanada. Por lo tanto, se concluye que, al ser la papeleta el acto iniciador del procedimiento sancionador, su nulidad arrastra a todos los actos posteriores.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

31.- Por su parte, la Casación N° 13-2017 Lima estableció un precedente importante respecto a la responsabilidad de la Administración Pública, como por ejemplo de las municipalidades provinciales, SAT, MTC, etc., pues la Corte determinó que la administración pública actuó de manera ilícita al iniciar procesos sancionadores y culminar con la cancelación definitiva de la licencia de conducir del demandante basándose en una papeleta que carecía de los requisitos de validez del acto administrativo (específicamente, los previstos en el artículo 326° del Reglamento Nacional de Tránsito). Por lo tanto, establecen el criterio de que sancionar a un ciudadano apoyándose en un acto viciado e inexistente vulnera sus derechos fundamentales constitucionales. Existe culpa (negligencia) por parte de los funcionarios del Estado pues la Corte determinó que las autoridades tienen el deber jurídico de verificar que las papeletas contengan todos los requisitos de ley y de asegurar que exista un "convencimiento pleno" de la responsabilidad del administrado antes de imponer una sanción. Al no hacerlo, actúan de forma negligente. Se comprobó que existía un nexo causal indubitable entre la acción negligente del Estado (imponer la papeleta viciada y cancelar la licencia) y los perjuicios que sufrió el conductor. La pérdida de la licencia impide conducir, obligando a los ciudadanos a deshacerse del derecho de manejar sus vehículos y afectando la capacidad para cumplir con sus horarios laborales y compromisos profesionales, en el caso materia de Casación.

Es más, se reconoce que una papeleta impuesta injustamente y sus consecuencias sancionadoras causan un daño real. En esta casación, se reconoció específicamente el daño moral, profesional y económico, dado que el daño moral no se puede medir materialmente con exactitud. En conclusión, la Casación N° 13-2017 Lima consagra que el poder sancionador del Estado no es absoluto ni arbitrario. Si una autoridad emite una papeleta injusta o defectuosa que deriva en un perjuicio por sanción ilegítima (como suspender o cancelar la licencia, impidiendo la capacidad de trabajar o alterando el proyecto de vida de las personas), el ciudadano no solo tiene el derecho de anular esa papeleta en la vía contencioso-administrativa, sino que también tiene expedito el derecho de demandar civilmente al Estado para exigir una reparación económica por los daños morales y materiales sufridos.

32.- Por lo tanto, como no se pronunciaron sobre el peritaje de daños o pruebas que acreditaran el supuesto accidente de tránsito ocurrido y que el ahora recurrente lo haya ocasionado, como si no se hubiese realizado, aquello solo genera incertidumbres lo cual se reflejaba en la contradicción consignada en la propia papeleta en la cual se indicaba el resultado del dosaje etílico como si se hubiese obtenido dicho resultado en la vía pública al momento de los hechos. Entonces, no hay certeza sobre el hecho de haber incurrido en un accidente de tránsito y haberlo ocasionado, toda



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

vez que jamás se habría realizado el peritaje técnico correspondiente para evaluar y probar lo narrado por el oficial que redactó el acta. Cabe recalcar que el acta de intervención policial es un documento formal que registra cronológicamente los hechos, circunstancias y diligencias observadas directamente por los agentes en el lugar y momento de la actuación, no opiniones o declaraciones de terceros.

33.- En efecto, utilizar un acta policial para asentar declaraciones o confesiones desnaturaliza su propósito legal y vulnera garantías constitucionales. En nuestro ordenamiento jurídico, el acta es un documento de carácter estrictamente **objetivo y descriptivo**. Su finalidad exclusiva es perennizar los hechos, circunstancias y elementos materiales que el efectivo policial **percibe directamente a través de sus sentidos** al momento de llegar al lugar de los hechos.

Por ejemplo, es correcto que el efectivo registre que "PRESENTES EN EL LUGAR SE OBSERVA UN (01) VEHÍCULO AUTOMOTOR... EL CUAL SE ENCONTRABA ESTACIONADO... CONDUCIDO POR LA PERSONA X". **Sin embargo, lo que NO es válido en el acta es la inclusión de declaraciones inculpativas o autoinculpativas.** El acta registra textualmente: "QUIEN INDICÓ QUE PERDIÓ EL CONTROL YA QUE EN DICHA VÍA SE ENCONTRABAN LADRILLOS Y UN LETRERO, SE HACE MENCIÓN QUE EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO (UT1) REFIERE QUE EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO UT2 SE ENCONTRABA EN ESTADO DE EBRIEDAD". Entonces, se puede evidenciar que se le echaba la culpa y total responsabilidad del supuesto accidente a la otra parte involucrada (ALEX ENRIQUE IZQUIERDO CHUGNAS). De igual forma, el policía no presencié el momento en que el conductor supuestamente "perdió el control" ni el instante del impacto o daño material que se menciona habría ocurrido por responsabilidad suya; pues este oficial solo llegó para constatar los hechos posteriores.

34.- Todo esto también implica una vulneración al debido proceso y derecho a la defensa, pues la inclusión de testimonios, confesiones o tipificaciones dentro de un acta de intervención constituye un defecto de forma grave y una vulneración al debido proceso ya que las declaraciones de un investigado o intervenido están revestidas de formalidades estrictas para proteger su derecho a la no autoincriminación y su derecho a la defensa. Toda declaración indagatoria debe realizarse en presencia de su abogado defensor y/o del representante del Ministerio Público (Fiscal), quien es el titular de la acción penal. Al introducir la supuesta "versión del conductor" en un documento de constatación inicial, la Policía Nacional del Perú actúa fuera de sus competencias probatorias, intentando darle valor de prueba documental a un dicho que carece de las garantías procesales mínimas.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

35.- Por lo tanto, todo ello demuestra la **ineficacia del acta como prueba idónea en sede administrativa, lo mismo ocurre con el dosaje**. En el marco de un PAS, la administración pública debe basar sus resoluciones en pruebas lícitas, objetivas e idóneas, es decir, suficientes. Los actos de las autoridades policiales gozan de presunción de veracidad, pero **únicamente respecto de los hechos constatados directamente por ellos**. Esta presunción no se extiende a las declaraciones de terceros o del propio intervenido que el policía simplemente haya transcrito. Es por ello que se debe diferenciar entre **tipificación subjetiva y constatación**: no es lo mismo una supuesta confesión o declaración de los hechos y lo que el policía verificó materialmente en el acto o hechos, no lo que aparentemente escuchó.

36.- Por consiguiente, si la autoridad administrativa pretende utilizar esta acta, o los hechos contenidos en ella, así como el dosaje, como **los únicos medios probatorios** para sancionar la conducta o determinar la culpabilidad absoluta del administrado, dichas pruebas adolecen de suficiencia y validez, lo mismo ocurre con el resultado del dosaje etílico el cual no certifica todas las premisas de la conducta que configura una infracción M01 o M02. El acta y dosaje no prueban la mecánica de los hechos (haber conducido y haber ocasionado el accidente) ya que dicha supuesta "confesión o declaración" fue obtenida sin posibilidad de contradicción, de forma imparcial, plasmada en un documento inidóneo, constituyendo una prueba irregular o ilícita respecto a ese extremo en particular.

37.- Por otro lado, volviendo al tema de los peritajes, el **Anexo del D.S N° 025-2019-IN "SERVICIOS PRESTADOS EN EXCLUSIVIDAD A CARGO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ"**, en el artículo 4, inciso 4.4 "Certificado de Peritaje Técnico de Constatación de Daños e Inspección de Sistemas sobre Vehículos Siniestrados en Accidente de Tránsito" y el inciso 4.4.1. "Certificado de Peritaje Técnico de Constatación de Daños e Inspección de Sistemas sobre Vehículos Siniestrados en Accidente de Tránsito", se indica que este viene a ser *"el documento que describe los daños de los vehículos, a consecuencia de accidentes de tránsito u otros incidentes dañosos, con la finalidad de determinar en forma clara, detallada y objetiva su ubicación, orientación, sentido, profundidad y amplitud de acuerdo a su terminología establecida"*. Asimismo, según el **Capítulo V del D.S N° 025-2019-IN, en el artículo 15 "Requisitos del Certificado de Peritaje Técnico de Constatación de Daños e Inspección de Sistemas de Vehículos Siniestrados en Accidentes de Tránsito"**, en su inciso 15.2 se indica: *"Cuando el vehículo no haya resultado con daños que afecten su marcha ni la seguridad general, se traslada a la planta de peritajes para su examinación a cargo de personal idóneo, con el empleo de los instrumentos para su revisión. Caso contrario, cuando el vehículo no pueda ser trasladado a la planta de peritajes puede trasladarse a la Comisaría más cercana, y se designa al perito para constituirse al lugar donde se encuentre"*



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

el vehículo, cuyo examen se limita a la constatación de daños materiales, consignando expresamente en el certificado el lugar donde se llevó a cabo el examen", y en este caso no existe la revisión, ni la documentación presentado por algún perito especializado".

Por lo tanto, como se viene señalando, sin peritaje de daños o pruebas que avalen el hecho de que hubo un accidente de tránsito y que el recurrente lo haya ocasionado, , sin pruebas que avalen que se cometió la infracción tal cual está tipificada, es decir, haber estado conduciendo, así como la falta de identificación propiamente del testigo o policía de apoyo, la falta de competencia, entre otros, entonces no hay manera de validar que se haya incurrido es una infracción M01 por **"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 haber participado (ocasionado) en accidente de tránsito"**. **Por ello, queda desestimada la concurrencia de infracción código M01, YA QUE EL DOSAJE ETÍLICO SOLO EVIDENCIA EL ESTADO DE EBRIEDAD PERO NO AVALA EL HECHO DE QUE SE ESTUVO MANIOBRANDO UN VEHÍCULO NI QUE HUBO UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, POR LO QUE EN ESTE CASO SE HABRÍA IMPUESTO INJUSTAMENTE Y SIN MOTIVO APARENTE UNA INFRACCIÓN INDEBIDA E INMOTIVADA A ALEX ENRIQUE IZQUIERDO CHUGNAS.**

38.- Por otro lado, quedando ya explicado aquello, se demostraba párrafos antes que las Secciones de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de las comisarias a nivel nacional pertenecen funcional y orgánicamente a la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT), la cual forma parte de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú (PNP), cuya función es investigar, analizar y determinar las causas de los accidentes de tránsito (con o sin consecuencias fatales), así como asistir en la prevención, y denunciar los hechos ante la fiscalía correspondiente. Aunque operan dentro de las comisarias, sus procedimientos son técnicos y estandarizados, especialmente si la investigación es compleja. Es así que el personal del SIAT no tiene competencia para imponer papeletas de tránsito (infracciones) durante su labor de investigación, ya que esta función corresponde a los efectivos del control y fiscalización del tránsito. A nivel nacional, la DIVPIAT trabaja articuladamente con las UPIAT (Unidades de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito) de las regiones policiales para accidentes de mayor complejidad pero, nuevamente, no son competentes en papeletas sino que denuncian y reportan los hechos con las pruebas obtenidas a la autoridad competente. Por lo tanto, y como se viene demostrando, se debe esclarecer que la competencia del efectivo policial asignado al SIAT no es la misma que la del efectivo asignado al control de tránsito. Ambos tienen funciones y



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

competencias disímiles; mientras uno investiga, el otro fiscaliza. Algunos entienden que el efectivo asignado al SIAT puede investigar y, paralelamente, fiscalizar; no obstante, esto no es así por principio de legalidad (incurriendo en la ilegalidad al no respetarse), como ya se ha explicado en párrafos atrás.

39.- En efecto, el efectivo policial en la papeleta en cuestión no estaba asignado al CONTROL Y FISCALIZACIÓN DEL TRÁNSITO en la urbe, sino solo a la investigación de los accidentes de tránsito o delitos relacionados al tránsito en su calidad de INVESTIGADOR Y/O INSTRUCTOR/AUTENTIFICADOR (según acta) de los hechos como tal, dedicado a la parte criminalística, a fin de detectar las causales de los accidentes de tránsito o del supuesto delito con las pruebas correspondiente para luego poder determinarse las responsabilidades penales pues, tal como se puede apreciar en el acta y en la propia papeleta, el policía que figuraba como el interviniente que suscribía supuestamente in situ la papeleta figuraba, a su vez, como el AUTENTIFICADOR perteneciendo este al SIAT, tal como se demostró párrafos atrás con la respuesta de la propia entidad.

40.- Por tales motivos, se encuentra acreditado que el efectivo policial citado en papeleta **NUNCA ESTUVO FACULTADO PARA EFECTUAR EL "LEVANTAMIENTO" DE PAPELETAS DE INFRACCIÓN AL TRÁNSITO YA QUE OSTENTABA UN CARGO AJENO AL CONTROL DE TAL MATERIA**, dando por resultado su actuar contrario a lo establecido en los artículos 7, 324, 326 Y 327 del RETRAN, lo cual evidenciaba que el acto administrativo adolecía del requisito de COMPETENCIA FUNCIONAL, correspondiendo se declare su "NULIDAD", al haberse desvanecido el valor probatorio de la citada PIT, en tanto se encuentra demostrada la vulneración del requisito esencial antes mencionado, el de validez de COMPETENCIA establecido en el numeral 1 del artículo 3 así como el de PROCEDIMIENTO REGULAR, numeral 5 del mismo artículo de la LPAG. Cabe aclarar que, tal como señala el artículo 7 del propio RETRAN, en materia de tránsito terrestre la Policía Nacional del Perú es competente a través del efectivo asignado al control del tránsito o al control de carreteras en el cual se señalan una lista de funciones (incluidas las de fiscalización), pero sin ignorar el hecho de que dentro del área de tránsito hay unidades especializadas en cada materia y con sus respectivas competencias, como se ha explicado, por lo que se debe interpretar en función con la normativa de la PNP en caso de duda, tomando en cuenta que no se puede realizar una interpretación errónea sobre este artículo debido a que no se puede considerar que cualquier efectivo puede sancionar con papeletas de tránsito así pertenezcan a la "sección tránsito", como las impuestas por personal del SIAT en comisarías, pues estos tampoco están presentes en el lugar de los hechos, solo investigan desde su unidad o sección dentro de comisaría a partir de lo que reportan los oficiales que intervinieron al supuesto infractor.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

41.- Estas omisiones resultan trascendentales, como es la falta de competencia y de material probatorio señalado en la papeleta y no verificado en la investigación de los hechos, ya que impiden verificar la existencia real del agente interviniente en los hechos y del testigo, así como su verdadera competencia en la papeleta, pues con ello se puede corroborar la presencia efectiva del oficial en los hechos que dieron lugar a la imposición de la infracción, por ello la necesidad de la identificación del testigo y material probatorio. Es más, según el Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, que aprueba el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria, el inicio del PAS en materia de tránsito terrestre se produce de manera formal con la notificación de la Papeleta de Infracción de Tránsito (levantada por un efectivo autorizado) **o una resolución de inicio (ya con todas las pruebas pertinentes para emitir pronunciamiento)**. En la intervención directa en la vía pública por policía competente siempre la papeleta debe ser "levantada" por un efectivo policial asignado al control de tránsito y su fiscalización. Es así que el personal del SIAT, que interviene posteriormente en comisarias, no es autoridad competente para la imposición directa de la papeleta de infracción en el momento del acto. Si una papeleta es firmada por personal del SIAT en comisaría, carece de competencia, requisito válido para su existencia, por lo que la papeleta es nula de pleno derecho. Por lo tanto, una papeleta generada por personal del SIAT tras un informe técnico-policial en comisaría, sin que medie la intervención del efectivo de tránsito en el lugar de los hechos o sin obtener el material probatorio, sin subsanar debidamente el procedimiento como se ha explicado, aquello no constituye un inicio válido del PAS según la norma.

CAPÍTULO II

DESARROLLO DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL

Artículo 6.- Inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial

- 6.1. El Procedimiento Administrativo Sancionador Especial se inicia con la notificación al administrado del documento de imputación de cargos, el cual es efectuado por la autoridad competente.
- 6.2. Son documentos de imputación de cargos los siguientes:
 - a) En materia de transporte terrestre y servicios complementarios: El Acta de Fiscalización o la resolución de inicio en caso la infracción o incumplimiento a la normativa de la materia, cuando ha sido detectada mediante fiscalización de gabinete.
 - b) En materia tránsito terrestre: La Papeleta de Infracción de Tránsito o la resolución de inicio.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

42.- En ese sentido, la ausencia de esta información vulnera el principio de debida motivación consagrado en el artículo 6 de la LPAG, el cual exige que todo acto administrativo debe expresar de manera clara las razones de hecho y de derecho que lo sustentan. Aunado a ello, por parte de la comisaría en la que se redactó e impuso la papeleta, se vuelve a evidenciar que **el efectivo policial S3 PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ**, quien firmó el **ACTA DE INTERVENCIÓN** como **INTERVINIENTE**, era el oficial que verdaderamente habría presenciado los hechos y efectivamente intervenido al supuesto infractor en la vía pública.

43.- Ello no guarda relación con lo indicado en la resolución de sanción, ni en el IFI y propia papeleta pues **el oficial S2 PNP ELADIO CARMONA HUACCHA** (quien figuraba como autoridad que aparentemente impuso la papeleta directamente) aparecía como **"INTERVINIENTE" EN LA PIT N° 004141-24** impuesta el 01/12/2024, pero a su vez aparecía como el **"AUTENTIFICADOR" (o instructor) de los hechos en el acta**. El oficial que intervino verdaderamente en los hechos no era competente, por eso permitió que lo firme otro policía que tampoco lo era, justamente por desconocimiento del RETRAN ya que este no denunció la papeleta correctamente, ni contó con las pruebas correspondientes para enviarlas al área competente en fiscalización del tránsito, es decir, no se "saneó el procedimiento" de detección de la infracción, ya que no se lo consignó como testigo, denunciante o policía de apoyo, con sus datos de identificación precisando sus medios probatorios por el simple hecho de que el oficial que firma y "llena" la papeleta no realizó la intervención, sino que solamente se reportaron los hechos al área encargada de investigar sin que se consigne al interviniente como el testigo (numeral 3, artículo 327 del RETRAN "Detección de infracciones por denuncia ciudadana"). Cabe resaltar que el policía interviniente es aquel responsable directo de la intervención como tal y que el autentificador, instructor o certificador es el oficial o agente, normalmente de mayor jerarquía, que certifica la veracidad de la intervención y da fe del documento o acta, **PERO QUE NO ESTUVO PRESENTE AL MOMENTO DE LOS HECHOS Y GESTIONÓ LA MISMA INTERVENCIÓN**. Por ende, no hay evidencia que acredite que quien maniobraba el vehículo supuestamente en estado de ebriedad en los hechos y que haya ocasionado un accidente de tránsito haya sido **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE**, tal como se viene sosteniendo, pues ningún oficial, cualquiera sea su cargo, ha señalado que se acreditó o logró obtener información del testigo, o del propio policía, para acreditar verídicamente que se cometió la mencionada infracción contenida en la PIT ya señalada.

44.- Entonces, se logra verificar una incongruencia en los pronunciamientos del SAT CAJAMARCA pues indican que se intervino en la vía pública por parte de autoridad competente y que se constató en ese momento la infracción, lo cual ocurriría si efectivamente el oficial que intervino fuera el que fiscaliza el tránsito y es competente, sin embargo y como se viene explicando,



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

esto no fue así en la realidad debido a que quien intervino en primer lugar no tenía competencia en la materia y que terminaron derivando directamente al intervenido al SIAT de la comisaría para que recién ahí le pongan la papeleta sin mediar el material probatorio que se debió haber solicitado y obtenido de los hechos. Por lo tanto, esta carencia también compromete el principio de verdad material como se señaló, así como al Derecho de Defensa del administrado al privarlo de la posibilidad de cuestionar o contrastar la versión de los hechos supuestamente observados por el agente verdaderamente interviniente, del ciudadano o policía no competente que reporte, cuya identidad ni siquiera ha sido consignada correctamente en la papeleta. Por lo tanto, la motivación del acto es no solo insuficiente, sino también deficiente, al carecer de elementos esenciales que permitan verificar su legalidad y legitimidad. Por lo tanto, se vulneró el requisito de motivación al existir manifiestamente hechos contradictorios conforme a lo previsto en el numeral 6.3 del artículo 6 de la LPAG, el cual indica: "No son admisibles como motivación, la exposición de fórmulas generales o vacías de fundamentación para el caso concreto o aquellas fórmulas que por su oscuridad, vaguedad, contradicción o insuficiencia no resulten específicamente esclarecedoras para la motivación del acto", por lo cual se configuran causales de nulidad, numeral 1 y 2 del artículo 10 de la LPAG, al configurarse una infracción a las normas sobre la motivación y a los derechos fundamentales del administrado.

45.- Por otro lado, al remitirse al RETRAN (cuerpo normativo que norma el procedimiento regular en conjunto con otras normas y disposiciones) no se puede ignorar al artículo 326 del RETRAN el cual señala que las papeletas que se "levantan" por la comisión de infracciones de tránsito, mediante acciones de control en la vía pública por parte de los conductores deben contener, como mínimo, los siguientes campos: **1.1. Fecha de comisión de la presunta infracción. 1.2. Apellidos, nombres, domicilio y número del documento de identidad del conductor. 1.3. Clase, categoría y número de la Licencia de conducir del conductor. 1.4. Número de la Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo motorizado. 1.5. Número de la Tarjeta de Identificación Vehicular o de la Tarjeta de Propiedad del vehículo. 1.6. Conducta infractora detectada. 1.7. Tipo y modalidad del servicio de transporte. 1.8. Información adicional que contribuya a la determinación precisa de la infracción detectada (campo de observaciones). 1.9. Identificación y firma del efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito o al control de carreteras en la jurisdicción que corresponda que ha realizado la intervención. 1.10. Firma del conductor. 1.11. Observaciones:** a) Del efectivo de la Policía Nacional del Perú que ha realizado la intervención o del funcionario de la autoridad competente. **b) Del conductor.** 1.12. Información complementaria: a) Lugares de pago. b) Lugares de presentación de los recursos administrativos y plazo. c) Otros datos que sean ilustrativos. **1.13. Datos de identificación del testigo, con indicación de su documento**



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

La papeleta no tiene información del testigo, su identificación, firma, pruebas, tampoco observaciones del conductor, además de que presentaba ya listo el resultado del dosaje

46.- Corresponde aclarar nuevamente que el **DOSAJE ETÍLICO POR SÍ MISMO NO PRUEBA LA CONDUCTA INFRACTORA QUE ES "CONducir" EN ESTADO DE EBriedad Y HABER PARTICIPADO (OCASIONADO) EN UN ACCIDENTE"**, SOLO demuestra el nivel de alcohol en la sangre. Este examen se realiza después de la intervención policial realizada por el oficial de tránsito, quien es el único **COMPETENTE** para levantar papeletas, pues la papeleta de infracción debe levantarse en el lugar, fecha y hora de la intervención, in situ, es decir en el lugar, fecha y hora de la comisión de la supuesta infracción, tal como establecen los artículos 324, 326 y 327 del RETRAN, en concordancia con el Decreto Supremo N.º 028-2009-MTC en el cual establecen el procedimiento de Detección de Infracciones al Tránsito Terrestre por parte del efectivo policial competente en el ámbito urbano, quien "denuncia" (tomando en cuenta al "saneamiento del procedimiento" cuando corresponda) la infracción a la autoridad competente:

Artículo 4.- Del levantamiento de la papeleta

4.1. El efectivo policial en caso de detectar una infracción al tránsito terrestre, procederá a levantar la papeleta correspondiente, denunciándola ante la autoridad local competente quien actuará conforme lo establecido en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.

47.- Por lo tanto, lógicamente el mismo dosaje **SE LLEVA A CABO POSTERIOR A LA INTERVENCIÓN EN COMISARÍA**, sin embargo, consignar dicha información en la papeleta va en contra del RETRAN, su procedimiento legal regular, como se ha explicado. **Por lo tanto, se vulneraron los principios de debido procedimiento, el de inmediación, certeza y razonabilidad en materia sancionadora**, tomando en cuenta que se habría alterado la información en la PIT, dando a entender que se impuso al momento en la misma fecha, hora y lugar a pesar de que el dosaje y peritaje de daños se realizan posteriormente a la intervención en vía pública y toma cierto tiempo o hasta días, requiriendo primero una investigación para determinar la participación y el haber ocasionado el supuesto accidente. Entonces, la papeleta debe servir como una notificación de la presunta comisión de una falta, pero no puede adelantarse al resultado oficial de laboratorio que se obtiene posteriormente, así como del peritaje de daños que puede tomar más tiempo,



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

ignorando la forma de detección de infracciones del numeral 3 del artículo 327.

Es más, el Decreto Supremo 028-2009-MTC precisa que el proceso de detección de alcohol implica una cadena de custodia y un análisis que ocurre después de la intervención física. Si el número aparece en la papeleta suscrita supuestamente en la "calle", se asume que hubo una manipulación o un juicio de valor subjetivo del policía. Entonces, cabe aclarar que cuando un policía de tránsito detiene a un ciudadano, solo cuenta con el alcoholímetro (prueba cualitativa) o se basa en la apreciación de síntomas mediante pruebas, como el test de Hogan. Si el efectivo policial espera a que salga el resultado del examen de sangre (dosaje etílico) para recién llenar la papeleta en comisaría u otro sitio, entonces está quebrando la secuencia legal. La papeleta indica que la infracción se cometió en la "Av. X a las 10:00 PM", por ejemplo, pero si tiene el número del dosaje, es físicamente imposible que haya sido redactada e impresa en ese momento, ya que ese resultado suele tardar en salir.

48.- Es así que la LPAG exige que los actos administrativos se ajusten a la verdad material. Sin embargo, al consignar que se cometió y se probó la infracción cometida en la misma fecha de 01/12/2024, el efectivo policial está cometiendo una falsedad administrativa pues está simulando que al momento de la intervención ya conocía el resultado exacto del laboratorio y peritaje realizados. **Esto vicia el acto administrativo, pues el documento no refleja lo que ocurrió cronológicamente en el mundo real.** Por lo tanto, cabe distinguir la diferencia entre "presunción" y "certeza" pues el sistema de infracciones de tránsito funciona bajo la detección de la conducta. En una intervención por ebriedad: en el lugar el policía competente debe levantar la papeleta por la presunción de la infracción (basada en el alcoholímetro, examen de campo o las pruebas pertinentes que correspondan). En la comisaría se realiza el dosaje, así como el peritaje de ser el caso. Si la papeleta aparece impresa en la misma fecha de los hechos cuando se trata de infracción M01 o M02, queda demostrado que la papeleta no se impuso en la vía pública de forma directa, sino en una oficina por personal no capacitado que desconoce el procedimiento tal como corresponde por ley, como se trata del SIAT. Esto anula la validez de la "detención en flagrancia" del numeral 1 del artículo 327 del RETRAN, conforme al protocolo de intervención, pues tal como está redactada la papeleta se entiende que fue en flagrancia por la propia autoridad competente que intervino (lo cual tampoco fue así), de la que ya se ha demostrado no estuvo en los hechos, además de que tampoco se detalla testigo alguno ni su material probatorio.



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

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

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

1.- Intervención para la Detección de infracciones del Conductor en la Vía Pública.

Para la imposición de la papeleta por infracción detectada en la vía pública el efectivo de la Policía Nacional del Perú, debe:

- a) Ordenar al conductor que detenga el vehículo; acto seguido se debe acercar a la ventanilla del lado del conductor. Por ningún motivo el conductor debe bajarse del vehículo.
- b) Solicitar al conductor la documentación referida en el artículo 91 del presente Reglamento.
- c) Indicar al conductor el código y descripción de la(s) infracción(es) detectada(s).
- d) Consignar la información en todos los campos señalados en el artículo 326 del presente Reglamento, en la Papeleta de Infracción que corresponda por cada infracción detectada.
- e) Solicitar la firma del conductor.
- f) Devolver los documentos al conductor, conjuntamente con la copia de la papeleta, concluida la intervención.
- g) Dejar constancia del hecho en la papeleta, en caso la persona intervenida se niegue a firmar la misma. En ambos casos se entenderá debidamente notificada la papeleta de infracción al conductor.

49.- Entonces, tal como se indicaba al final del artículo 326 del RETRAN, "(l)a ausencia de cualquiera de los campos que anteceden, estará sujeta a las consecuencias jurídicas señaladas en el numeral 2 del artículo 10 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General". En esa misma línea, el artículo 10 de la LPAG indica que son "(c)ausales de nulidad: (...) vicios del acto administrativo que causan su nulidad de pleno derecho, los siguientes elementos: 1. La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias". Asimismo, en su numeral 2, se indica que también son vicios del acto administrativo "(e)l defecto o la omisión de alguno de sus requisitos de validez, salvo que se presente alguno de los supuestos de conservación del acto a que se refiere el artículo 14 (**vicios no trascendentes**)". **Agregado nuestro.**

50.- Es así que, volviendo al artículo 326 del RETRAN, esencialmente en su numeral 1.9, se establece como requisito indispensable que la papeleta de infracción consigne la identificación y firma del efectivo de la Policía Nacional del Perú que, estando asignado al control de tránsito o de carreteras en la jurisdicción correspondiente, haya realizado directamente la intervención. Sin embargo, en el presente caso se advirtió que en el acta de intervención esta se encuentra suscrita por otro



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

oficial quien figura como único interviniente (que sí estuvo en los hechos pero no recogió pruebas en su momento), lo cual se contradice con la papeleta de tránsito N° 004141-24 de fecha 01/12/2024 en la cual figuraba que habría sido impuesta por un policía también interviniente pero distinto, quien a su vez figura como "AUTENTIFICADOR" en el acta de los hechos **(no estuvo en el lugar de los hechos ni en el momento, solo investigó y certificó)**. Esto demuestra una discrepancia grave y evidencia un incumplimiento del citado artículo, el cual, en concordancia con el artículo 327 del RETRAN, exige de manera imperativa que sea el mismo efectivo policial interviniente quien consigne sus datos y suscriba la papeleta; en ese sentido, bajo una interpretación literal y estricta de la norma, no se admite la participación de efectivos distintos entre la intervención y la imposición de la infracción, ni se prevé excepción alguna a dicho requisito, por lo que su inobservancia constituye un vicio sustancial que acarrea la nulidad de la intervención realizada y papeleta impuesta, toda vez que el policía que figuraba en papeleta NO era competente para imponer papeletas por infracción al tránsito pues tampoco la detectó en flagrancia, como se explicó párrafos atrás.

51.- Todo esto demuestra una grave causal de nulidad: **FALTA DE COMPETENCIA**, debido a que los **POLICÍAS, TANTO EN PAPELETA Y ACTA, NO ERAN COMPETENTES PARA IMPONER Y SANCIONAR DIRECTAMENTE CON PAPELETAS DE INFRACCIÓN AL TRÁNSITO** pues estos **NO** pertenecían a la unidad destinada a la fiscalización y control del tránsito y transporte, sino que uno pertenecía al SIAT y el otro a las unidades destinadas a realizar patrullaje en la prevención de delitos o al patrullaje rutinario asignado por la comisaría. Por lo tanto, el oficial que figuraba como interviniente en la PIT en cuestión se centraba en investigar las causas y dinámicas de posibles accidentes vehiculares, entre otros delitos, mediante la recolección de evidencia técnica y científica de los hechos. Sus funciones incluyen la reconstrucción de eventos, peritajes mecánicos, análisis de vías, testimonios y la determinación de responsabilidades técnicas, aportando pruebas fundamentales al Ministerio Público. Por su parte, el oficial verdaderamente interviniente en los hechos, según el acta, pertenecía a aquella unidad cuyas funciones consisten en realizar actividades para prevenir, atender y accionar ante la comisión de delitos promoviendo y realizando **patrullajes preventivos** motorizados, con vehículos, tanto en entornos rurales como urbanos, para disuadir la delincuencia o atender emergencias. Por su parte, se confirmaba que el oficial interviniente en la papeleta era en realidad quien figura como autentificador en los hechos, en calidad de investigador/autentificador ya que pertenecía al SIAT. Por lo tanto, se vulneraron los principios de inmediación, certeza y razonabilidad en materia sancionadora, como se ha señalado, tomando en cuenta también que la papeleta fue llenada e impuesta en COMISARÍA ya que tampoco se narra que el intervenido en ese entonces, **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE**, haya sido intervenido en

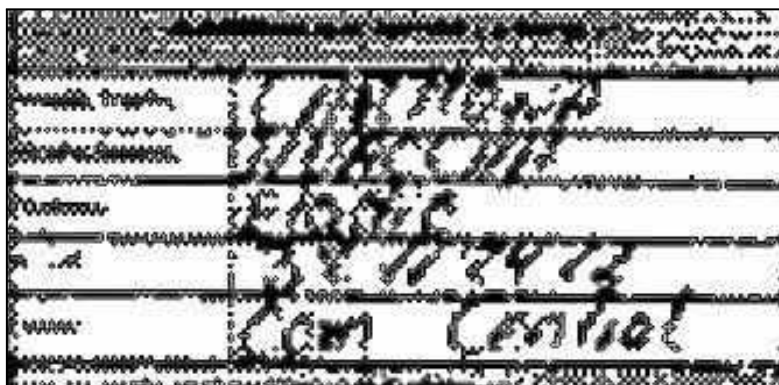


CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

los hechos por un oficial de tránsito y de ahí trasladado a comisaría al SIAT para las demás diligencias, misma en la cual se llenó la información de la papeleta y cuya intervención dio mérito a la presente acta en la cual el oficial interviniente en papeleta es también el autenticador o instructor, quien viene a ser aquel efectivo, generalmente de la comisaría o unidad especializada, que asume la responsabilidad de la elaboración de las actas preliminares, el atestado policial, el informe y la documentación final, basándose en la información que le provee el interviniente, quien sí es el personal que actúa directamente en el lugar y momento de los hechos (flagrancia), realiza la detención, registro personal y recolección de evidencias inmediatas (lo cual no se realizó).

POLICÍA DE COMISARÍA PNP, es decir, del SIAT (se indica en la abreviatura de la unidad):



* Unidad: Com (comisaría) Central *

En cambio, la abreviatura de la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú es UT, TN o UTSEVI PNP (perteneciente a la DIVTRAN), por ejemplo:

Autoridad que impone la papeleta	
Ap. Paterno	
Ap. Materno	
Nombres	
Nº CIP	
Unidad	UTSEVI - N2
Prueba del Testigo	

* La unidad de tránsito que fiscaliza de forma directa: la UTSEVI (UT).



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

52.- Corresponde especificar bien que La UTSEVI PNP (Unidad de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú) es la división encargada de controlar el tránsito, garantizar la seguridad vial, fiscalizar y verificar el cumplimiento de lo señalado en el RETRAN en las vías públicas. Realiza operativos, fiscalización electrónica, y gestiona el flujo vehicular en todo el Perú. Se encargan del control y fiscalización al realizar la imposición de papeletas por infracciones de tránsito y operativos contra la conducción en estado de ebriedad o exceso de velocidad. Gestionan y supervisan la seguridad vial en las principales vías y arterias de las ciudades, reciben capacitación y entrenamiento en la correcta aplicación de papeletas y procedimientos de registro, además de encargarse de la promoción del cumplimiento de las normas de tránsito y formación en seguridad vial, entre otras funciones. Por lo tanto, todo lo señalado hasta el momento demuestra incongruencias y falta de certeza sobre la intervención ya que el supuesto infractor tampoco fue "intervenido" por autoridad competente como se ha señalado. Además, en la misma acta no se indica que el policía que figura como autoridad que impone la papeleta haya realizado el operativo o haya sido quien intervenido directamente al conductor, pues solo figura como **AUTENTIFICADOR (INSTRUCTOR)**, función distinta a la de **INTERVINIENTE**, sin mencionarse si tuvo participación en los hechos según narra la propia acta.

53.- Por lo tanto, se debe dejar bien claro que el efectivo policial asignado al SIAT, investiga, denuncia o reporta los accidentes de tránsito o delitos relacionados al tránsito a la autoridad competente o les da aviso, mientras que el efectivo asignado al control de tránsito (UTSEVI) fiscaliza el tránsito directamente. El oficial asignado a esta unidad de investigación (SIAT) debe comunicar, en todo caso, a la entidad correspondiente de fiscalizar las infracciones detectadas en el curso de una investigación pues no puede imponer papeletas directamente, no está en sus facultades. Entonces, los efectivos policiales asignados al SIAT de las comisarías no pueden imponer papeletas de infracción al tránsito, sino estarían ante el incumplimiento del RETRAN y demás disposiciones normativas. En este caso, la papeleta la habría "llenado" un oficial tampoco competente que no estuvo en el lugar de los hechos, además de que se omitió indicar el material probatorio que habría brindado el supuesto **TESTIGO** o policía interviniente (apoyo) que habría visualizado los hechos (interviniente en los hechos tampoco figura en la papeleta como testigo, solamente como interviniente en el acta). El acta por sí sola no constituye como prueba suficiente, se presume su veracidad pues narra los hechos desde el punto de vista del policía que participa, ya que se trata de una prueba preconstituida pues documenta hechos objetivos e irreproducibles que deben, en todo caso, legitimarse en un juicio oral con la presencia de los policías que la elaboraron. El acta debe coincidir con otros



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

medios de prueba (testimonios, fotos, videos, pruebas de cámaras, pericias, etc.) para sostener una acusación sólida. Por lo tanto, de no haber testigo se entiende que la papeleta fue impuesta de forma directa, no mediante denuncia ciudadana.

54.- Además, en el acta NO se indica que el oficial competente y asignado al control y fiscalización del tránsito haya intervenido al administrado para imponer la papeleta y que luego haya sido trasladado a la comisaría para realizar las "diligencias o actas correspondientes", tampoco se menciona si se identificó y obtuvo material probatorio del testigo, lo cual demuestra nuevamente que la papeleta fue llenada e impuesta en comisaría por un policía NO competente y que NO intervino al supuesto infractor, a pesar de que en la papeleta figura como tal. Por su parte, según disposiciones del MTC mediante informes y del TC, solo los agentes especializados asignados al control de tránsito o carreteras pueden levantar papeletas in situ, toda vez que, según pronunciamiento del propio TC, las comisarias y SIAT tienen prohibido imponer estas sanciones (Exp. 00014-2021-PI/TC, ff. jj. 110-115), pues solo los policías asignados al control de tránsito y carreteras son los competentes para imponer y fiscalizar a través de las papeletas por infracción al tránsito. En la misma Sentencia 437/2023 el TC aclaraba que la PNP está dividida en diversas unidades especializadas, por lo que un agente asignado a áreas como seguridad ciudadana, turismo, investigación criminal o robo de vehículos incurre en una falta de competencia si interviene en asuntos de tránsito. Entonces, al recurrirse en este caso al RETRAN en su artículo 324, el máximo intérprete enfatizaba que solo los efectivos de la Policía de Tránsito (en zonas urbanas) y de Carreteras (en la red vial nacional o regional) tienen la autoridad legal para detener a los conductores y sancionarlos con papeletas cuando corresponda. Por consiguiente, únicamente estos agentes especializados pueden exigir la exhibición de documentos —como el DNI, la licencia de conducir, la tarjeta de identificación vehicular y la revisión técnica— y emitir papeletas in situ ante infracciones flagrantes para iniciar un procedimiento sancionador. El TC fundamentaba esta exclusividad señalando que el personal de tránsito y carreteras es el único que cuenta con la capacitación adecuada para ejecutar y validar estos procesos administrativos. Además, recalcó que son los únicos agentes equipados oficialmente con los formatos impresos (papeletas) necesarios para imponer las multas en el mismo lugar donde se cometa la infracción.

55.- Finalmente, la sentencia establece una excepción estricta para los policías de comisarias regulares o del Escuadrón de Emergencia pues, aunque carecen de competencia directa en materia de tránsito, estos efectivos pueden **intervenir** vehículos exclusivamente dentro del marco de un operativo previamente programado y coordinado o en casos de flagrancia. De esta manera, el Tribunal elimina la posibilidad de que agentes no



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

especializados detengan a los conductores utilizando la excusa de realizar simples "operativos de rutina" espontáneos sin justificación. Es así que el artículo 7 del RETRAN establece que la PNP, mediante sus órganos especializados (tránsito y carreteras), garantiza la libre circulación, fiscaliza el cumplimiento de las normas de tránsito, interviene en accidentes y aplica medidas preventivas. Solo efectivos asignados al control de tránsito o carreteras están habilitados para fiscalizar la infracción a las normas de tránsito del RETRAN. La labor del control de tránsito es exclusiva de la policía especializada, aunque cualquier policía puede intervenir en casos de flagrancia delictiva por la sospecha de haberse cometido un delito, **PERO NO IMPONER PAPELETAS POR INFRACCIÓN AL TRÁNSITO** pues no es su competencia.

56.- Por otro lado, es importante destacar que, a partir de la respuesta de la COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA, estos no se pronunciaron sobre el testigo, su identificación, material obtenido y requerido para corroborar y validar la comisión de la infracción, más aún cuando son conscientes de que el oficial que figuraba en la papeleta no estaba facultado para fiscalizar mediante papeletas de tránsito debido a que trabajaba en el SIAT. Todo ello vuelve a generar incertidumbres y se refleja en la siguiente contradicción consignada en la propia papeleta: **el policía no competente que figuraba en la PIT como el que hizo la intervención directamente, sin testigo o policía de apoyo que haya denunciado y presentado pruebas por lo cual se entiende que detectó la infracción en flagrancia (numeral 1, artículo 327 del RETRAN), como no estaba capacitado en la materia "rellenó" incorrectamente la papeleta, como ya se explicó párrafos atrás, pues indicó el resultado del dosaje y no presentó al interviniente real como testigo, no identificándolo ni pidiendo su firma.**

57.- Por otro lado, corresponder hacer referencia a los pronunciamientos vinculantes del propio MTC, en el contexto práctico del INFORME N° 0970-2024-MTC/18.01 la Dirección (Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, unidad orgánica encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial) ejerce precisamente esta facultad interpretativa para explicar cuál es el procedimiento legal y correcto que debe seguirse al intervenir a un conductor y en la imposición de la infracción. El informe aclara que no cualquier efectivo policial es competente para imponer una PIT. Según la normativa vigente (RETRAN), el "efectivo policial competente" se define estrictamente como, en el ámbito urbano, el personal asignado exclusivamente al control del tránsito, mientras que en la red vial nacional y regional, se trata del personal asignado al control de carreteras, como se explicó párrafos atrás. El personal de las secciones de investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) tiene funciones específicas de prevención e investigación, pero no



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

tiene la competencia para imponer PIT ante el incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito (RETRAN). Su labor se centra en la investigación técnica de los hechos, no en la fiscalización operativa del tránsito. Es así que se menciona la figura de la denuncia ciudadana en la que cualquier ciudadano (o policía de "apoyo") puede denunciar una infracción identificándose ante la autoridad competente. Es por ello que debe sustentar la denuncia con material fílmico o fotográfico que permita identificar la infracción y la placa de rodaje del vehículo, lo cual se exige en los formatos de las papeletas. La autoridad debe evaluar el material y decidir si inicia un procedimiento sancionador de oficio o archiva el caso si no se identifica al infractor. Esta forma de denunciar infracciones es la solución a la falta de competencia de policías que intervienen en "flagrancia" a conductores que habían estado conduciendo en estado de ebriedad, por lo cual a estos se les deben identificar como testigos en el apartado y, en todo caso, llamar o pedir refuerzos de tránsito para que firmen la papeleta y llenen los demás campos o, en su defecto, presentar un informe denunciando los hechos a la sección encargada para que evalúe los medios probatorios obtenidos y emita una resolución de inicio, según el literal b, numeral 6.2, artículo 6 del **REGLAMENTO DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR ESPECIAL DE TRAMITACIÓN SUMARIA EN MATERIA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE, Y SUS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS** (no siendo suficiente únicamente el dosaje etílico) para sancionar al infractor tal como señala el Decreto Supremo N.º 028-2009-MTC, lo cual no se viene cumpliendo en varias infracciones detectadas y sancionadas por la PNP.

58.- Por otro lado, es importante acotar lo establecido por el propio MTC en su INFORME N° 585-2022-MTC/18.01 en sus numerales 3.11 - 3.21 "Sobre la imposición de la infracción al tránsito M-01, M-02, M-37, M-38 y M-39 establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito - Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (RETRAN)", los cuales reafirman la competencia del oficial de tránsito. Además, el numeral 3.30 del mismo informe se remite al numeral 6.2 del artículo 6 del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de Transporte y Tránsito Terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, con lo cual establecen y reafirman que la papeleta de infracción es el documento de imputación de cargos, refiriéndose también al numeral 6.3 el cual establece que este documento debe contener lo siguiente: *"a) Una descripción de los actos u omisiones que pudieran constituir infracción administrativa. b) La calificación de las infracciones que tales actos u omisiones pudieran constituir. c) Las normas que tipifican los actos u omisiones como infracción administrativa. d) Las sanciones que, en su caso, corresponda imponer. e) El plazo dentro del cual el administrado puede presentar sus descargos por escrito. f) La autoridad competente para imponer la sanción, identificando la norma*



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

que le otorgue dicha g) competencia. h) Las medidas administrativas que se aplican" (resaltado nuestro)".

3.30 Por otro lado, el numeral 6.2 del artículo 6 del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de Transporte y Tránsito Terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2020-MTC (en adelante PAS Especial), establece que la papeleta de infracción es el documento de imputación de cargos, estableciendo también en el numeral 6.3 que este documento debe contener lo siguiente:

- a) Una descripción de los actos u omisiones que pudieran constituir infracción administrativa.
- b) La calificación de las infracciones que tales actos u omisiones pudieran constituir.
- c) Las normas que tipifican los actos u omisiones como infracción administrativa.
- d) Las sanciones que, en su caso, correspondería imponer.
- e) El plazo dentro del cual el administrado puede presentar sus descargos por escrito.
- f) La autoridad competente para imponer la sanción, identificando la norma que le otorgue dicha
- g) competencia.
- h) Las medidas administrativas que se aplican.
- i) En el caso del Acta de Fiscalización y la Papeleta de Infracción de Tránsito, estos documentos deben contener, además de los campos señalados en los literales precedentes, un campo que permita a la persona intervenida consignar sus observaciones.

59.- Es así que, de acuerdo con el criterio vinculante establecido por el MTC, las papeletas por infracciones muy graves (como las M01, M02, M37, M38 y M39) no pueden ser impuestas en la SIAT de una comisaría, pues se debe respetar el principio de inmediatez (lugar y hora) pues se aclara que la papeleta de infracción debe levantarse obligatoriamente in situ; es decir, en la vía pública donde se detectó la conducta infractora, de forma inmediata y en el mismo rango de hora de la intervención. Imponer el acta horas o días después, elaborándola en "gabinete" dentro de las instalaciones de la comisaría (como suele hacer el personal de la SIAT tras recibir los resultados del certificado de dosaje etílico), rompe flagrantemente con el Debido Procedimiento. El procedimiento sancionador en tránsito en principio siempre inicia con la entrega de la papeleta original en la vía pública, siendo el dosaje etílico un medio probatorio posterior que la sustenta y confirma, no el acto que le da origen. Además, se explica también sobre la falta de competencia de la SIAT para la fiscalización, pues existe una distinción estricta en las funciones policiales ya que el personal de la SIAT tiene facultades netamente investigativas respecto a las causas y responsabilidades (penales o civiles) de un accidente o delito de tránsito. Sin embargo, carecen de competencia fiscalizadora. La potestad exclusiva para imponer papeletas de tránsito recae únicamente sobre el efectivo policial asignado al control (entiéndase fiscalización en papeletas de infracción al reglamento de tránsito) de tal materia en zonas urbanas o de carreteras (en la red vial). Si un efectivo de la comisaría o de la SIAT firma e impone una papeleta, está



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

emitiendo un acto administrativo fuera del ámbito de sus atribuciones normativas, configurando un vicio de nulidad, especialmente cuando se trata de una M01 o M02, pues se impuso y procesó desde la SIAT por lo que nació "muerta" jurídicamente la papeleta al adolecer de vicios insubsanables: autoridad incompetente, por haber sido emitido por personal sin la especialidad funcional para el control del tránsito, contraviniendo al Debido Procedimiento (RETRAN y LPAG) y los requisitos de validez.

60.- Por otro lado, se tiene en cuenta que, con todo lo mencionado, si no se respeta lo indicado por el RETRAN en el formato de la PIT, entonces esta se "llenó" incumpliendo los requisitos de validez exigidos pues fue impuesta fuera del lugar, alterando la fecha y la hora de la intervención e imposición real. Estos errores de competencia y forma procedimental son causales concretas para lograr que la sanción administrativa quede sin ningún efecto legal. Es más, según el INFORME N° 1782-2023-MTC/18.01, otro pronunciamiento vinculante del MTC, este vuelve a aclarar que el personal de las SIAT no pueden imponer papeletas de infracción al tránsito debido a que la normativa define estrictamente quién tiene la autoridad para realizarlo. La explicación se fundamenta en la definición de "efectivo policial competente": se aclara que cualquier mención al "efectivo policial competente" en el RETRAN se refiere exclusivamente al policía en servicio que se encuentra debidamente asignado al control del tránsito (para el caso de infracciones en el ámbito urbano) o debidamente asignado al control de carreteras (para infracciones en la red vial nacional). También señalan como argumento el hecho de la exclusividad de la función pues, en función a esta especificación, solo los efectivos policiales que cumplen con el rol específico de control de tránsito o control de carreteras están facultados y capacitados para imponer papeletas.

3.8 De acuerdo al artículo 327 antes citado, se evidencia las 3 formas que existen para imponer las papeletas de infracción al tránsito siendo estas: (i) las infracciones detectadas en la vía pública, (ii) la detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos y (iii) la detección de infracciones por denuncia ciudadana, estableciéndose los respectivos procedimientos.

3.9 Por tanto, se colige que el personal PNP de las secciones de investigación de Accidentes de Tránsito no pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RETRAN.

61.- Por lo tanto, el personal policial de las SIAT tienen una asignación distinta a la de "control del tránsito" o "control de carreteras", pues el MTC en el informe concluía de manera clara y



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

directa que estos no tienen la competencia legal para imponer papeletas ante los incumplimientos del reglamento.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

3.8 El Artículo 7¹ de RETRAN señala:

"Artículo 7.- Competencias de la Policía Nacional del Perú

En materia de tránsito terrestre, la Policía Nacional del Perú, a través del efectivo asignado al control del tránsito o al control de carreteras, de conformidad con el presente Reglamento, es competente para:

3.9 Mediante el Decreto Supremo N° 029-2009-MTC se modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito señalando en el "Artículo 4.- Efectivo policial competente: *Precísese que toda mención que se haga al efectivo policial competente en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, se entenderá al efectivo en servicio de la Policía Nacional del Perú debidamente asignado al control del tránsito, cuando se trate de infracciones cometidas en el ámbito urbano, y debidamente asignado al control de carreteras, cuando se trate de infracciones cometidas en la red vial nacional y departamental o regional*".

3.10 De acuerdo a la norma antes citada, en toda mención que se haga en referencia al efectivo policial competente en el RETRAN, este hace referencia al efectivo policial asignado al control del tránsito, cuando se trate de infracciones cometidas en el ámbito urbano, y al asignado al control de carreteras, cuando se trate de infracciones cometidas en la red vial nacional y departamental o regional.

3.8 De acuerdo al artículo 327 antes citado, se evidencia las 3 formas que existen para imponer las papeletas de infracción al tránsito siendo estas: (i) las infracciones detectadas en la vía pública, (ii) la detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos y (iii) la detección de infracciones por denuncia ciudadana, estableciéndose los respectivos procedimientos.

3.9 Por tanto, se colige que el personal PNP de las secciones de investigación de Accidentes de Tránsito no pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RETRAN.



IV. CONCLUSIONES:

- 4.1. Solo pueden imponer Papeletas de Infracción al Tránsito los efectivos policiales asignados al control del tránsito, cuando se trate de infracciones cometidas en el ámbito urbano; y, los asignados al control de carreteras, cuando se trate de infracciones cometidas en la red vial nacional y departamental o regional.
- 4.2. Existen tres formas de imponer las papeletas de infracciones al tránsito: las infracciones detectadas en la vía pública, la detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados y la detección de infracciones por denuncia ciudadana.
- 4.3. El personal PNP de las secciones de investigación de Accidentes de Tránsito no pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RTRAN.

62.- Por su parte, cabe mencionar al reciente pronunciamiento importante emitido por el MTC, el cual recae en el Informe N° 446-2026-MTC/18.01. En este se indica y aclara que el RETRAN únicamente otorga competencia al efectivo policial asignado al control de tránsito y carreteras como la autoridad competente para detectar e imponer infracciones en la vía pública, así como para intervenir en casos de intoxicación alcohólica y accidentes de tránsito. Se refuerza el argumento que viene sosteniendo el MTC a través de sus informes: no cualquier policía fiscaliza el tránsito.

- 3.16 El artículo 327 del TUO del RTRAN, establece entre otros el procedimiento que debe seguir el efectivo policial asignado al control de tránsito o de carreteras de la Policía Nacional del Perú para la detección de infracciones e imposición de papeletas, mediante intervención en la vía pública.
- 3.17 De acuerdo al marco normativo antes citado, dicha competencia otorgada a los efectivos policiales asignados al control de tránsito o de carreteras también aplican en supuestos de accidentes de tránsito establecido en el artículo 277' del TUO del RTRAN, y en intervenciones con presunción de intoxicación del conductor establecido en el artículo 328 del RTRAN.
- 3.18 En ese sentido, conforme a lo establecido en el TUO del RTRAN, la competencia para imponer papeletas de infracción, así como para intervenir en casos de presunta intoxicación del conductor (infracción M2) y en supuestos de accidentes de tránsito (infracciones M01, M37, M38 y M39), recae exclusivamente en los efectivos policiales asignados al control de tránsito y de carreteras; por tanto, el personal policial de la Sección de Investigación de Tránsito las Comisarias PNP a nivel nacional y otras unidades policiales no cuentan con competencia para imponer papeletas de infracción al tránsito.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

IV. CONCLUSIONES:

De acuerdo al análisis realizado en el presente informe se concluye lo siguiente:

- 4.1 El RTRAN y el TUO del RTRAN, únicamente otorgan competencia al **efectivo policial asignado al control de tránsito y carreteras** como la autoridad competente para detectar e imponer infracciones en la vía pública, así como para intervenir en casos de intoxicación alcohólica y accidentes de tránsito.

¹ Los plazos aplicables a las medidas preventivas, como la retención de la licencia de conducir y el internamiento del vehículo, se rigen por lo establecido en el artículo 299, numerales 1 y 2 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito. Asimismo, el procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito se desarrolla conforme al Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, el cual regula sus etapas, plazos y decisiones, debiendo articularse con lo dispuesto en el artículo 277 del TUO del RTRAN.

Jr. Zorritos 7203 - Lloré - Perú.
Central telefónica: (511) 615-7800



PERÚ
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

- 4.2 Cualquier atribución del D.S. N° 012-2025-IN que involucre a otras dependencias de la Policía Nacional del Perú podría justificarse en el contexto de delitos relacionados con el tránsito, dejando fuera del ámbito administrativo en materia de tránsito que regula el RTRAN y el TUO del RTRAN.

63.- En ese sentido, si la papeleta y demás pronunciamientos emitidos por el SAT CAJAMARCA sobre el PAS en cuestión, si estos no recogían el análisis de las pruebas que determinaban la validez del acto de imputación de cargos, entonces ¿cómo podrían recoger estos datos la RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026 e INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN N° 054-025-00001838-2025?. Queda demostrado que se recogieron los mismos vicios de la papeleta, por no señalar cuáles fueron las razones de hecho y derechos, así como los medios de prueba idóneos del presente caso para sustentar la decisión en derecho, por lo cual las decisiones de la administración son vacías de fundamentación concreta en el presente caso. Cabe resaltar que, tal como se indicaba en la PIT y acta, el procedimiento para la detección e imposición de papeletas en este caso habría sido de forma directa, lo cual corresponde cuando el oficial interviniente si es competente en tránsito (lo cual no ocurrió aquí). Por otro lado, cabe indicar nuevamente, sobre la competencia, citando ahora al artículo 19 incisos 1, 2 y 3 de la Ley General de Tránsito y Transporte, lo siguiente: "19.1 La Policía Nacional del Perú, a través de sus unidades especializadas, es la autoridad responsable del control y fiscalización el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial; y, de los prestadores de transporte, a nivel nacional, para cuyo efecto tiene las siguientes competencias: a) En materia de tránsito: ejerce acciones de control y técnicas para dirigir el tránsito, como instrumentos de gestión de la



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

fiscalización. b) En materia de accidentes de tránsito: previene, investiga y denuncia ante la autoridad competente los accidentes de tránsito. Así como, efectuar investigaciones y estudios para el diseño de estrategias de prevención sobre la materia. c) En materia de acopio de medios de prueba: Realiza pruebas de alcoholemia, estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos a los usuarios de la red vial urbana y nacional, en campo o laboratorios clínicos de la Policía Nacional del Perú. Así como, realiza la inspección físico químico de los vehículos siniestrados y emite protocolos periciales para las acciones administrativas o judiciales. d) En materia de custodia vehicular: implementa y administra sus depósitos vehiculares, así como el servicio de traslado de vehículos sometidos a medida preventiva de retención o internamiento, a cuenta del propietario o infractor. 19.2 La Policía Nacional del Perú interviene de manera subsidiaria en materia de Transporte Terrestre, respecto de la habilitación de los vehículos, conductores y modalidades de servicio, en aquellos lugares y circunstancias donde no estén presentes las autoridades competentes. 19.3 La Policía Nacional del Perú brinda el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes y a los concesionarios a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido". Por lo tanto, las **NORMAS REGLAMENTARIAS son de CARÁCTER OBLIGATORIO PARA TODAS LAS ENTIDADES DEL ESTADO**, es por ello que se hacía hincapié en el INFORME N° 585-2022-MTC/18.01, el cual fue presentado por el MTC y es vinculante en la interpretación. Es así que, según el artículo 16 de la Ley General de Tránsito y Transporte (sobre las competencias del MTC), este es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, quien asume las siguientes competencias normativas: "b) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país". Esta competencia normativa se manifiesta a través de sus REGLAMENTOS, como INFORMES y que, en función de aquello, la DIRECCIÓN DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL, también según el Reglamento del Decreto Legislativo 1267 Ley de la Policía Nacional (DECRETO SUPREMO N° 012-2025-IN), su artículo 266 (sobre la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial) precisa que "(1)a División de Tránsito y Seguridad Vial es la unidad orgánica de carácter técnico, sistémico y normativo, operativo y especializado; responsable de planificar, dirigir, organizar, evaluar, coordinar, ejecutar y controlar las operaciones policiales de fiscalización para el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial a nivel nacional; así como, subsidiariamente la fiscalización de las normas del transporte en la vía pública y del control y regulación de la circulación vehicular y peatonal; en el marco de la Legislación de la materia".



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

64.- Es así que este Informe N° 585-2022-MTC/18.01 es la manifestación de la **POTESTAD REGLAMENTARIA DEL MTC**, pues aquí se estaba interpretando desde la más alta instancia competente en materia de transporte y tránsito a nivel nacional, estableciendo cómo es que se deben interpretar los **VICIOS DE NULIDAD CON RESPETO A PAPELETAS DE INFRACCIÓN CON CÓDIGO M01, M02, M37, M38 y M39**, no siendo un informe facultativo, sino de CARÁCTER OBLIGATORIO Y VINCULANTE EN TODO EL TERRITORIO PERUANO.

3.18 En ese sentido, podemos colegir que el Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito, que interviene en la vía pública a un conductor del cual presume se encuentra intoxicado por cualquier sustancia que le impida la coordinación luego de exigirle pasar las pruebas de coordinación y/o equilibrio correspondiente y fallar las mismas. Esta presunción legal también se da cuando el conductor se niega a pasar las referidas pruebas, debiendo ~~el efectivo policial~~ cumplir con el procedimiento establecido en el artículo 327 del RETRAN y levantar la papeleta de infracción, en el lugar, fecha y hora en que se realizó la intervención, con el código de infracción M1 o M2, adicional a ellos si hay daños personales o como resultado de dicho comportamiento ocasiona la muerte de un ciudadano se deberá imponer la papeleta de infracción M37, M38 o M39, establecidos en el Anexo I: Cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre del RETRAN, según correspondan los hechos.

3.31 Bajo este contexto legal, la imposición de una papeleta de infracción al tránsito, detectada a través de intervenciones realizadas en la vía pública, se realiza conforme a lo establecido en los artículos 324 y 327 del RETRAN, cumpliendo lo requerido en el artículo 326 respecto al contenido de la papeleta en concordancia con el artículo 6 del PAS Especial.

65.- Es más, este Informe también se pronuncia sobre esta cuestión y se remite al artículo 117, en su punto 3.25, el cual establece que *"las papeletas por infracciones y las medidas preventivas señaladas en el Reglamento, cuando sean impuestas en la vía pública serán inscritas en el Registro Nacional de Sanciones, por la Policía Nacional del Perú y, en los demás casos, serán inscritas por las municipalidades provinciales o SUTRAN, según corresponda"*. Finalmente, estos informes ayudan en brindar una explicación sobre la imposición de papeletas en la vía pública y en comisarías, pues las infracciones "levantadas" fuera del momento y lugar de los



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

hechos, o dentro de dependencias policiales, son nulas por vulnerar las directrices de fiscalización del RETRAN y del MTC.

66.- Por lo tanto, sin pruebas que avalen la infracción correctamente en el presente caso, tal como ordena el procedimiento regular para la imposición de papeletas según el RETRAN y pronunciamientos del propio MTC y TC, el hecho de que se haya realizado una intervención policial con la posterior imposición de la papeleta de tránsito por autoridad no competente no valida y justifica que se sancione por una infracción M01 por **"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 haber (ocasionado) participado en un accidente de tránsito".** Por ello, queda desestimada la concurrencia de tal infracción, ya que **EL DOSAJE ETÍLICO SOLO EVIDENCIA EL ESTADO DE EBRIEDAD, PERO NO AVALA EL HECHO DE QUE SE ESTUVO MANIOBRANDO UN VEHÍCULO (NI QUE HUBO UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO CUANDO LA INFRACCIÓN ES M01).** Por lo tanto, para que un acto administrativo se encuentre debidamente motivado se debe de tomar en consideración el artículo 6 de la LPAG: *"Motivación del acto administrativo: 6.1. La motivación debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con referencia directa a los anteriores justifican el acto adoptado"*, y al inciso 6.3: *"No son admisibles como motivación, la exposición de fórmulas generales o vacías de fundamentación para el caso concreto o aquellas fórmulas que por su oscuridad, vaguedad, contradicción o insuficiencia no resulten específicamente esclarecedoras para la motivación del acto"*. **En ese sentido, el "llenado" del campo referido al testigo y material probatorio no son facultativos, sino que obligatorios para la imposición de una papeleta por infracción por parte de los efectivos de la Policía Nacional del Perú, tal y como lo indicaban los artículos 7, 324, 326 y 327 del RETRAN.**

67.- No basta, entonces, la sola indicación de que se ha cometido la infracción tipificada con el código M01 o M02, así como la realización del dosaje etílico, sino que se tiene que detallar y probar debidamente la presunta conducta infractora detectada tal cual está tipificada de forma taxativa pues, de lo contrario, no podría realizarse una correcta tipificación y sanción por tal conducta ya que la norma prevé la imposición de una sanción bien detallada. En ese sentido, se ha vulnerado el derecho a recibir una decisión motivada fundada en derecho, toda vez que **NO SE VALIDÓ O DETECTÓ CORRECTAMENTE LA CONDUCTA INFRACTORA IMPUTADA**, tampoco se acreditó que se realizó la intervención e imposición de la papeleta por policía competente en la materia. Por lo tanto, no se cumplió con todos los requisitos esenciales de validez de la papeleta de infracción, al ser esta también un acto administrativo.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

68.- Asimismo, deben observarse los alcances del principio de tipicidad previsto en el numeral 4 del artículo 230 (Principios de la potestad sancionadora administrativa) de la LPAG que estipula lo siguiente: *"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"*. Conforme a lo señalado, este principio tiene tres aspectos concurrentes: i) la reserva de ley para la descripción de aquellas conductas pasibles de sanción, ii) la exigencia de certeza suficiente en la descripción de las conductas sancionables y iii) la prohibición de analogía y/o interpretación extensiva. Con relación al segundo aspecto "concurrente" de este principio, las conductas administrativamente únicamente se podrán materializar a través de la identificación irrefutable de aquello que se considera como conducta infractora y que se encuentra recogido expresamente en la norma sancionadora específica. En tal sentido, el principio de tipicidad requiere que la entidad sancionadora no solamente describa e indique la correcta descripción de la conducta irregular pasible de sanción, sino que esta también se encuentre debidamente acreditada.

69.- Cabe señalar que estos principios - derechos se encuentran íntimamente relacionados, de manera que cuando hay una afectación a los principios de legalidad o tipicidad, el derecho de defensa no sigue su mismo cauce, pues se entiende que el servidor no podrá ejercer oportunamente este derecho si las faltas no fueron imputadas conforme a las exigencias de los principios antes citados. Es así como la LPAG establece como principios del procedimiento administrativo, entre otros, el Debido Procedimiento por el cual los administrados tienen derecho a la defensa (exponer sus argumentos, ofrecer y producir pruebas), y a una decisión debidamente motivada y fundamentada. Entonces podemos colegir que las entidades públicas, al hacer ejercicio de su potestad sancionadora, están obligadas a respetar el debido procedimiento administrativo y las garantías que de este se desprenden, de lo contrario el acto administrativo emitido estaría soslayando tal derecho, razón por la cual carece de validez todo el PAS, desde la papeleta N° 004141-24, iniciado en contra de **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE** desde el 01/12/2024, fecha de imposición de la papeleta señalada. En ese sentido y bajo esta premisa, cabe destacar que una garantía del Debido Procedimiento es el Derecho de Defensa, reconocido como tal en el numeral 14 del artículo 139 de la Constitución Política. Este proscribire que un ciudadano quede en estado o situación de indefensión frente al Estado en cualquier



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

clase de proceso en el que se esté ejerciendo la potestad sancionadora; garantizando así, entre otros, "que una persona sometida a una investigación, sea esta de orden jurisdiccional administrativa, y donde se encuentren en discusión derechos e intereses suyos, tenga la oportunidad de contradecir y argumentar en defensa de tales derechos e intereses, para cuyo efecto se le debe comunicar, previamente y por escrito, los cargos imputados, acompañando el correspondiente sustento probatorio, y otorgarle un plazo prudencial a efectos de que -mediante la expresión de los descargos correspondientes- pueda ejercer cabalmente su legítimo derecho de defensa". En esa línea, el Tribunal Constitucional ha precisado que "en el ámbito administrativo sancionador, el derecho en mención obliga a que al momento de iniciarse un procedimiento sancionador se informe al sujeto pasivo de los cargos que se dirigen en su contra, para cuyo efecto la información debe ser oportuna, cierta, explícita, precisa, clara y expresa con descripción suficientemente detallada de los hechos considerados punibles que se imputan, la infracción supuestamente cometida y la sanción a imponerse, todo ello con el propósito de garantizar el derecho constitucional de defensa" (Fundamento 14 de la sentencia emitida en el expediente N° 02098-2010-PA/TC).

70.- Asimismo, en esta misma línea, el ya mencionado artículo 324 del RETRAN señalaba que "(l)a detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, la que realizará acciones de control en la vía pública o podrá utilizar medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil. Cuando se detecten infracciones mediante acciones de control en la vía pública, el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito impondrá la papeleta por la comisión de las infracciones que correspondan". Así, los efectivos policiales no asignados al control del tránsito (SOLO INVESTIGACIÓN) mal harían en intervenir vehículos automotores con el ánimo de detectar infracciones al Código de Tránsito y menos aplicar la medida preventiva de retención del vehículo, pues dicha atribución se encuentra reservada únicamente al efectivo asignado al control de tránsito o carreteras, conforme al artículo 7 del mismo reglamento. Cabe recordar que la PNP se divide en diversos órganos que ostentan competencias distintas, por lo que un efectivo asignado a la seguridad ciudadana, al patrullaje, a criminalística, investigación, al robo de vehículos, etc., ejercería una función que no le corresponde cuando interviene y sanciona en materia de tránsito.



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

Artículo 7.- Competencias de la Policía Nacional del Perú

En materia de tránsito terrestre, la Policía Nacional del Perú, a través del efectivo asignado al control del tránsito o al control de carreteras, de conformidad con el presente Reglamento, es competente para:

- a) Garantizar y controlar la libre circulación en las vías públicas del territorio nacional.
- b) Fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial; así como aplicar las medidas preventivas dispuestas en el presente Reglamento.
- c) Ejercer funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo del tránsito.
- d) Prevenir, investigar y denunciar ante las autoridades que corresponda, las infracciones previstas en el presente Reglamento.
- e) Inscribir en el Registro Nacional de Sanciones, las papeletas de infracción y medidas preventivas que imponga en la red vial (vecinal, rural y urbana, regional y nacional).
- f) Las demás funciones que se le asigne en el presente Reglamento.

*** Diversas funciones del oficial debidamente asignado al control del tránsito" (art. 7 del RETRAN)**

71.- En consecuencia, haciendo énfasis, son los efectivos asignados al control de tránsito o de carreteras los únicos competentes para intervenir a los conductores, requerirles la documentación respectiva y, en caso lo amerite, levantar in situ la respectiva papeleta por la infracción cometida, iniciándose así el PAS. Así, el RETRAN es enfático al determinar quién es la autoridad competente para iniciar el procedimiento administrativo sancionador a través de la imposición de papeletas de tránsito, pues en su artículo 91 estipula: "(e)l conductor debe portar y exhibir cuando el Efectivo de la Policía Nacional del Perú **asignado al control del tránsito** lo solicite, lo siguiente: a) Documento de Identidad. b) Licencia de Conducir vigente, correspondiente al tipo de vehículo que conduce. c) Tarjeta de Identificación Vehicular correspondiente al vehículo que conduce. d) Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente, según corresponda. (...) En caso de no presentar la documentación señalada, se aplicarán las sanciones y **medidas preventivas señaladas en el presente reglamento**". Lo expresado también se sustenta en que son justamente los efectivos asignados al control de tránsito los únicos capacitados para la importante labor de iniciar el PAS a través de la imposición de papeletas, tal como lo dispone el artículo 6 del Decreto Supremo 028-2009-MTC: "(e)l efectivo policial asignado al tránsito deberá recibir una capacitación anual que le permita actualizar sus conocimientos en normatividad vinculadas al tránsito terrestre y demás normas conexas para su adecuada aplicación (...)".



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

Igualmente, encuentra sustento en que son los efectivos asignados al control de tránsito o de carreteras los que portan consigo los formatos impresos (papeletas) de las denuncias por comisión de infracción al tránsito y, por lo tanto, pueden imponerlas al conductor infractor en el mismo lugar donde se cometió la infracción. En ese orden de ideas, la competencia de un efectivo policial sobre si puede o no imponer una papeleta de infracción al tránsito ya ha sido aclarada por el TC, como se explicó. El TC advertía que la Policía Nacional del Perú (PNP) se divide en diversos órganos que ostentan competencias distintas. Por lo tanto, y por todo lo señalado, se encuentra acreditado que el efectivo policial citado en la papeleta ya señalada **NUNCA ESTUVO FACULTADO**, dando por resultado su actuar contrario a lo establecido en los artículos 7, 324, 326 y 327 del RETRAN, lo cual evidencia que el acto administrativo adolecía de requisitos de **COMPETENCIA FUNCIONAL**, **correspondiendo se declare su "NULIDAD"**, al haberse desvanecido del valor de la citada PIT, en tanto se encuentra demostrada la vulneración del requisito esencial antes mencionado al carecer de requisitos de validez como el de **COMPETENCIA**, establecido en el numeral 1 del artículo 3 de la LPAG, de **MOTIVACIÓN** (numeral 4) y **PROCEDIMIENTO REGULAR** (numeral 5) por no haber respetado lo señalado en el RETRAN, configurándose así causales de nulidad del artículo 10 de la misma ley (numerales 1 y 2).

72.- Cabe dejar claro que la papeleta de infracción al tránsito es un documento donde se plasman los hechos constatados por la autoridad competente y que sirve de sustento para la instauración del correspondiente PAS en el cual se debe encerrar la veracidad de los hechos, sin embargo, se reafirma la **NULIDAD** debido al mal "llenado" al carecer esta de datos indispensables como son los "Datos del testigo, firma del testigo y prueba del testigo" que, siendo un supuesto de hecho de una infracción de código M01, se debió cumplir con todo el "llenado" de la PIT como corresponde y contar con toda la data necesaria, sin carecer de vicios que afecten e interrumpen el presente PAS, tomando en cuenta que, ante la falta de esta información, no hay sustento de que se haya cometido la infracción así como está descrita en la tabla de sanciones e infracciones que establece el RETRAN. Entonces, ha quedado demostrado que los hechos habrían sucedido en un sitio distinto y que el administrado fue trasladado a comisaría para que recién le impongan la mencionada infracción. Cabe insistir que, tal como señala el artículo 327 del RETRAN, la papeleta de infracción debe levantarse en el lugar, fecha y hora de la intervención, consignando los datos correspondientes al mismo momento de la comisión de la infracción, sin embargo, la papeleta no fue interpuesta in situ, sino con posterioridad y fuera del marco legal, lo cual vulneró los principios de inmediación, certeza y razonabilidad en materia sancionadora, tal como se viene señalando.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

73.- Por otro lado, entonces queda claro que no se puede señalar que solo con el certificado de dosaje etílico se comprueba que el recurrente estuvo manejando un vehículo en tal estado con la consecuencia directa de un accidente de tránsito por su responsabilidad directa, ni que haya sido intervenido por autoridad competente cuando ello no genera la certeza del hecho pues en este caso en la papeleta de infracción tampoco se detalló cuál fue la motivación de la actuación policial debido a que no se dejó constancia de lo acontecido en la papeleta, que en ningún apartado se señala en la papeleta que el ahora recurrente se encontraba conduciendo, lo cual configuraría atipicidad respecto a la TIPIFICACIÓN correspondiente a una infracción M01, pues para que se configure una infracción como tal el recurrente debe haber estado conduciendo, maniobrando u operando un vehículo motorizado en estado de ebriedad a efectos de crear el riesgo potencial de afectación a la seguridad pública en abstracto, lo cual se tutela en la parte penal de los hechos. Por su parte, el haber estado infringiendo el RETRAN es lo que se tutela principalmente en el PAS en materia de tránsito y transporte (no lo que es la conducta investigada en la parte penal señalada).

74.- En principio, de acuerdo con los supuestos de la norma, debe entenderse por conducción, operatividad o maniobra, a toda acción que consiste en manejar y/o manipular, los mecanismos de la dirección de un vehículo motorizado u otro análogo desplazándose en el espacio. Con ello se comprueba la necesidad de que la conducción exige la puesta en marcha del objeto de riesgo. Ello supone necesariamente que la acción de conducir ha de tener una cierta duración temporal y traducirse en el recorrido de un espacio y que haya de tomar lugar en la vía pública, de forma que ha de rechazarse si se produce en el estacionamiento particular, así como en un lugar desolado, criterios de mínima lesividad. En ese sentido, en relación a la resolución de sanción e IFI, y por todo lo ya señalado, se advierte que los pronunciamientos emitidos por parte del SAT CAJAMARCA dentro del PAS en los que se determina cancelar e inhabilitar la licencia conducir de forma definitiva a **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE**, todo esto vulneró el principio - derecho del Debido Procedimiento (administrativo) por falta de motivación y competencia, entre otros, de los actos administrativos señalados previamente, además se habría interpretado lo establecido por el RETRAN de forma anticipada o hasta errónea, afectando el derecho de recibir una decisión motivada fundada en derecho debido a que, por verdad material, se debió examinar oficiosamente todos los hechos y pruebas obligatorias que debe presentar la autoridad policial, según el RETRAN, antes de decidir e imponer definitivamente la sanción. Es así que tampoco se describió ninguna razón de hecho y derecho concreta y suficiente que sustente su conclusión, tal como exige el artículo 255 numeral 5 de la LPAG: *"la autoridad instructora del procedimiento concluye determinando la existencia de una infracción y, por ende, la imposición de una sanción; o la no existencia de*



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

*infracción. La autoridad instructora formula un informe final de instrucción en el que se determina, de manera motivada, las conductas que se consideren probadas constitutivas de infracción, la norma que prevé la imposición de sanción; y, la sanción propuesta o la declaración de inexistencia de infracción, según corresponda". Y es el caso que en la mencionada resolución se señalaba que la presunta infracción se llevó a cabo el día 01/12/2024, en la cual solo se basaron en la existencia del dosaje; sin embargo, no verificaron si verdaderamente la papeleta fue impuesta por policía interviniente asignado al control y fiscalización del tránsito o si se redactó correctamente la papeleta en cuestión que dio inicio al presente PAS pues no se comprobó la participación **y el haber ocasionado dicho accidente**, ya que no presentaron las pruebas que exige el art. 326 del RETRAN, con lo cual se entiende que las papeletas que reciben de los policías las tienen como válidas, pudiéndose inclusive iniciar un PAS por una papeleta mal impuesta e injusta para el administrado, sin tener en consideración que los conductores, en su mayoría, no conocen sobre todo este procedimiento, plazos, sus requisitos, el tema de competencia, entre otros, pues el desconocimiento total en la materia y mala intervención policial realizados terminan por configurar un abuso de autoridad.*

75.- Por lo tanto, queda claro que terminaron configurándose irregularidades y atropellos en la intervención e imposición dentro del debido procedimiento en materia de fiscalización y control de tránsito y transporte en la imposición de papeletas por infracción al tránsito. Es por ello la importancia del principio de verdad material en estos casos, pues este establece que en el procedimiento la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo para sus respectivas decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la Ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas. El ente sancionador debe ser tal, que los documentos presentados por él deben ser auténticos y las invocaciones de hechos deben corresponder a la realidad. En buena cuenta, todo lo que obre en el expediente administrativo o lo que sirva de fundamento para una actuación o resolución administrativa deberá responder únicamente a la verdad. En ese sentido, no podrá imputarse a **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE** la comisión de la infracción al tránsito de código M01, **DEBIENDO DECLARARSE NULA LA PAPELETA Y EL PAS INICIADO EN SU CONTRA O, EN TODO CASO, QUE SE REFORMULE LA INFRACCIÓN IMPUTADA Y SE ADECUÉ A LA DE CÓDIGO M02.**

76.- Siendo que se alegan causales de nulidad en la papeleta impuesta y presente PAS en contra de **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE**, la declaración de nulidad de la presente papeleta y resolución, así como de los demás actos administrativos, acarreará la nulidad retroactiva del procedimiento administrativo hasta antes de la fecha de emisión de la papeleta, conforme al artículo



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

12 de la LPAG, el cual indica: "(l)a declaración de nulidad tendrá efecto declarativo y retroactivo a la fecha del acto, salvo derechos adquiridos de buena fe por terceros, en cuyo caso operará a futuro".

77.- Entonces, debido a innumerables casos con error en la calificación, mediante acciones ante el Ministerio Público y la Defensoría del Pueblo, de ser necesario, pediremos que ambas instituciones se incorporen al presente procedimiento en otras instancias, a efectos de defender que NO SEA DESCALIFICADA ESTA APELACIÓN SIN MOTIVACIÓN ALGUNA y se declare improcedente la posibilidad de satisfacer el interés legítimo del suscrito.

78.- Finalmente, sobre el aporte de la evidencia o su descripción para sostener la presente APELACIÓN:

- Se presentan la PIT N° 004141-24 de fecha 01/12/2024, la RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026 y el INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN N° 054-025-00001838-2025, con la pertinencia de probar que el oficial interviniente no identificó al testigo o policía de apoyo que intervino al suscrito, oficial que tampoco obtuvo pruebas pues este acto administrativo que inició el PAS no tenía todos los elementos necesarios para sustentar la acusación con la sanción y que acreditasen que no produzcan indefensión. No hay mención sobre el peritaje de daños realizado a los vehículos involucrados.
- Se presenta el acta de intervención policial, con la pertinencia de probar que el oficial que figuraba en la papeleta no participó en la intervención directamente y que, por lo contrario, recibió la denuncia de sus colegas intervinientes y que, por cumplimiento del procedimiento de detección de infracciones en caso de denuncia, debió remitir lo obtenido a la autoridad competente para consignar sus datos o los de sus colegas como testigos y señalar los medios de prueba obtenidos (lo cual no hubo) en los campos que corresponden dentro de la papeleta. Que, tampoco hay mención sobre el peritaje de daños realizado a los vehículos involucrados.
- Se presenta respuesta y pronunciamiento de la COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA, en la cual se impuso la papeleta.
- Se presenta el INFORME N° 585-2022-MTC/18.01, el INFORME N° 1782-2023-MTC/18.01 y el reciente INFORME 446-2026-MTC/18.01 con la pertinencia de probar que, conforme a lo expuesto en estos informes, la papeleta de infracción de tránsito para los casos tipificados con los códigos M01 y M02 del "Anexo I: Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las infracciones al Tránsito Terrestre", estas se "levantan" en el lugar, fecha y hora de la intervención realizada por el Policía Nacional del Perú asignado al



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

control del tránsito que hubiera detectado la falta, no personal del SIAT.

IV. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA

1. Que, según la LPAG en su artículo IV, sobre los principios del procedimiento administrativo, se indica lo siguiente: "1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo: 1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas; 1.2. Principio del debido procedimiento.- Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten. La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo; (...) 1.4. Principio de razonabilidad.- Las decisiones de la autoridad administrativa, cuando creen obligaciones, califiquen infracciones, impongan sanciones, o establezcan restricciones a los administrados, deben adaptarse dentro de los límites de la facultad atribuida y manteniendo la debida proporción entre los medios a emplear y los fines públicos que deba tutelar, a fin de que respondan a lo estrictamente necesario para la satisfacción de su cometido; 1.5. Principio de imparcialidad.- Las autoridades administrativas actúan sin ninguna clase de discriminación entre los administrados, otorgándoles tratamiento y tutela igualitarios frente al procedimiento, resolviendo conforme al ordenamiento jurídico y con atención al interés general; (...) 1.7. Principio de presunción de veracidad.- En la tramitación del procedimiento administrativo, se presume que los documentos y declaraciones formulados por los administrados en la forma prescrita por esta Ley, responden a la verdad de los hechos que ellos afirman. Esta presunción admite prueba en contrario; (...) 1.11. Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas. En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público”.

2. La carga de la prueba, según la LPAG, recaía principalmente en la Administración Pública, especialmente en procedimientos sancionadores, en los cuales se debe demostrar la falta cometida (principio de presunción de licitud). El administrado solo debía probar hechos que alega para su beneficio o si la ley lo dispone, pues solo deberá aportar pruebas para demostrar el cumplimiento de sus obligaciones, pero la responsabilidad de probar la infracción sigue siendo de la administración. Además, según el principio de verdad material, contenido en el mismo cuerpo normativo (artículo IV. Principios del procedimiento administrativo), la administración tiene el deber de investigar y recabar las pruebas necesarias para determinar la verdad de los hechos, no limitándose a lo aportado por el administrado. Es por ello por lo que la entidad administrativa debía asumir la carga de la prueba para acreditar la culpabilidad del administrado. No basta la simple constatación en actas de fiscalización o papeletas de tránsito si no hay pruebas idóneas, la entidad es responsable de obtener el material probatorio para resolver, actuando de oficio en la actividad probatoria.
3. Se han incumplido con los requisitos de motivación (art. 3 de la LPAG), pues “el acto administrativo debe estar debidamente motivado en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico”, y el de respetar un procedimiento regular, pues antes de la emisión, “el acto debe ser conformado mediante el cumplimiento del procedimiento administrativo previsto para su generación” . Cabe resaltar que la debida motivación exige una relación expresa, directa y lógica entre los hechos probados y las normas jurídicas aplicables, prohibiendo fórmulas genéricas. Por su parte, el Procedimiento Regular garantiza que el acto cumpla con las etapas previas obligatorias, asegurando el debido proceso y la finalidad pública. Por su parte, el artículo 6 de la LPAG, sobre la motivación del acto administrativo, indica: “6.1 La motivación debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con referencia directa a los anteriores justifican el acto adoptado. 6.2 Puede motivarse mediante la declaración de conformidad con los fundamentos y conclusiones de anteriores



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

dictámenes, decisiones o informes obrantes en el expediente, a condición de que se les identifique de modo certero, y que por esta situación constituyan parte integrante del respectivo acto. Los informes, dictámenes o similares que sirvan de fundamento a la decisión, deben ser notificados al administrado conjuntamente con el acto administrativo. (...)

6.4 No precisan motivación los siguientes actos: 6.4.1 Las decisiones de mero trámite que impulsan el procedimiento. 6.4.2 Cuando la autoridad estima procedente lo pedido por el administrado y el acto administrativo no perjudica derechos de terceros. 6.4.3 Cuando la autoridad produce gran cantidad de actos administrativos (resoluciones) sustancialmente iguales, bastando la motivación única" (agregado nuestro).

4. Sobre los alcances del principio de tipicidad previstos en el numeral 4 del artículo 230 (Principios de la potestad sancionadora administrativa) de la LPAG, se establece lo siguiente: "(s)olo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley permita tipificar por vía reglamentaria". Por lo tanto, conforme a lo señalado, este principio tiene tres aspectos concurrentes: i) la reserva de ley para la descripción de aquellas conductas pasibles de sanción, ii) la exigencia de certeza suficiente en la descripción de las conductas sancionables y iii) la prohibición de analogía y/o interpretación extensiva. Con relación al segundo aspecto "concurrente" de este principio, las conductas administrativamente únicamente se podrán materializar a través de la identificación irrefutable de aquello que se considera probado como conducta infractora y que se encuentra recogido expresamente en la norma sancionadora específica. En tal sentido, el principio de tipicidad requiere que la entidad sancionadora no solamente describa e indique la correcta descripción de la conducta irregular pasible de sanción, sino que esta también se encuentre debidamente acreditada. Cabe señalar que estos principios - derechos se encuentran íntimamente relacionados, de manera que cuando hay una afectación a los principios de legalidad, igualdad o tipicidad, el derecho de defensa no sigue su mismo cauce, pues se entiende que el servidor no podrá ejercer oportunamente este derecho si las faltas no fueron imputadas conforme a las exigencias de los principios antes citados, pues de no haber sido así es que se posiciona al administrado o supuesto infractor en un estado de indefensión.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

5. El principio y derecho al Debido Procedimiento Administrativo implica el correcto procedimiento como tal, por el cual los administrados tienen derecho a la defensa (exponer sus argumentos, ofrecer y producir pruebas), y a obtener una decisión debidamente motivada y fundamentada. En ese sentido, podemos colegir que las entidades públicas, al hacer ejercicio de su potestad sancionadora, están obligadas a respetar el debido procedimiento, normas reglamentarias, y las garantías que de estos se desprenden, pues, de lo contrario el acto administrativo emitido estaría soslayando tal derecho, razón por la cual carecería de validez. Es así que el principio de igualdad o imparcialidad en la LPAG (art. IV) establece que las autoridades administrativas deben brindar un trato igualitario a todos los administrados, sin discriminación, asegurando la misma tutela frente al procedimiento, pues deben tratar de manera igual a quienes están en situaciones similares, sin sesgos ni discriminación debido a que es la garantía de que la Administración Pública no favorecerá o perjudicará a nadie por razones subjetivas, basando sus decisiones en el ordenamiento jurídico de manera uniforme. Es así como no pueden las entidades administrativas, al sancionar, ignorar la presunción de inocencia, o licitud (art. 230 numeral 9), guiados por prejuicios o anticipándose a los hechos pues **NO SE NIEGA EL ESTADO DE EBRIEDAD SINO LA CONDUCCIÓN EN ESE ESTADO Y HABER OCASIONADO UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, TENIENDO EN CUENTA LA FALTA DE COMPETENCIA DEL OFICIAL QUE IMPUSO LA PAPELETA.** Pues, de todas formas, los presuntos infractores tienen el derecho a defenderse conforme a lo establecido en las leyes y normativas competentes, teniendo en cuenta que con un PAS no tutela el bien jurídico protegido ante un delito, como el de seguridad pública en la parte penal de la investigación por los hechos, pues ello le corresponde a las autoridades competentes en la materia. Aquí, en el PAS, se tutela lo correspondiente al acto administrativo: la no infracción al RETRAN, si no se recaería en non bis in idem.
6. Entonces, estas entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes mientras no cuenten con evidencia en contrario, protegiendo así al ciudadano frente a sanciones infundadas. Cabe resaltar que aquello es un derecho fundamental aplicable a todo Procedimiento Administrativo Sancionador, exigiendo pruebas claras y concluyentes para sancionar, pues corresponde a la Administración Pública aportar la evidencia que acredite la existencia de la infracción y la responsabilidad del infractor. Por lo tanto, no basta la sospecha para desvirtuar la presunción debido a que se requiere "prueba plena" o "más allá de toda duda razonable", principio que opera tanto en la conducta previa (no haber realizado la infracción) como en el proceso mismo de fiscalización.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

7. Que, en el artículo 3 de la LPAG se mencionan los "(r)equisitos de validez de los actos administrativos: 1. Competencia.- Ser emitido por el órgano facultado en razón a la materia, territorio, grado, tiempo o cuantía, a través de la autoridad regularmente nominada al momento del dictado y en caso de órganos colegiados, cumpliendo los requisitos de sesión, quórum y deliberación indispensables para su emisión, (...) 4. Motivación.- El acto administrativo debe estar debidamente motivado en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico; 5. Procedimiento regular.- Antes de su emisión, el acto debe ser conformado mediante el cumplimiento del procedimiento administrativo previsto para su generación".
8. Que, según el artículo 10 de la LPAG, son "(c)ausales de nulidad: (...) vicios del acto administrativo que causan su nulidad de pleno derecho, los siguientes elementos: 1. La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias". Asimismo, en su numeral 2, se indica que también son vicios del acto administrativo "(e)l defecto o la omisión de alguno de sus requisitos de validez, salvo que se presente alguno de los supuestos de conservación del acto a que se refiere el artículo 14 (vicios no trascendentes)".
9. Que, amparo mi presente solicitud en la LPAG, numeral 1.1 del art. IV del Título Preliminar: principio de legalidad, el mismo que establece que "(l)as autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas", en el numeral 1.2., sobre el principio del debido procedimiento: "(l)os administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten. La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo", al numeral 1.7, sobre el principio de veracidad, el cual establece que, en la tramitación del procedimiento administrativo, se asume que los documentos y declaraciones de los administrados responden a la verdad de los hechos y, finalmente, en el numeral 1.11, principio de verdad material, pues "(e)n el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas. En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público".

10. Que, una garantía del Debido Procedimiento es el derecho de defensa, reconocido como tal en el numeral 14 del artículo 139 de la Constitución Política. Este proscribire que un ciudadano quede en estado o situación de indefensión frente al Estado en cualquier clase de proceso en el que se esté ejerciendo la potestad sancionadora; garantizando así, entre otros, "que una persona sometida a una investigación, sea esta de orden jurisdiccional administrativa, y donde se encuentren en discusión derechos e intereses suyos, tenga la oportunidad de contradecir y argumentar en defensa de tales derechos e intereses, para cuyo efecto se le debe comunicar, previamente y por escrito, los cargos imputados, acompañando el correspondiente sustento probatorio, y otorgarle un plazo prudencial a efectos de que -mediante la expresión de los descargos correspondientes- pueda ejercer cabalmente su legítimo derecho de defensa". Al momento de iniciarse un procedimiento sancionador este debe ser informado, sujeto pasivo de los cargos que se dirigen en su contra, para cuyo efecto la información debe ser oportuna, cierta, explícita, precisa, clara y expresa con descripción suficientemente detallada de los hechos considerados punibles que se imputan, la infracción supuestamente cometida y la sanción a imponerse.
11. Que, según todo lo argumentado, estos actos administrativos y todo el PAS iniciado en contra de **IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE con DNI N° 75513357**, van en contra del ordenamiento jurídico atentando contra lo establecido y protegido por la Constitución al **HABERSE AFECTADO LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DEL ADMINISTRADO COMO EL DEBIDO PROCEDIMIENTO, ASÍ COMO A RECIBIR UNA DECISIÓN DEBIDAMENTE MOTIVADA**. Por su parte, **ESTAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS TAMBIÉN VAN EN CONTRA DE LO ESTABLECIDO POR EL RETRAN Y LPAG**, entre otras normativas o disposiciones como del MTC Y el propio TC, **POR NO HABERSE CUMPLIDO DEBIDAMENTE CON LA EMISIÓN DE LAS PAPELETAS DE TRÁNSITO AL HABERSE INFRINGIDO EL PROCEDIMIENTO REGULAR DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DE IMPUTACIÓN DE CARGOS SEGÚN ESTABLECEN LOS NUMERALES 1, 4 Y 5 DEL ARTÍCULO 3 DE LA LPAG**. Por lo



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

tanto, la papeleta N° 004141-24 de fecha 01/12/2024 y demás pronunciamientos del SAT CAJAMARCA sobre el presente PAS deben declararse como **NULOS. EN TODO CASO, QUE SE REFORMULE LA INFRACCIÓN IMPUTADA Y SE ADECUE A LA DEL CÓDIGO M02.**

V. ANEXOS

1-A Copia de mi Documento Nacional de Identidad.

1-B Papeleta de infracción N° 004141-24 del 01/12/2024

1-C Acta de intervención policial de fecha 01/12/2024

1-D Respuesta de COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA

1-E Informe 585-2022-MTC/18.01, Informe N° 1782-2023-MTC/18.01 e Informe 446-2026-MTC/18.01.

1-F INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN N° 054-025-00001838-2025 y RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026.

POR LO EXPUESTO:

A Uds. pido se tenga por presentada la APELACIÓN.

Cajamarca, 09 de julio del 2026

IZQUIERDO CHUNGAS ALEX ENRIQUE

DNI N° 75513357

.....
Dra. Brenda Atachao Abregou
 **Abogada**
Reg CAL N 2098

ANEXOS



CONSTANCIA DE SUFRAGIO	CONSTANCIA DE SUFRAGIO	CONSTANCIA DE SUFRAGIO	CONSTANCIA DE SUFRAGIO
------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------

Departamento
CAJAMARCA

Provincia
CAJAMARCA

Distrito
CAJAMARCA

Dirección
PSJ. LAS PALMAS S/N BARRIO NUEVO CAJAMARCA

Cuarto Nivel **060101**

Observaciones

Donación de Organos **NO**

Grupo de Votación **280244**

CARIBEN VELARDE KOTCHAY
JEFE NACIONAL

Indice Dni: 0000371 0000157 90875W 0074 09627980



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**

1-C Acta de intervención policial de fecha 01/12/2024

Formalidad ESCRITA	Fecha y Hora Registro 06/12/2024 15:31:55 Hrs.	
	Fecha y Hora Hecho 01/12/2024 04:40:00 Hrs.	
Condición de la Denuncia	[TRAN] ACTA DE INTERVENCION Nro : 857	
Código QR		

TIPIFICACION

- SEGURIDAD PUBLICA (DELITO)

LUGAR DEL HECHO
CAJAMARCA / CAJAMARCA / CAJAMARCA / OTROS AV. ATAHUALPA CUADRA 08.

DETENIDO

1. ALEX ENRIQUE IZQUIERDO CHUGNAS(22), CON FECHA DE NACIMIENTO 08/11/2002 , ESTADO CIVIL : SOLTERO(A), CON DOCUMENTO DE IDENTIDAD DNI NRO : 75513357, DIRECCIÓN : CAJAMARCA / CAJAMARCA / CAJAMARCA : CAJAMARCA : PSJ. LAS PALMAS S/N BARRIO NUEVO CAJAMARCA

PARTICIPANTE

1. LUIS ALFREDO BARDALES EPIQUIEN(44), CON FECHA DE NACIMIENTO 09/03/1980 , ESTADO CIVIL : SOLTERO(A), CON DOCUMENTO DE IDENTIDAD DNI NRO : 41911780, DIRECCIÓN : CAJAMARCA / CAJAMARCA / CAJAMARCA : JR SANTA ANITA 489 BARRIO MOLLEPAMPA

VEHICULO(S)

- 1) VEHICULO MENOR - MARCA : MAVILA - MODELO : NO INDICA - PLACA : 9326ZM - COLOR : ROJO - AÑO FAB : 2020 - SITUACION : ACCIDENTE DE TRANSITO - SERIE : LLCLPMF07LA101275 - MOTOR : LC166FMMTQ353061 - OBS :
- 2) AUTOMOVIL - MARCA : TOYOTA - MODELO : YARIS - PLACA : U1E223 - COLOR : ARANJADO METALICO - AÑO FAB : 2015 - SITUACION : ACCIDENTE DE TRANSITO - SERIE : MR2KW9F30F1079999 - MOTOR : 2NZ7328574 - OBS :

CONTENIDO

o ACTA DE INTERVENCIÓN POLICIAL S/N 2020FRENPOL CAJ / DIVOPUS COM CENTRAL A. EN LA CUIDAD DE CAJAMARCA, SIENDO LAS 05:00 HORAS DEL DÍA 01DIC2024, EL SUSCRITO S3 PNP MINCHAN SANCHEZ HENRRY CON CIP N° 32340224, ENCONTRÁNDOSE DE SERVICIO DE PATRULLAJE INTEGRADO A BORDO DEL VEHICULO DE PLACA DE RODAJE EGX546 PERTENECIENTE A LA MPC SERENAZGO, AL MOMENTO DE REALIZAR PATRULLAJE PREVENTIVO EN ZONA DE RESPONSABILIDAD, SECTOR 3A, FUIMOS DESPLAZADOS POR LA BASE DE SERENAZGO A INMEDIACIONES DE LA AV. ATAHUALPA CDRA. 08, PARA CONSTATAR CON PRESUNTO ACCIDENTE DE TRANSITO, EL SUSCRITO SITO EN DICHO LUGAR ME ENTREVISTE CON LA PERSONA DE LUIS ALFREDO BARDALES EPIQUIEN (44) NATURAL DE CAJAMARCA, ESTADO CIVIL SOLTERO, CON OCUPACIÓN CONDUCTOR, DNI N°41911780, DOMICILIADO EN JR. SANTA ANITA N°498, CEL N°942130612, EL MISMO QUE REFIERE QUE HA HORAS 04:40 DEL DÍA DE LA FECHA, SE ENCONTRABA CIRCULANDO EN SU VEHICULO AUTOMOTOR MAYOR DE PLACA DE RODAJE U1E223,(UT1) MACA TOYOTA, MODELO YARIS, COLOR ANARANJADO METÁLICO CON DIRECCIÓN DE ESTE A OESTE POR INMEDIACIÓN DE LA DIRECCIÓN ANTES MENCIONADA Y A LA VEZ FUE IMPACTADO EN EL LADO IZQUIERDO FARO POSTERIOR POR UN VEHICULO AUTOMOTOR MENOR DE PLACA DE RODAJE 9326ZM, COLOR ROJO, MARCA MOVILA, MODELO CR4I (UT2), EL MISMO QUE SE ENCONTRABA CIRCULANDO DE ESTE A OESTE. ASÍ MISMO EL SUSCRITO SE ENTREVISTO CON EL CONDUCTOR DEL VEHICULO UT2 LA PERSONA DE ALEX ENRIQUE IZQUIERDO CHUGNAS (20), NATURAL DE AMAZONAS, SOLTERO, CON OCUPACIÓN ESTUDIANTE, CON DNI N°75513357, DOMICILIADO EN AV. NUEVO CAJAMARCA N°1149, QUIEN INDICO QUE PERDIÓ EL CONTROL YA QUE EN DICHA VÍA SE ENCONTRABAN LADRILLOS Y UN LETRERO, SE HACE MENCIÓN QUE EL CONDUCTOR DEL VEHICULO (UT1) REFIERE QUE EL CONDUCTOR DEL VEHICULO UT2 SE ENCONTRABA EN ESTADO DE EBRIEDAD, DONDE EL SUSCRITO VISUALIZO QUE MOSTRABA VISIBLES SÍNTOMAS DE HABER INGERIDO BEBIDAS ALCOHÓLICAS. ADEMÁS SE VISUALIZO QUE PRODUCTO DE DICHO EVENTO EL CONDUCTOR DEL VEHICULO (UT2) PRESENTO LESIÓN EN EL HOMBRO POR TAL MOTIVO FUE TRASLADADO AL HOSPITAL REGIONAL CAJAMARCA, PARA SER ATENDIDO ADECUADAMENTE POR EL MÉDICO DE TURNO MILAGROS VASQUEZ DURAN, DIAGNOSTICADO POLICONTUSO POR ACCIDENTE DE TRANSITO HOMBRO LADO DERECHO, QUEDANDO EN OBSERVACIÓN EN DICHO NOSOCOMIO, SEGUIDAMENTE SE TRASLADO AL SOLICITANTE, VEHICULOS A LA COMISARIA CENTRAL CAJAMARCA, PARA REALIZAR LAS DILIGENCIAS CORRESPONDIENTES. PRODUCTO DE DICHO EVENTO LOS VEHICULOS PRESENTAN LOS SIGUIENTES DAÑOS MATERIALES: (UT1) FARO POSTERIOR LADO IZQUIERDO ROTO Y OTROS A DETERMINAR POR PERITAJE, (UT2) TAPABARRO DELANTERO ROTO, ESPEJOS DESCENTRADOS, NEBLINEROS RASPADOS, TANQUE LADO DERECHO ABOLLADO, BASE ASIENTO POSTERIOR ROTO Y OTROS A DETERMINAR POR PERITAJE. SE ADJUNTA A DICHA ACTA UN (01) ACTA DE DETENCIÓN, UN (01) ACTA DE LECTURA DE DERECHOS Y CONSTANCIA DE BIEN TRATO AL CIUDADANO, UNA (01) ACTA DE REGISTRO VEHICULAR, UN (01) ACTA DE REGISTRO PERSONAL, UN (01) SOAT, UNA (01) TARJETA DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR, UNA (01) TARJETA ÚNICA DE CIRCULACIÓN, UNA (01) LICENCIA DE CONDUCIR, UNA (01) C.I.T.V. DOS (02) LLAVES DE CONTACTO. SIENDO LAS 07:00 HORAS DEL DÍA DE LA FECHA SE DA POR CULMINADO DICHA ACTA, FIRMANDO A CONTINUACIÓN EL SUSCRITO EN SEÑAL DE CONFORMIDAD.

INTERVINIENTE : SO.3RA. PNP HENRRY MERUPE MINCHAN SANCHEZ
AUTENTIFICADOR 1 : SO2.PNP ELADIO CARMONA HUACCHA
AUTENTIFICADOR 2 : CMDTE.PNP MANRIQUE DE LARA ESQUIVEL SAUL OMAR



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

1-D Respuesta de COMISARÍA PNP CENTRAL CAJAMARCA



POLICIA NACIONAL DEL PERU
DIRECCION DE TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL
INSTITUTO SUPERIOR DE TRANSITO

CONSTANCIA DE ENTERADO

SEÑOR : ALEX ENRIQUE IZQUIERDO CHUGNAS
DNI : 75513357
DIRECCION : PROLONGACION REYNA FARGE 1147 -
CAJAMARCA
TELEFONO : 962278469
REF : HT.20260333907

Por medio de la presente y por especial encargo del señor Director de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de la PNP (DIRTTTSV-PNP), este Despacho hace de conocimiento el resultado de su gestión, en atención a lo solicitado sobre la Ley de Transparencia y Acceso a la información, **ABSOLVIENDO** a la Solicitud presentada respecto a lo siguiente:

Se cumple con informar que la Oficina de Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública de la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial PNP (DIRTTTSV PNP), ha trasladado su solicitud con **OFICIO N°217-2026-COMOPPOL-PNP-DIRNOS-DIRTTTSV-SEC/TRANSPAR** del 03JUL2026, a la Región Policial Cajamarca por ser de su competencia funcional, toda vez que se verificó en el sistema Integrado de Gestión de Carrera Policial (SIGCP) que el efectivo policial **S2 PNP Eladio CARMONA HUACCHA**, labora en la **COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA - COM CENTRAL CAJAMARCA A** y el **S3 PNP Henry Merupe MINCHAN SANCHEZ**, labora en la **COMOPPOL-DIRNOS-REGPOL CAJAMARCA-DIVOPUS CAJAMARCA-DUE**. Asimismo, de acuerdo a lo mencionado, la información solicitada no se encuentra en el marco de las competencias de esta DIRTTTSV PNP.

Se expide la presente constancia para el respectivo conocimiento y fines.

Lima, 03 de julio del 2026.

ENTERADO:

FIRMA : _____
POST FIRMA: _____
DNI : _____
FECHA : _____



OS - 389708
Daira HUAMAN PORTOCARRERO
MAYOR S. PNP
JEFE (E) LEY DE TRANSPARENCIA Y
ACCESO A LA INFORMACION - DIRTTTSV PNP



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

1-E Informe 585-2022-MTC/18.01, Informe N° 1782-2023-MTC/18.01
e Informe 446-2026-MTC/18.01.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

INFORME N° 585-2022-MTC/18.01

A : **LENIN ABRAHAM CHECCO CHAUCA**
Director General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

ASUNTO : Solicita los procedimientos para la imposición de papeletas de infracción al RETRAN de código M1, M2, M37, M38 y M39

REFERENCIA : Oficio N° 166-2022-SCG DIRNOS PNP DIRTTSV SEC UNIPLEDU
INSUTRA
H.R. N° E-180528-2022

FECHA : Lima, 21 de mayo de 2022

Es grato dirigirme a usted, en atención al asunto y documento de la referencia, a fin de informar lo siguiente:

I. ANTECEDENTE:

- 1.1 Mediante el documento de la referencia, la Secretaria Unipledu del Instituto Superior de Tránsito - INSUTRA de la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, a pedido de la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial Frente Policial Cajamarca, solicita los procedimientos para la imposición de papeletas de infracción al RETRAN de código M1, M2, M37, M38 y M39; de acuerdo a información vertida por el Servicio de Administración Tributaria de Cajamarca, con la finalidad de instruir al personal policial para una adecuada aplicación de la normativa vigente actual.

II. MARCO LEGAL:

- 2.1. Constitución Política del Perú
- 2.2. Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- 2.3. Ley N° 29370 – Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.4. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.
- 2.5. Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01 que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

III. ANÁLISIS

Sobre las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

- 3.1 El artículo 43 de la Constitución Política del Perú establece que la República del Perú es democrática, social independiente y soberana, así como el Estado es uno e





CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

indivisible, y su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de la separación de poderes.

- 3.2 De este modo, conforme a lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC), este Ministerio es competente de manera exclusiva en materia de servicios de transporte de alcance nacional e internacional; y, 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.
- 3.3 De otro lado, el artículo 10 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante LGTT), establece que las competencias en materia de transporte y tránsito terrestre se clasifican en:
- Normativas¹
 - De gestión²
 - De fiscalización³
- 3.4 En materia de transporte y tránsito, conforme se establece en el literal a) del artículo 16 de la LGTT, el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con facultad para dictar, entre otros, los Reglamentos Nacionales necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito⁴.

¹ 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.

² Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Artículo 12.- De la competencia de Gestión

12.1 La competencia de gestión consiste en la facultad que tienen las autoridades competentes, implementan los principios rectores y las disposiciones de transporte y tránsito terrestre, contenidos en la presente Ley y en los reglamentos nacionales.

12.2 Comprende las siguientes facultades:

a) Administración de la infraestructura vial pública, de la señalización y gestión de tránsito de acuerdo a las normas vigentes.
b) Registro de los servicios de transporte terrestre de pasajeros y mercancías.
c) Otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre, de acuerdo a lo que establece la presente Ley, los reglamentos nacionales correspondientes y las normas vigentes en materia de concesiones.

12.3 Las autoridades titulares de la competencia de gestión pueden delegar parcialmente sus facultades en otras entidades. La responsabilidad por el incumplimiento de función es indelegable.

³ Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Artículo 13.- De la competencia de Fiscalización

La competencia en esta materia comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.

⁴ Artículo 16.- De las competencias del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

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

Competencias normativas:

a) Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
b) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país. (...)





CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- 3.5 En esa línea, de acuerdo al artículo 23 de la LGTT, dentro de los reglamentos nacionales se tiene al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, (en adelante RETRAN), que establece las competencias de las diferentes entidades, velando por que se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.
- 3.6 De conformidad con el marco normativo citado, se advierte que, si bien el MTC es el órgano rector en materia de transporte, sus competencias se refieren estrictamente a la aprobación de los reglamentos nacionales, incluyendo la de velar por su cumplimiento por parte de las autoridades regionales y locales, y la gestión del servicio de transporte de ámbito nacional.
- 3.7 De acuerdo al artículo 99 del Texto Integrado del ROF del MTC⁵, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, en adelante DPNTRA, es la unidad orgánica dependiente de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal - DGPRTM encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial.
- 3.8 Asimismo, conforme al literal I) del artículo 100 del mismo cuerpo normativo, se establece que la DPNTRA, tiene como funciones, entre otras, el emitir opinión técnica y la absolución de consultas en el ámbito de su competencia; así como interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre establecidas en la Ley N° 27181, los reglamentos nacionales y otras normas derivadas de los mismos de manera general.
- 3.9 Sin perjuicio a lo antes señalado, cabe indicar que las consultas de carácter técnico normativo que absuelve esta Dirección son aquellas referidas al sentido y alcance de la normativa de transporte y tránsito terrestre, planteadas sobre temas genéricos y en abstracto, sin hacer alusión a asuntos concretos o específicos.
- 3.10 En ese sentido, la labor interpretativa y/o de absolución de consultas técnico normativas realizadas por esta Dirección, sirve como criterios orientadores para los administrados, por lo que, la absolución de las consultas de carácter técnico normativo es de acuerdo al marco normativo de transporte terrestre vigente.

Sobre la imposición de la infracción al tránsito M-01, M-02, M-37, M-38 y M-39 establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito – Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (RETRAN)

- 3.11 Con el propósito de atender la consulta realizada por la Secretaria Unipledu del Instituto Superior de Tránsito - INSUTRA de la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, a pedido de la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial Frente Policial Cajamarca, se precisa que el contenido del presente informe se sustenta en los términos y definiciones comprendidos en las normas emitidas por el MTC en materia de transporte y tránsito terrestre.

⁵ Aprobado mediante Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- 3.12 Asimismo, se advierte que, la labor interpretativa y de absolución de consultas, que realiza el MTC, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, es realizada en abstracto, esto es de manera genérica, sin hacer referencia específica a un caso en concreto.
- 3.13 En ese sentido, conforme al artículo 94⁶ del RETRAN, el conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para transitar, la negativa de pasar por las referidas pruebas, establece la presunción legal en su contra.
- 3.14 Asimismo, de conformidad con el artículo 307 del RETRAN el grado alcohólico máximo permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad, será el previsto en el Código Penal⁷, siendo el caso que el efectivo policial puede exigir al intervenido que se someta a una serie de pruebas, así también, puede usar el alcoholímetro, para determinar la presencia de intoxicación por cualquier sustancia que le impida la coordinación. Su negativa establece la presunción legal en su contra.
- 3.15 De igual forma, el referido artículo establece que el resultado de las pruebas realizadas mediante equipos, aparatos o artefactos certificados por la autoridad nacional competente constituye medio probatorio suficiente. El conductor o peatón puede solicitar, a su costo, la realización de pruebas adicionales, como el análisis cuantitativo de alcohol en muestra de sangre (alcoholemia), para cuya realización se deberá obtener inmediatamente la muestra médica.
- 3.16 Ahora bien, de acuerdo al procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta, regulado en el artículo 327 del RETRAN, las infracciones de tránsito pueden ser detectadas -entre otras formas- a través de intervenciones realizadas en la vía pública, debiendo la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, para la imposición de la papeleta por infracción detectada en la vía pública, seguir el procedimiento siguiente:

⁶ Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

Artículo 94.- Pruebas de intoxicación.

El conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para conducir. Su negativa establece la presunción legal en su contra.

⁷ "Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción

El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7).

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7)."



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- a) Ordenar al conductor que detenga el vehículo; acto seguido se debe acercar a la ventanilla del lado del conductor. Por ningún motivo el conductor debe bajarse del vehículo.
 - b) Solicitar al conductor la documentación referida en el artículo 91 del presente Reglamento.
 - c) Indicar al conductor el código y descripción de la(s) infracción(es) detectada(s).
 - d) Consignar la información en todos los campos señalados en el artículo 326 del presente Reglamento, en la Papeleta de Infracción que corresponda por cada infracción detectada.
 - e) Solicitar la firma del conductor.
 - f) Devolver los documentos al conductor, conjuntamente con la copia de la papeleta, concluida la intervención.
 - g) Dejar constancia del hecho en la papeleta, en caso la persona intervenida se niegue a firmar la misma. En ambos casos se entenderá debidamente notificada la papeleta de infracción al conductor.
- 3.17 Por su parte, el artículo 328 del RETRAN, establece *"La persona que presuntamente se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes y haya sido detectada conduciendo un vehículo será conducida por el Efectivo de la Policía Nacional interviniente, para el examen etílico o toxicológico correspondiente. En caso de resultar positivo el examen etílico o toxicológico, se debe proceder de acuerdo a lo señalado en el presente Reglamento para la aplicación de la sanción correspondiente"*.
- 3.18 En ese sentido, podemos colegir que el Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito, que interviene en la vía pública a un conductor del cual presume se encuentra intoxicado por cualquier sustancia que le impida la coordinación luego de exigirle pasar las pruebas de coordinación y/o equilibrio correspondiente y fallar las mismas. Esta presunción legal también se da cuando el conductor se niega a pasar las referidas pruebas, debiendo -el efectivo policial- cumplir con el procedimiento establecido en el artículo 327 del RETRAN y levantar la papeleta de infracción, en el lugar, fecha y hora en que se realizó la intervención, con el código de infracción M1 o M2, adicional a ellos si hay daños personales o como resultado de dicho comportamiento ocasiona la muerte de un ciudadano se deberá imponer la papeleta de infracción M37, M38 o M39, establecidos en el Anexo I: Cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre del RETRAN, según correspondan los hechos.
- 3.19 Luego de ello, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 328 del RETRAN, el conductor debe ser conducido por el Efectivo de la Policía Nacional interviniente, para el examen etílico o toxicológico correspondiente, pudiéndose presentar los siguientes casos:
1. En caso el examen etílico o toxicológico resulte positivo se debe proceder de acuerdo a lo señalado en el RETRAN para la aplicación de la sanción, es decir, dicho examen constituye un medio probatorio en el procedimiento administrativo





CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

sancionador iniciado con la entrega de la copia de la papeleta de infracción al conductor, conforme a lo establecido en el artículo 329⁸ del RETRAN.

2. En caso el examen etílico o toxicológico resulte negativo se debe remitir dicho resultado a la autoridad competente a cargo del procedimiento administrativo sancionador, para el archivo de la papeleta de infracción levantada.

3.20 Por otro lado, cuando el Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito interviene en la vía pública a un conductor y luego de haber usado el alcoholímetro u otros equipos, aparatos o artefactos certificados por la autoridad nacional, logre determinar la intoxicación del mismo por cualquier sustancia que le impida la coordinación, debe también cumplir con el procedimiento establecido en el artículo 327 del RETRAN y levantar la papeleta de infracción, en el lugar, fecha y hora en que se realiza la intervención, con el código de infracción M1 o M2 del Anexo I: Cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre del RETRAN, según correspondan los hechos.

3.21 Sin embargo, en el precitado caso ya no corresponde aplicar el procedimiento dispuesto en el artículo 328 del RETRAN, toda vez que dicho procedimiento se aplica cuando: *"La persona que presuntamente se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes (...) "*, es decir, solo cuando existe una presunción que el conductor se encuentra por encima del grado alcohólico máximo permitido a los conductores, no obstante, en los casos que se usa el alcoholímetro u otros equipos, aparatos o artefactos certificados, estos constituyen medio probatorio suficiente para la determinación de la sanción correspondiente.

Sobre la nulidad de las papeletas de infracción al tránsito impuestas por un efectivo distinto al que realiza el acta de intervención

3.22 Sobre el particular, es necesario precisar que, el artículo 288 del RETRAN, considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, debidamente tipificada en los Cuadros de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre, que como Anexo forma parte del presente Reglamento.

3.23 Conforme al párrafo anterior, el artículo 1 de Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo 004-2019-JUS (en adelante TUO de la LPAG); señala que, son actos administrativos, las declaraciones de las entidades que, en el marco de normas de derecho público, están destinadas a producir efectos jurídicos sobre los intereses, obligaciones o derechos de los administrados dentro de una situación concreta.

8 Artículo 329.- Inicio de procedimiento sancionador al conductor.

1. Para el caso de la detección de infracciones realizadas mediante acciones de control, el procedimiento sancionador se inicia con la entrega de la copia de la papeleta de infracción al conductor.
2. Tratándose de infracciones detectadas mediante la utilización de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar su comisión de manera verosímil, así como en los casos en que no se identifique al conductor del vehículo, el procedimiento sancionador se inicia con la notificación de la papeleta de infracción conjuntamente con la copia del testimonio documental, filmico, fotográfico, electrónico o magnético que permita verificar su comisión.



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- 3.24 En ese sentido, la papeleta de infracción como el acta de fiscalización son actos administrativos, toda vez que de acuerdo a la modalidad del acto son declaraciones de entidades competentes respecto a los hechos regulados por los diferentes dispositivos legales.
- 3.25 Por otro lado, el artículo 117 del RETRAN establece que las papeletas por infracciones y las medidas preventivas señaladas en el Reglamento, cuando sean impuestas en la vía pública serán inscritas en el Registro Nacional de Sanciones, por la Policía Nacional del Perú y, en los demás casos, serán inscritas por las municipalidades provinciales o SUTRAN, según corresponda.
- 3.26 Ahora bien, el artículo 324 del RETRAN, señala la detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre, estableciendo lo siguiente:

"La detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, la que realizará acciones de control en la vía pública o podrá utilizar medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil.

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

- 3.27 En cuanto al Policía Nacional de Tránsito, se debe indicar que las autoridades competentes en materia de tránsito se encuentran establecidas en el artículo 3 del RETRAN⁹, siendo una de ellas la PNP asignada al control del tránsito, sus competencias se encuentran desarrolladas en el artículo 7¹⁰ del mismo cuerpo normativo.

⁹ Artículo 3.- Autoridades competentes

Son autoridades competentes en materia de tránsito terrestre:

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
2. SUTRAN;
3. Las Municipalidades Provinciales; Las Municipalidades Distritales;
4. La Policía Nacional del Perú;
5. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.

En el caso de circunscripciones provinciales conurbadas que cuenten con un organismo responsable creado mediante ley expresa, conforme a lo señalado en el artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades y sus modificatorias; dicho organismo ejerce la atribución señalada en el literal a) del artículo 30."

¹⁰ Artículo 7.- Competencias de la Policía Nacional del Perú

En materia de tránsito terrestre, la Policía Nacional del Perú, a través del efectivo asignado al control del tránsito o al control de carreteras, de conformidad con el presente Reglamento, es competente para:

- a) Garantizar y controlar la libre circulación en las vías públicas del territorio nacional.
- b) Fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial; así como aplicar las medidas preventivas dispuestas en el presente Reglamento.
- c) Ejercer funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo del tránsito.
- d) Prevenir, investigar y denunciar ante las autoridades que corresponda, las infracciones previstas en el presente Reglamento.
- e) Inscribir en el Registro Nacional de Sanciones, las papeletas de infracción y medidas preventivas que imponga en la red vial (vecinal, rural y urbana, regional y nacional).
- f) Las demás funciones que se le asigne en el presente Reglamento."

Jr. Zorritos 1203 - Lima - Perú
Central telefónica: (511) 615-7800
www.gob.pe/mtc



**Siempre
con el pueblo**



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- 3.28 Conforme se ha detallado en el presente informe, el numeral 1 del artículo 327 del RETRAN señala el procedimiento para la detección de infracciones e imposición de la papeleta en la vía pública.
- 3.29 Es así que, cuando el efectivo policial detecte la comisión de alguna infracción al tránsito terrestre de manera flagrante o en acciones de fiscalización¹¹, el efectivo policial ordena al conductor que detenga su vehículo que circula en el ámbito urbano, una vez detenido el efectivo policial se acerca a la ventanilla del lado del conductor a fin de explicarle las razones que han motivado su detención y solicitarle la documentación contemplada en los artículos 91 y 327 del TUO del RETRAN, verificando dicha documentación, consultando con la base de datos y registro que disponga.
- 3.30 Por otro lado, el numeral 6.2 del artículo 6 del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de Transporte y Tránsito Terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2020-MTC (en adelante PAS Especial), establece que la papeleta de infracción es el documento de imputación de cargos, estableciendo también en el numeral 6.3 que este documento debe contener lo siguiente:
- a) Una descripción de los actos u omisiones que pudieran constituir infracción administrativa.
 - b) La calificación de las infracciones que tales actos u omisiones pudieran constituir.
 - c) Las normas que tipifican los actos u omisiones como infracción administrativa.
 - d) Las sanciones que, en su caso, correspondería imponer.
 - e) El plazo dentro del cual el administrado puede presentar sus descargos por escrito.
 - f) La autoridad competente para imponer la sanción, identificando la norma que le otorgue dicha
 - g) competencia.
 - h) Las medidas administrativas que se aplican.
 - i) En el caso del Acta de Fiscalización y la Papeleta de Infracción de Tránsito, estos documentos deben contener, además de los campos señalados en los literales precedentes, un campo que permita a la persona intervenida consignar sus observaciones.
- 3.31 Bajo este contexto legal, la imposición de una papeleta de infracción al tránsito, detectada a través de intervenciones realizadas en la vía pública, se realiza conforme a lo establecido en los artículos 324 y 327 del RETRAN, cumpliendo lo requerido en el

¹¹ Decreto Supremo N° 028-2009-MTC

Artículo 2.- Obligatoriedad y alcance del Procedimiento de Detección de Infracciones al Tránsito Terrestre en el ámbito urbano

2.1 Comisión flagrante de una infracción al tránsito.

2.2 Acciones de fiscalización dentro al tránsito terrestre.

2.3 Acciones de fiscalización dentro de operativos programados por la División de la Policía de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, y Unidades asignadas al control del tránsito. Las Unidades asignadas al control del tránsito, para efectos del presente Decreto Supremo, comprende al personal policial de Comisaría y del Escuadrón de Emergencias de la Policía Nacional del Perú.



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

artículo 326 respecto al contenido de la papeleta en concordancia con el artículo 6 del PAS Especial.

- 3.32 Finalmente, para declarar la nulidad de las papeletas de infracción al tránsito, la autoridad competente, debe comprobar que se hayan verificado vicios en el acto administrativo conforme a lo establecido en el artículo 10 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante TUO de la LPAG), es decir que se haya contravenido la norma – los requisitos establecidos en el artículo 326 del RETRAN y los del artículo 6 del PAS Especial- o el defecto o la omisión de alguno de sus requisitos de validez -establecido en el artículo 3 del TUO de la LPAG-, salvo que se presente alguno de los supuestos de conservación del acto a que se refiere el artículo 14 del TUO de la LPAG.

IV CONCLUSIONES

- 4.1 En el presente informe se ha absuelto las consultas realizadas por la Secretaría Unipledu del Instituto Superior de Tránsito - INSUTRA de la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú.

V. RECOMENDACIÓN:

Remitir el presente informe a la Secretaría Unipledu del Instituto Superior de Tránsito - INSUTRA de la Dirección de Tránsito Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,

Abg. Pamela Herrera Rivera
Analista Legal
Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial

Documento firmado digitalmente
CÉSAR RICARDO RAMOS TORERO
DIRECCIÓN DE POLÍTICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE VIAL
DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES



Firmado digitalmente por:
RAMOS TORERO Cesar
Ricardo FAU 20131379944 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/08/2022 14:31:58-0500



CENTT

Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte

 FORO Ministerio de Transportes y Comunicaciones	 Subsecretaría de Transportes Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	 FIRMA DIGITAL	Firmado digitalmente por: SORIANO RAMOS Ofelia Data: FAU 20131379944 hard Motivo: En señal de conformidad Fecha: 27/12/2023 13:10:35-0500
---	---	---	---

Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres
Año de la unidad, la paz y el desarrollo

INFORME N° 1782-2023-MTC/18.01

A : VÍCTOR ADRIÁN ARROYO TOCTO
Director General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.

DE : OFELIA DORIS SORIANO RAMOS
Directora de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial.

ASUNTO : Solicita información sobre competencias del efectivo policial asignado al tránsito terrestre.

REFERENCIA : Solicitud S/N
H.R N° E-411051-2023

FECHA : Lima, 19 de diciembre de 2023

Me dirijo a usted, en atención al asunto de la referencia para informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTE:

1.1. Mediante el documento de la referencia, el ciudadano Claudio José Tasayco Chacaliza, solicita pronunciamiento sobre las competencias de la Policía Nacional en materia de tránsito de acuerdo al siguiente tenor:

- Solicito se informe que implica ser efectivo policial competente en la fiscalización del R.N.T. Cuando se investiga los Accidentes de Tránsito y si el personal PNP de las secciones de investigación de Accidentes de tránsito pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RNT o cual es el correcto procedimiento.

II. BASE LEGAL:

- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante LGTT.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito en adelante RETRAN.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito en adelante RETRAN.

III. ANÁLISIS:

A. Sobre las funciones de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial.

3.1 Mediante Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, se aprobó el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en adelante ROF del MTC, cuyo artículo 96 establece que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, en adelante DGPRTM, es el órgano de línea con autoridad técnico normativa a nivel nacional responsable del diseño, formulación, supervisión y evaluación de las políticas nacionales y regulaciones en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre, acuático, ferroviario, multimodal, entre otros, así como plataformas logísticas, puertos, vías navegables,

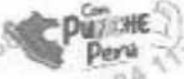
 **BICENTENARIO DEL PERÚ**
2021 - 2024

 **Con PUKHE**
Perú



CENTT

Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte

PERÚ	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Comisión de Transportes	Dirección General de Políticas y Regulaciones de Transporte Multimodal
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres" "Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"			
circulación, seguridad vial y tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del ministerio. Depende del Despacho Viceministerial de Transporte.			
3.2	De acuerdo al artículo 99 del Texto Integrado del ROF del MTC, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, en adelante DPNTRA, es la unidad orgánica dependiente de la DGPRTM, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial.		
3.3	De igual manera, el artículo 100 del Texto Integrado del ROF del MTC señala que la DPNTRA, tiene, entre otras funciones, elaborar las políticas nacionales, planes, estrategias y lineamientos en materia de transporte y tránsito terrestre, seguridad e infraestructura vial; así como participar en el diseño y formulación de la política nacional y normas de infraestructura y servicios de transporte de alcance multimodal, y de infraestructura logística y, además, emitir opinión técnica y absolver consultas en el ámbito de competencia; así como interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre.		
3.4	En consecuencia, la DPNTRA cuenta con competencia para pronunciarse por la consulta formulada por el ciudadano Claudio José Tasayco Chacallaza.		
3.5	Sin perjuicio a lo antes señalado, cabe indicar que las consultas de carácter técnico normativo que absuelve esta Dirección son aquellas referidas al sentido y alcance de la normativa de transporte y tránsito terrestre, planteadas sobre temas genéricos y en abstracto, sin hacer alusión a asuntos concretos o específicos.		
3.6	En ese sentido, la labor interpretativa y/o de absolución de consultas técnico normativas realizadas por esta Dirección, sirve como criterios orientadores para los administrados, por lo que, la absolución de las consultas de carácter técnico normativo es de acuerdo al marco normativo de transporte terrestre vigente.		
B. Sobre las consultas realizadas:			
De las competencias de la Policía Nacional del Perú			
3.7	Al respecto, el artículo 15 de la LGTT de conformidad con el artículo 3 del RETRAN, establece que las autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre, según corresponda son:		
	a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones; b) Los Gobiernos Regionales; c) Las Municipalidades Provinciales; d) Las Municipalidades Distritales; e) <u>La Policía Nacional del Perú;</u> y f) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI. g) El Ministerio de la Producción.		
3.8	El Artículo 7 ¹ de RETRAN señala:		
	<u>Artículo 7.- Competencias de la Policía Nacional del Perú</u> <u>En materia de tránsito terrestre, la Policía Nacional del Perú, a través del efectivo asignado al control del tránsito o al control de carreteras, de conformidad con el presente Reglamento, es competente para:</u>		
1 Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 063-2014-MTC, publicado el 24 abril 2014.			
BICENTENARIO DEL PERÚ 2021 - 2024 Ministerio de Transportes y Comunicaciones			



CENTT

Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte



Ministerio de Transportes y Comunicaciones



Directorio General de Transporte Público y Municipal



BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024



Ministerio de Transportes y Comunicaciones



CENTT

Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte

PERU	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Comisión de Tránsito	Directorio General de Política y Regulación de Tránsito Multimedios
"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres" "Año de la unidad, la paz y el desarrollo"			
La referida certificación no debe tener más de un año de antigüedad, excepto que la normativa específica que regule el medio tecnológico empleado establezca un plazo diferente de certificación.			
b) Probar de manera verosímil la comisión de la infracción y la identificación del vehículo en que se comete la misma.			
c) Notificar la papeleta de infracción derivada de la detección de infracciones a través de estos medios o mecanismos al responsable administrativo de la misma. Se presume al propietario del vehículo como responsable de la comisión de la infracción, salvo que acredite de manera indubitante que el vehículo con el que se cometió la infracción lo había enajenado, no estaba bajo su tenencia o posesión, debiendo denunciar ante la autoridad competente, los datos del comprador, tenedor o poseedor del vehículo responsable.			
La notificación de la papeleta al conductor se produce con su emisión y entrega al mismo en la vía pública o en el lugar de domicilio.			
La notificación de la papeleta al propietario del vehículo se produce con la entrega de la papeleta en el lugar de su domicilio.			
En cualquier caso, tratándose de papeletas de infracción detectadas a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos, para efectos de la notificación de la papeleta se debe adjuntar la copia del testimonio documental, filmico, fotográfico, electrónico o magnético respectivo.			
3.- Detección de infracciones por denuncia ciudadana.			
Para los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, éste debe identificarse ante la autoridad competente, indicando el hecho o conducta denunciada, la fecha y lugar en el que se produjo el mismo. La denuncia debe sustentarse a través del medio probatorio filmico, fotográfico u otro similar, para tal efecto la denunciante entrega el medio probatorio en forma física, electrónica u otra posible, que además permita identificar la infracción de tránsito y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo.			
Recibida la denuncia, la autoridad competente procede a la evaluación de la conducta denunciada y, de ser el caso, la determinación de la posible infracción o infracciones. Considerando la evaluación efectuada, la autoridad competente procede de la siguiente forma:			
3.1. Cuando de la evaluación se determine que, los hechos denunciados no constituyen infracción o sea improcedente imponer sanción, dado que no se pueda identificar al posible infractor, la autoridad competente debe emitir resolución disponiendo el archivar el procedimiento.			
3.2. Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de infracción, la autoridad competente emite resolución dando inicio al procedimiento administrativo sancionador de oficio conforme lo dispuesto en el presente Reglamento."			
3.8 De acuerdo al artículo 327 antes citado, se evidencia las 3 formas que existen para imponer las papeletas de infracción al tránsito siendo estas: (i) las infracciones detectadas en la vía pública, (ii) la detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos y (iii) la detección de infracciones por denuncia ciudadana, estableciéndose los respectivos procedimientos.			
3.9 Por tanto, se colige que el personal PNP de las secciones de investigación de Accidentes de Tránsito no pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RETRAN.			
IV. CONCLUSIONES:			
4.1. Solo pueden imponer Papeletas de Infracción al Tránsito los efectivos policiales asignados al control del tránsito, cuando se trate de infracciones cometidas en el ámbito urbano y, los asignados al control de carreteras, cuando se trate de infracciones cometidas en la red vial nacional y departamental o regional.			
4.2. Existen tres formas de imponer las papeletas de infracciones al tránsito: las infracciones detectadas en la vía pública, la detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados y la detección de infracciones por denuncia ciudadana.			
4.3. El personal PNP de las secciones de investigación de Accidentes de Tránsito no pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RTRAN.			

BICENTENARIO DEL PERÚ
2021 - 2024

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

CENTT



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**



PERÚ
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal



FIRMA
DIGITAL

201313768
Motivo:
conform
Fecha:

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

Lima, 25 de marzo de 2026

INFORME N° 443-2026-MTC/18.01

A : **TANIA BEATRIZ VALLE MANCHEGO**
Directora de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

De : **ARTURO RUIZ FACUNDO**
Director de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial

Asunto : Opinión legal que determine la compatibilidad del Decreto Supremo N° 012-2025-IN con el Reglamento Nacional de Tránsito y su Texto Único Ordenado

Referencia : a) Oficio N° 066-2026-IGPNP/DIRINV/OU.LA MERCED.SEC
b) Oficio N° 067-2026-IGPNP-DIRINV-OD.LAMERCED.SEC (E-057067-2026)
H.R N° E-056450-2026

Es grato dirigirme a usted, en atención a los documentos de la referencia para informar lo siguiente:

I. ANTECEDENTE:

Mediante los documentos de la referencia la jefatura de la OD La Merced Inspectoría General de la Policía Nacional del Perú, solicita opinión legal respecto a la ampliación de facultades de fiscalización del tránsito conferidas al personal de comisarias PNP y a la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito, en el marco D.S. N° 012-2025-IN (Reglamento del D.L. N° 1267 - Ley de la PNP) de acuerdo al siguiente tenor:

"Solicita emisión de una opinión legal que determine la compatibilidad del Decreto Supremo N° 012-2025-IN con el Reglamento Nacional de Tránsito y su Texto Único Ordenado, así como el establecimiento de lineamientos y mecanismos de coordinación interinstitucional, a fin de asegurar que el ejercicio de las facultades de fiscalización, investigación y denuncia on materia de tránsito por parte de la Policía Nacional del Perú se realice en estricto respeto de la jerarquía normativa y de las competencias sectoriales sigentes".

Se solicita a su despacho emite opinión legal sustentada si es procedente o no que personal policial de la Sección de Investigación de Tránsito las Comisarias PNP a nivel nacional y otras unidades policiales, que no pertenecen a la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial de la PNP y/o Policía de Carreteras, puedan continuar imponiendo papeletas de intracción al Reglamento Nacional de Tránsito, por la causal (M-02) "Conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad", señalando los límites normativos y operativos que correspondan, de ser el caso.

II. BASE LEGAL:

- 2.1. Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante "LGTT".
- 2.2. Ley N° 29370 – Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.3. Decreto Supremo N° 033-2001-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito en adelante RTRAN.
- 2.4. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, en adelante "TUO del RTRAN".



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

- 2.5. Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01 que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

III. ANÁLISIS:

Sobre las funciones de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial

- 3.1 Mediante Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, se aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones -ROF- del Ministerio de Transportes y Comunicaciones -MTC-, cuyo artículo 96 establece que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, en adelante DGPRTM, es el órgano de línea con autoridad técnico normativa a nivel nacional responsable del diseño, formulación, supervisión y evaluación de las políticas nacionales y regulaciones en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre, acuático, ferroviario, multimodal, entre otros, así como plataformas logísticas, puertos, vías navegables, circulación, seguridad vial y tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del ministerio. Depende del Despacho Viceministerial de Transporte.
- 3.2 De acuerdo al artículo 99 del Texto Integrado del ROF del MTC, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, en adelante DPNTA, es la unidad orgánica dependiente de la DGPRTM, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial.
- 3.3 De igual manera, el artículo 100 del Texto Integrado del ROF del MTC señala que la DPNTA tiene, entre otras funciones, elaborar las políticas nacionales, planes, estrategias y lineamientos en materia de transporte y tránsito terrestre, seguridad e infraestructura vial, así como participar en el diseño y formulación de la política nacional y normas de infraestructura y servicios de transporte de alcance multimodal, y de infraestructura logística y, además, emitir opinión técnica y absolver consultas en el ámbito de competencia; así como interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre.
- 3.4 Sin perjuicio a lo antes señalado, cabe indicar que las consultas de carácter técnico normativo que absuelve esta Dirección son aquellas referidas al sentido y alcance de la normativa de transporte y tránsito terrestre, planteadas sobre temas genéricos y en abstracto, sin hacer alusión a asuntos concretos o específicos.
- 3.5 En ese sentido, la labor interpretativa y/o de absolución de consultas técnico normativas realizadas por esta Dirección, sirve como criterios orientadores para los administrados, por lo que, la absolución de las consultas de carácter técnico normativo es de acuerdo al marco normativo de transporte terrestre vigente.

Sobre la competencia normativa en materia de tránsito terrestre

- 3.6 De acuerdo con el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la LGTT) 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.
- 3.7 Asimismo, el artículo 16 de la LGTT, establece que el MTC, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y **tránsito terrestre**, asumiendo entre otras competencias, la competencia normativa, que comprende dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la mencionada ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito e interpretar



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ
Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la referida ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

- 3.8 En ese contexto, se ha dictado, entre otros, el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC. (en adelante RTRAN) el cual tiene por objeto regular el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito y rige en todo el territorio de la República.
- 3.9 En el marco normativo vigente en materia de tránsito –RTRAN- se encuentra claramente establecido las competencias para la imposición de las papeletas en la vía pública, en casos de intoxicación y en accidentes de tránsito, las mismas que pasamos a detallar:

Sobre la competencia y el procedimiento para imposición de papeletas de infracción en la vía pública.

- 3.10 Al respecto, el artículo 7 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, en adelante TUO del RTRAN, establece que la Policía Nacional del Perú, **a través del efectivo asignado al control del tránsito o al control de carreteras** es la autoridad competente en materia de tránsito terrestre. Entre sus principales funciones se encuentran garantizar la libre circulación en las vías públicas, fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito, dirigir y controlar el tránsito, prevenir e investigar infracciones, así como registrar las sanciones impuestas en el Registro Nacional de Sanciones, además de otras funciones asignadas por la normativa.
- 3.11 Asimismo, el artículo 4 del Decreto Supremo N° 029-2009-MTC mediante el cual se modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, precisa que *toda mención que se haga al efectivo policial competente en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, se entenderá al efectivo en servicio de la Policía Nacional del Perú debidamente asignado al control del tránsito, cuando se trate de infracciones cometidas en el ámbito urbano, y debidamente asignado al control de carreteras, cuando se trate de infracciones cometidas en la red vial nacional y departamental o regional.*
- 3.12 Por su parte, el artículo 324 del TUO del RTRAN, establece que la detección de infracciones de tránsito corresponde a la autoridad competente, con apoyo de la Policía Nacional del Perú. Las infracciones pueden detectarse mediante control directo en la vía pública o a través de medios tecnológicos. En el primer caso, el efectivo policial impone la papeleta; en el segundo, la autoridad competente (Municipalidad Provincial y SUTRAN) emite el acto administrativo correspondiente, sustentado en medios probatorios como registros fotográficos, filmicos o electrónicos.

Sobre las consultas formuladas:

1. **Sobre la solicitud de emisión de una opinión legal que determine la compatibilidad del Decreto Supremo N.° 012-2025-IN con el Reglamento Nacional de Tránsito y su Texto Único Ordenado**
- 3.13 Al respecto, de acuerdo a lo desarrollado en los acápites precedentes, se observa que el Reglamento Nacional de Tránsito y su Texto Único Ordenado, **únicamente otorgan competencia al efectivo policial asignado al control de tránsito y carreteras** como



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Vizeministerio
de Transportes

Dirección General de
Política y Regulación en
Transporte Multimedial

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

la autoridad competente para detectar o imponer infracciones en la vía pública, así como para intervenir en casos de intoxicación alcohólica y accidentes de tránsito.

- 3.14 En ese sentido, la normativa en materia de tránsito no contempla la asignación de dichas competencias a otras dependencias de la Policía Nacional del Perú, por lo que no correspondería extender tales atribuciones a unidades distintas a las expresamente señaladas en la normativa de tránsito vigente.
- 3.15 Por lo tanto, cualquier atribución del Decreto Supremo N° 012-2025-IN que involucre a otras dependencias de la Policía Nacional del Perú podría justificarse en el contexto de delitos relacionados con el tránsito, dejando fuera del ámbito administrativo en materia de tránsito que regula el RTRAN y el TUO del RTRAN.

2. Se solicita emitir opinión legal sustentada si es procedente o no que personal policial de la Sección de Investigación de Tránsito las Comisarias PNP a nivel nacional y otras unidades policiales, que no pertenece a la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial de la PNP y/o Policía de Carreteras, puedan continuar imponiendo papeletas de infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, por la causal (M-02) "Conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad", señalando los límites normativos y operativos que correspondan, de ser el caso.

- 3.16 El artículo 327 del TUO del RTRAN, establece entre otros el procedimiento que debe seguir el efectivo policial asignado al control de tránsito o de carreteras de la Policía Nacional del Perú para la detección de infracciones e imposición de papeletas, mediante intervención en la vía pública.
- 3.17 De acuerdo al marco normativo antes citado, dicha competencia otorgada a los efectivos policiales asignados al control de tránsito o de carreteras también aplican en supuestos de accidentes de tránsito establecido en el artículo 277¹ del TUO del RTRAN, y en intervenciones con presunción de intoxicación del conductor establecido en el artículo 328 del RTRAN.
- 3.18 En ese sentido, conforme a lo establecido en el TUO del RTRAN, la competencia para imponer papeletas de infracción, así como para intervenir en casos de presunta intoxicación del conductor (infracción M2) y en supuestos de accidentes de tránsito (infracciones M01, M37, M38 y M39), recae exclusivamente en los efectivos policiales asignados al control de tránsito y de carreteras; por tanto, el personal policial de la Sección de Investigación de Tránsito las Comisarias PNP a nivel nacional y otras unidades policiales no cuentan con competencia para imponer papeletas de infracción al tránsito.

IV. **CONCLUSIONES:**

De acuerdo al análisis realizado en el presente informe se concluye lo siguiente:

- 4.1 El RTRAN y el TUO del RTRAN, únicamente otorgan competencia al **efectivo policial asignado al control de tránsito y carreteras** como la autoridad competente para detectar e imponer infracciones en la vía pública, así como para intervenir en casos de intoxicación alcohólica y accidentes de tránsito.

¹ Los plazos aplicables a las medidas preventivas, como la retención de la licencia de conducir y el internamiento del vehículo, se rigen por lo establecido en el artículo 299, numerales 1 y 2 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito. Asimismo, el procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito se desarrolla conforme al Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, el cual regula sus etapas, plazos y decisiones, debiendo articularse con lo dispuesto en el artículo 277 del TUO del RTRAN.



CENTT

**Centro Nacional Especializado
en Tránsito y Transporte**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

- 4.2 Cualquier atribución del D.S. N° 012-2025-IN que involucre a otras dependencias de la Policía Nacional del Perú podría justificarse en el contexto de delitos relacionados con el tránsito, dejando fuera del ámbito administrativo en materia de tránsito que regula el RTRAN y el TUO del RTRAN.

V. RECOMENDACIONES:

En atención a lo expuesto, se recomienda remitir el presente a la OD La Merced Inspectoría General de la Policía Nacional del Perú, con copia a la dirección, para su conocimiento y fines.

Atentamente,

Informe elaborado por:

Carla Luna Tello
Abogada
Dirección de Políticas y Normas en
Transporte Vial

Informe revisado por:

Pamela Ticianá Herrera Rivera
Abogada
Dirección de Políticas y Normas en
Transporte Vial

Documento firmado digitalmente

ARTURO RUIZ FACUNDO

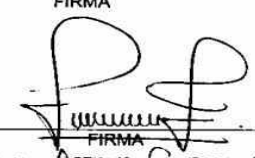
DIRECCION DE POLITICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE VIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte

1-F INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN N° 054-025-00001838-2025 y
RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026.

SAT CAJAMARCA		SERVICIO DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA DE CAJAMARCA DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE COBRANZA RESOLUCIÓN FINAL 052-061-00000010-2026 Cajamarca, 15 de Enero del 2026	
En virtud del Informe Final de Instrucción 054-025-00001838-2025 el cual se adjunta en copia a la presente), emitido por el Departamento de Reclamos; se le ha impuesto la sanción pecuniaria y no pecuniaria que se detalla a continuación:			
DATOS DEL PROPIETARIO Código : --- Nombre : --- Domicilio : ---			
DATOS DEL INFRACITOR Código : 368155 Nombre : IZQUIERDO CHUGNAS ALEX ENRIQUE Domicilio : Avenida Nuevo Cajamarca Nro 1149, CAJAMARCA Dir. Procesal:			
DATOS DE LA PAPELETA Número de PIT : 004141-24 Fecha Imposición PIT : 01/12/2024 Placa Vehículo : 9326ZM			
DATOS DE LA INFRACCIÓN Infracción : M1 Descripción : 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 Medida Preventiva : Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir Sanción Pecuniaria : 100.00 % de la UIT vigente Sanción No Pecuniaria : Cancelación de la Licencia de Conducir e Inhabilitación definitiva para obtener una Licencia. Puntos : 0			
Base Legal: Artículos 299°, 309°, 311°, 312°, 313°, 337°, 341°, anexo Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre; del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC que aprueba el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito y modificatorias. Decreto Supremo N° 004-2020-MTC. Artículos. 20°, 21°, 22°, 23°, 25°, 218°, 220° y 223° del Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el TUO de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General. Según el D.S 016-2009-MTC el artículo 309°. - Las sanciones administrativas aplicables a los conductores por las infracciones previstas en el presente Reglamento, se encuentra LA MULTA, que hace alusión al art. 311° SANCIÓN PECUNIARIA, Inciso 3° El monto de la UIT será el vigente a la fecha de pago° (*) Recurso Administrativo: Apelación.			
ACUSE DE RECIBO Recibido por: _____ DNI N°: _____ Mostró DNI: SI ☐ NO ☐		CARGO DE NOTIFICACIÓN	
Relación con el contribuyente: _____ Fecha: 22/06/26. Hora: 11:15 A.M. ☒ P.M. ☐		FIRMA  FIRMA CECILIA ARANA CHUGUEUN ZAMORA 76255835.	
CERTIFICACIÓN DE LA NEGATIVA DE LA RECEPCIÓN POR PERSONA MAYOR DE EDAD Y CAPAZ Recibió el documento y se negó a firmar ☐ Se negó a recibir el documento ☐		NOTIFICADOR: DNI: _____ N° de Inmuebles Continuos (DER.) _____ (IZQ.) _____ N° de Pisos _____ Otros Detalles _____	
MOTIVOS DE NO ACUSE Persona no capaz ☐ Domicilio cerrado ☐ Dirección no existe ☐		DATOS DEL PREDIO: N° Suministro/Medidor _____ Color de Inmueble _____ Material de Inmueble _____	
OBSERVACIONES: SE NOTIFICA AL CORREO : felipecastrorivera@gmail.com			
Sedes Av. Alameda de los Incas - Gran Complejo QhapacÑan Jr. Junín N° 1031 C.C. El Quinde – 2do piso		Horarios lunes a viernes de 8.00 a.m. a 2.00 p.m. lunes a viernes de 8.00 a.m. a 6.30 p.m. lunes a viernes de 8.30 a.m. a 7.00 p.m.	
		Teléfonos 943063203 / 949268994 / 944746124 / 944080149	



CENTT

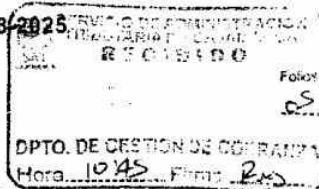
Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE CAJAMARCA

"AÑO DE LA RECUPERACION Y CONSOLIDACION DE LA ECONOMIA PERUANA"

INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN N° 054-025-00001838-2025



A
DE

ASUNTO
REFERENCIA
FECHA

Lic. Adm. Esther Perales Dávila
Jefe Departamento de Gestión de Cobranza/Autoridad Decisoria
Abg. Heber José Pérez Gutiérrez
Jefe (e) de Departamento de Reclamos/Autoridad Instructora
Procedimiento Administrativo Sancionador Especial
Oficio N° 883-2024-FREPOL-CAJ/DIVOPUS/DUE UTSEVI-PIRNT
Cajamarca, 23 de diciembre de 2025



ANTECEDENTES:

Que, con Oficio N° 883-2024-FREPOL-CAJ/DIVOPUS/DUE UTSEVI-PIRNT, emitido por la Policía Nacional del Perú - Central de Cajamarca, de fecha 04 de diciembre del 2024, en el cual remite Denuncia Policial. Que la suscrita en el presente acto se avoca al conocimiento del presente expediente en razón de haber sido asignada como del Departamento de Reclamos.

CONSIDERANDOS:

Al artículo 288° del T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado mediante Decreto Supremo N°016-2009-MTC, y modificatorias; establece que: *"Se considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravengan las disposiciones contenidas en el presente reglamento, debidamente tipificada en los cuadros de tipificación, sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre"*.

El Artículo 7° del Decreto Supremo N° 004-2020-MTC/Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios, describe respecto de la presentación de los descargos, lo siguiente: *"Notificado el documento de imputación de cargos, el administrado puede:*

7.1 Efectuar el reconocimiento voluntario de la infracción: El administrado puede de forma voluntaria reconocer la responsabilidad respecto a la conducta infractora que se le imputa, efectuando el pago de la multa correspondiente, en cuyo caso le es aplicable la reducción del porcentaje correspondiente de la multa, de conformidad con lo establecido en los Reglamentos Nacionales.

7.2 Efectuar los descargos de la imputación efectuada: El administrado puede presentar sus descargos por escrito ante la unidad orgánica o dependencia de la autoridad competente a cargo de la instrucción del procedimiento, a fin de desvirtuar la imputación efectuada, ofreciendo los medios probatorios que considere pertinentes. El plazo para la presentación de descargos es de cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del documento de imputación de cargos. Así mismo, el administrado puede solicitar en cualquier etapa del procedimiento sancionador el uso de la palabra".

De la verificación realizada a nuestro sistema de registro de infracciones de Tránsito, del SAT Cajamarca, respecto de las sanciones impuestas a los supuestos infractores, se advierte la comisión de infracción de tránsito, en el siguiente detalle:

ADMINISTRADO / INFRACTOR	: IZQUIERDO CHUGNAS, ALEX ENRIQUE
DNI N° / CI N°	: 75613357
PIT N°	: 004141-24
FECHA DE IMPOSICION	: 01/12/2024
PLACA	: 932-6ZM
TIPO DE INFRACCION	: M1
DESCRIPCION DE INFRACCION	: 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.
SANCION	: Multa y cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una licencia

El artículo 173° de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, respecto de la carga de la prueba: *"Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos..."*; asimismo, en mérito a lo establecido en el Artículo 8° del Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, respecto de los Medios Probatorios, se precisa: *"Son medios probatorios las Actas de Fiscalización; las Papeletas de infracción de Tránsito; los informes que contengan el resultado de la fiscalización de gabinete; las actas, constataciones e informes que levanten y/o realicen otros órganos del MTC u organismos públicos, de los hechos en ellos recogidos, salvo prueba en contrario. Corresponde al administrado aportar los elementos probatorios que desvirtúen los hechos que se le imputan"*.

Cabe indicar, la existencia de DOCUMENTO PUBLICO, el cual resulta tener la condición de Instrumento Público, expedido por funcionario público competente, a fin de ser considerado medio probatorio idóneo, expedido por la Policía Nacional de Tránsito, en el siguiente detalle:

- PAPELETA DE INFRACCION DE TRANSITO N° 004141-24



CENTT

Centro Nacional Especializado en Tránsito y Transporte



SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE CAJAMARCA

"AÑO DE LA RECUPERACION Y CONSOLIDACION DE LA ECONOMIA PERUANA"

ACTA DE INTERVENCION POLICIAL S/N-2024-FRENPOLCAJ/DIVOPUS-COM.CENTRAL "A"
CERTIFICADO DE DOSAJE ETILICO N° 022-000145
COPIA DE HOJA POLICIAL SIDPOL

Asimismo, se advierte la existencia de la infracción de tránsito N° 004141-24; debiendo indicarse que la misma, cumple con todos los requisitos de validez establecidos en el artículo 326° del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito;

El artículo 324° del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, el cual prescribe: "La detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el **APOYO DE LA POLICIA NACIONAL DEL PERU ASIGNADA AL CONTROL DE TRANSITO**, la que realizará **ACCIONES DE CONTROL EN LA VIA PUBLICA O PODRA UTILIZAR MEDIOS ELECTRONICOS**, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil..."; así mismo la Policía Nacional de Tránsito, mantiene como competencia la de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial; así como aplicar las medidas preventivas dispuestas en el presente reglamento y **EJERCER FUNCIONES DE CONTROL, DIRIGIENDO Y VIGILANDO EL NORMAL DESARROLLO DEL TRANSITO**;

En tal sentido, de lo expuesto en los artículos 7° y 8° del Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, y artículo 173° de la Ley N° 27444, se advierte que el administrado, no ha presentado descargo alguno, ni medios probatorios, con los cuales pretenda desvirtuar la sanción impuesta por los efectivos de la Policía Nacional de Tránsito; advirtiéndose, la correcta aplicación de los principios respecto de la **Potestad Sancionadora: Debido Procedimiento y Razonabilidad**, al momento de la imposición de la sanción recaída en la papeleta de tránsito N° 004141-24.

Que, cabe precisar que el suscrito se AVOCA al presente procedimiento, asumiendo las funciones del puesto de Jefe del Departamento de Reclamos del Sat Cajamarca, a partir del 24 de Mayo de 2024 según lo dispuesto en la Resolución N° 010-070-00000130-2024, de fecha 24 de Mayo de 2024;

III. CONCLUSIÓN:

En atención a lo expuesto en los párrafos precedentes:

- Este departamento, en calidad de Autoridad instructora DETERMINÓ la existencia de responsabilidad administrativa del señor (a) IZQUIERDO CHUGNAS, ALEX ENRIQUE, identificado (a) con DNI N° /CI N° 75513357, en su calidad de infractor, incurrió en la comisión de la infracción tipificada con el Código M1 "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", del Anexo I Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables al Tránsito Terrestre del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y modificatorias;

IV. RECOMENDACIONES:

A partir de la emisión del presente informe, se da por culminada la etapa instructora del presente procedimiento administrativo sancionador, recomendando lo siguiente:

- SANCIONAR con una multa de 100% de la UIT, vigente a la fecha de pago, al señor (a) IZQUIERDO CHUGNAS, ALEX ENRIQUE, identificado (a) con DNI N° /CI N° 75513357, en calidad de infractor de la PIT N° 004141-2024, Tipificada con el Código M1 "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" del Anexo I Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables al Tránsito Terrestre del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y modificatorias;
- NOTIFICAR al administrado el presente informe final de instrucción con la resolución final del procedimiento, de conformidad con el numeral 10.3 del artículo 10 del Reglamento del PAS.

Lo que informo a usted, para los fines consiguientes.

Atentamente,

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN
TRIBUTARIA DE CAJAMARCA
SAT
CAJAMARCA
Abg. Heber José Gutiérrez Pérez
JEFE (E) DEL DEPARTAMENTO DE RECLAMOS

C.C.
Archivo