

FACULTAD DE DERECHO

Escuela Académico Profesional de Derecho

Tesis

**Viabilidad jurídica de facultar a las
comisarías de la Policía Nacional del Perú
para iniciar el procedimiento
administrativo sancionador por
infracciones de tránsito en casos de
accidentes y conducción en estado de
ebriedad**

Jorge Franco Armaza Deza

Para optar el Título Profesional de Abogado

Huancayo, 2025

Repositorio Institucional Continental
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

A : Decana de la Facultad de Derecho.
DE : David Frank Molina Núñez.
Asesor de trabajo de investigación
ASUNTO : Remito resultado de evaluación de originalidad de trabajo de investigación.
FECHA : 09 de enero del 2026.

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para informar que, en mi condición de asesor del trabajo de investigación:

Título:

Viabilidad jurídica de facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el procedimiento administrativo sancionador por infracciones de tránsito en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad.

Autor:

Jorge Franco Armaza Deza– EAP. Derecho.

Se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 15 % de similitud sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- Filtro de exclusión de bibliografía SI NO
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores SI NO
Nº de palabras excluidas (en caso de elegir "SI"): 20
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI NO

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad Continental.

Recae toda responsabilidad del contenido del trabajo de investigación sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos conducentes a Grados y Títulos – RENATI y en la normativa de la Universidad Continental.

Atentamente,

La firma del asesor obra en el archivo original
(No se muestra en este documento por estar expuesto a publicación)

DEDICATORIA

A mis padres, George y Lourdes, que representan mi mayor motivación y la razón del esfuerzo de ser mejor cada día. A ellos que son el pilar de mi fortaleza, el ejemplo de que, con perseverancia, todo es posible en esta vida.

AGRADECIMIENTOS

Con gratitud, este logro va dedicado primero a Dios por ser aquel guía que me apoya en cada desafío. A la Universidad Continental, por brindarme una formación de excelencia y calidad, haciendo posible lograr este sueño. A mi asesor MA. David Frank Molina Núñez, por sus conocimientos con sus correcciones precisas cuando más lo necesitaba. A mi pareja Kelly Jara Negron, que es mi soporte y compañera de vida, que en este largo proceso de formación siempre estuvo presente apoyándome incondicionalmente en lo que necesitara. Ya todos los que, de cerca o lejos, me apoyaron con un mensaje oportuno o un consejo clave esta victoria es también suya.

RESUMEN

El estudio examina la viabilidad jurídica de permitir que las comisarías de la Policía Nacional del Perú inicien el procedimiento administrativo sancionador en casos de infracciones de tránsito vinculadas a accidentes y conducción en estado de ebriedad o intoxicación. La investigación sigue un enfoque cualitativo y un diseño dogmático jurídico, sustentado en el análisis de normas, resoluciones municipales, jurisprudencia e informes técnicos. El problema consiste en analizar si es jurídicamente viable facultar a las comisarías para iniciar dicho procedimiento, dado que el Reglamento Nacional de Tránsito solo admite la imposición in situ por policías asignados al tránsito, mientras que en la práctica cualquier efectivo interviene en estos hechos porque se trata de situaciones que configuran faltas o delitos que deben ser intervenidos de inmediato, al mismo tiempo que suele existir la urgencia de socorrer a heridos en caso de accidentes. Para lo cual se analizaron las consecuencias jurídicas de las papeletas emitidas sin competencia, las infracciones complejas y los alcances y límites de los policías de comisaria y los asignados al control de tránsito. Los resultados muestran que las papeletas emitidas desde comisarías carecen de validez, que las infracciones M01, M02, M37, M38 y M39 exigen pruebas o peritajes complementarios y que existe un vacío normativo. Finalmente, se concluye que resulta jurídicamente viable facultar a las comisarías para iniciar el procedimiento sancionador mediante una resolución de inicio, lo que implica la necesidad de una reforma normativa que garantice legalidad y debido procedimiento.

Palabras clave: procedimiento administrativo sancionador, infracción de tránsito, tránsito y transporte, seguridad vial, papeletas de infracción al tránsito

ABSTRACT

This study examines the legal feasibility of allowing police stations of the Peruvian National Police to initiate administrative sanctioning procedures in cases of traffic violations related to accidents and drunk or intoxicated driving. The research follows a qualitative approach and a dogmatic legal design, supported by the analysis of regulations, municipal resolutions, case law, and technical reports. The problem is to analyze whether it is legally feasible to authorize police stations to initiate such procedures, given that the National Traffic Regulations only allow on-site enforcement by police officers assigned to traffic control, while in practice any officer intervenes in these incidents because these situations constitute offenses or crimes that must be addressed immediately, and at the same time there is often an urgency to assist the injured in the event of an accident. To this end, the legal consequences of tickets issued without jurisdiction, complex infractions, and the scope and limits of police station officers and those assigned to traffic control were analyzed. The results show that tickets issued by police stations are invalid, that M01, M02, M37, M38, and M39 violations require additional evidence or expert opinions, and that there is a regulatory gap. Finally, the conclusion is that it is legally feasible to empower police stations to initiate disciplinary proceedings through an initiation resolution, which requires regulatory reform to guarantee legality and due process.

Keywords: administrative sanctioning procedure, traffic violation, traffic and transportation, road safety, traffic violation tickets

INDICE

RESUMEN	6
ABSTRACT	7
INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO	14
1.1. Planteamiento del problema.....	14
1.2. Delimitación del problema.....	16
1.2.1. Delimitación espacial	16
1.2.2. Delimitación temporal.....	16
1.3. Formulación del problema	17
1.3.1. Problema general.	17
1.3.2. Problemas específicos.....	17
1.4. Objetivos de la investigación	17
1.4.1. Objetivo General.....	17
1.4.2. Objetivos Específicos	18
1.5. Justificación e importancia	18
1.5.1. Justificación teórica	18
1.5.2. Justificación practica.....	18
1.5.3. Justificación metodológica	19
1.5.4. Importancia	19
CAPÍTULO II: MARCO TEÒRICO.....	20
2.1. Antecedentes de la investigación.....	20

2.1.1.	Antecedentes internacionales	20
2.1.2.	Antecedentes Nacionales	22
2.2.	Bases teóricas	23
2.2.1.	Acto Administrativo	23
2.2.2.	Procedimiento Administrativo Sancionador en Materia de Tránsito	28
2.2.3.	Autoridades competentes en materia de tránsito terrestre y su función	33
2.2.4.	Estructura y funciones de la Policía Nacional del Perú	35
2.2.5.	Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito.....	39
2.2.6.	Delitos cometidos mediante el empleo de vehículos	44
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA		47
3.1.	Métodos y alcance de la investigación	47
3.1.1.	Método general	47
3.1.2.	Métodos específicos	47
3.1.3.	Tipo de investigación.....	48
3.1.4.	Nivel de investigación	48
3.2.	Diseño de la investigación.....	48
3.3.	Población y Muestra.....	49
3.3.1.	Población	49
3.3.2.	Muestra	52
3.4.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	53
3.4.1.	Técnicas de recolección de datos.....	53

3.4.2.	Instrumentos de recolección de datos	53
3.5.	Técnicas de procesamiento de datos	54
3.6.	Aspectos éticos de la investigación	55
CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....		56
4.1.	Resultados	56
4.1.1.	Objetivo Especifico 01	56
4.1.2.	Objetivo Especifico 02	65
4.1.3.	Objetivo Especifico 03	71
4.1.4.	Objetivo General.....	74
4.2.	Discusión.....	74
4.2.1.	Objetivo específico 01	75
4.2.2.	Objetivo específico 02	78
4.2.3.	Objetivo específico 03	81
4.2.4.	Objetivo general	83
CONCLUSIONES.....		87
RECOMENDACIONES.....		89
REFERENCIAS BIBLIGRÁFICAS.....		91
ANEXOS.....		102

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Diferencia entre Acto Administrativo y Actos de Administración Interna</i>	25
Tabla 2 <i>Descripción de las infracciones de tránsito que involucran delitos</i>	41
Tabla 3 <i>Selección de muestra vinculado al Objetivo Especifico 01 (OE1)</i>	57
Tabla 4 <i>Resumen de hechos enfocado en el logro del OE1</i>	58
Tabla 5 <i>Identificación de consecuencias jurídicas</i>	60
Tabla 6 <i>Identificación de causales de nulidad</i>	61
Tabla 7 <i>Identificación de normas jurídicas vulneradas</i>	62
Tabla 8 <i>Identificación de requisitos de validez vulnerados</i>	63
Tabla 9 <i>Identificación de fundamentos facticos que sustentan la nulidad</i>	64
Tabla 10 <i>Selección de muestra vinculado al Objetivo Especifico 02 (OE2)</i>	65
Tabla 11 <i>Resumen de hechos enfocado al logro del OE2</i>	67
Tabla 12 <i>Identificación de infracciones complejas</i>	69
Tabla 13 <i>Selección de muestra vinculado al Objetivo Especifico 03 (OE3)</i>	72

INTRODUCCIÓN

La regulación del tránsito terrestre en el Perú constituye una función esencial del Estado para garantizar la seguridad vial, prevenir accidentes y promover la convivencia pacífica en el espacio público. En este marco, la Policía Nacional del Perú (PNP) cumple un rol central en la fiscalización y control de las infracciones de tránsito, a través de unidades especializadas asignadas al control del tránsito urbano y carreteras. Sin embargo, en la práctica, es común que los primeros respondientes ante accidentes de tránsito o casos de conducción en estado de ebriedad o intoxicación no pertenezcan a dichas unidades especializadas, sino a comisarías locales, unidades de emergencia o unidades asignadas a la seguridad ciudadana, lo cual ha generado un conflicto jurídico sobre los límites de su actuación administrativa sancionadora.

A pesar de que el Reglamento Nacional de Tránsito establece que las infracciones deben ser detectadas e impuestas in situ por efectivos asignados al control de tránsito, existen situaciones excepcionales como accidentes con víctimas o conductores ebrios que requieren una intervención inmediata por parte del efectivo policial más cercano, quien posteriormente remite el caso a la comisaría. Este procedimiento habitual ha sido cuestionado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Tribunal Constitucional, al considerar que dichas actuaciones podrían carecer de validez por no estar sustentadas en una habilitación normativa expresa. Así, se configura una aparente antinomia impropia de tipo empírico entre la necesidad práctica de intervención policial inmediata y los límites formales de competencia sancionadora establecidos en la norma.

Frente a esta problemática, la presente investigación tiene como objetivo analizar la viabilidad jurídica de facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para que inicien el procedimiento administrativo sancionador en casos que, por su complejidad o naturaleza, no permiten una intervención inmediata en la vía pública. Para ello, se plantea como objetivos específicos: examinar las consecuencias jurídicas de las sanciones impuestas sin habilitación

normativa; identificar las infracciones que requieren un tratamiento probatorio más riguroso; y determinar los alcances y límites de las unidades policiales involucradas.

El estudio se desarrolla bajo un enfoque cualitativo, con diseño dogmático jurídico y carácter exploratorio. La metodología empleada se basa en el análisis documental de normas vigentes, jurisprudencia, doctrina especializada, resoluciones municipales e informes técnicos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Por tanto, se busca a partir de este estudio, aportar fundamentos teóricos y jurídicos que permitan evaluar la necesidad de una reforma normativa que reconozca formalmente la intervención de las comisarías en contextos excepcionales, garantizando así la eficacia del procedimiento sancionador y el respeto al principio de legalidad.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO

1.1. Planteamiento del problema

El Tribunal Constitucional (2024) a través del Pleno Sentencia 437/2023 ha puesto de manifiesto una problemática significativa en la aplicación de la normativa de tránsito por parte de la Policía Nacional del Perú. El fallo establece que los efectivos policiales no asignados específicamente al control de tránsito o carreteras no deben intervenir vehículos para detectar infracciones de tránsito, no deben aplicar medidas preventivas como la retención de vehículos, internamiento de vehículos y retención de licencia, ni mucho menos imponer papeletas de tránsito, ya que esta facultad es exclusiva de la policía de tránsito o carreteras. Así, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022) ha establecido en el Informe N° 585-2022-MTC/18.01, que las infracciones M1, M2, M37, M38 y M39, que usualmente se imponen en comisarias, carecen de legalidad; esto en situación que dicha competencia es exclusiva de la policía asignada al control de tránsito y que estas se imponen IN SITU y no en las comisarias.

El problema se centra en un vacío legal específico, cuyos efectos se han visto evidenciados por Tribunal Constitucional quien ha resaltado que las comisarias bajo ningún tipo de circunstancia pueden imponer papeletas de tránsito, incluso aquellos asignados a la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT); esto sin analizar la realidad práctica que lo exige debido a la complejidad de las infracciones categorizadas como M1, M2, M37, M38 y M39 que son impuestas por hechos de conducción en estado de ebriedad y accidentes de tránsito.

Estas infracciones en la realidad práctica son intervenidas por el efectivo policial más cercano a la escena donde se produjo el hecho, sin importar si este pertenece o no a una unidad de tránsito, para luego ser puestos a disposición a la comisaria más cercana y otro policía de comisaria de la SIAT proceda con la imposición de papeletas de tránsito. Este procedimiento se aplica en atención a la naturaleza urgente de los hechos, como en los casos de accidentes de

tránsito, donde la prioridad inmediata es asistir a los heridos y resguardar la escena o, cuando se detecta la comisión de un delito, como la conducción en estado de ebriedad, situaciones en las que se requiere una actuación policial inmediata para evitar consecuencias fatales o mayores riesgos. Por ello, este tipo de intervenciones no puede supeditarse a la espera de un efectivo de tránsito especializado, siendo indispensable que cualquier miembro de la Policía Nacional actúe conforme a su deber funcional de protección y auxilio.

Las infracciones mencionadas por el MTC, también, puede considerarse complejas porque estas estas requieren una investigación posterior que permitan determinar su alcance real de las consecuencias del hecho, así como su correcta tipificación. Por tanto, es necesario que se actúen pruebas como dosaje etílico, peritaje de accidentes de tránsito, certificado médico legal y otros. Dependiendo del resultado de estas diligencias, la calificación jurídica de la infracción puede variar; por ejemplo, la infracción varía cuando existe lesiones personales leves, graves o consecuencias fatales; o, incluso sería arbitrario colocar una infracción por conducir en estado de ebriedad si el resultado del dosaje no supero el límite permitido y entre otros supuestos. A todo lo explicado, se presenta un problema adicional en relación a los plazos de las diligencias y del resultado de los peritajes, este último, usualmente no tiene una respuesta inmediata, sino que pueden demorar días o incluso semanas, lo que representa un desafío al momento de cumplir estrictamente lo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito (RETRAN).

El problema jurídico radica en la ausencia de un procedimiento que permita a las comisarías iniciar el procedimiento administrativo sancionador ya sea mediante la imposición de papeletas de tránsito o por una resolución de inicio, en aquellos casos que, por su complejidad, no pueden ser impuestas mediante una intervención inmediata en la vía pública. Esta omisión normativa se evidencia particularmente los artículos 324 y 327 del RETRAN, el cual regula el procedimiento sancionador sobre la base de intervenciones in situ, sin contemplar

situaciones excepcionales como los expuestos anteriormente. En consecuencia, la falta de una regulación clara genera un vacío legal específico, que puede llegar a ser beneficioso para los infractores al tener impunidad o, en su defecto, las acciones policiales podrían ser vistas como arbitrarias por carecer del principio de legalidad y debido procedimiento.

1.2. Delimitación del problema

1.2.1. Delimitación espacial

La investigación tiene alcance nacional porque analiza un vacío legal que afecta por igual a todo el sistema de tránsito en el Perú. La aplicación del Reglamento Nacional de Tránsito no distingue entre Lima o en una zona rural de Puno, el problema de que ciertas infracciones de tránsito por su naturaleza y complejidad no se puedan aplicar se va repetir de igual forma en cualquier parte de la nación.

1.2.2. Delimitación temporal.

Esta investigación abarca el periodo 2022-2025. Aunque el problema de que las comisarías impongan papeletas sin competencia expresa es anterior, en este lapso el debate jurídico se ha intensificado. En 2022, el Informe N.º 585-2022-MTC reafirmó que las papeletas deben imponerse in situ por efectivos asignados al control del tránsito. En 2024, la Sentencia 437/2023 del Tribunal Constitucional expresó que la imposición de papeletas corresponde únicamente a los efectivos de tránsito. El análisis culmina en 2025, año de conclusión del estudio, a fin de evaluar los efectos de estos pronunciamientos en el régimen sancionador.

1.2.3. Delimitación conceptual

En la presente investigación, se abordarán conceptos y categorías propias del derecho administrativo, en especial el sancionador, como también conceptos de la regulación y control el tránsito terrestre, funcionarios competentes, y procedimientos y organización de la PNP en

la investigación de accidentes de tránsito, conducción en estado de ebriedad e infracciones al reglamento nacional de tránsito.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general.

¿Es jurídicamente viable facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el procedimiento administrativo sancionador por infracciones de tránsito en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad, considerando los límites establecidos por el Reglamento Nacional de Tránsito?

1.3.2. Problemas específicos

- a) ¿Qué consecuencias jurídicas genera la imposición de papeletas de tránsito por parte de las secciones de investigación de accidentes de tránsito de las comisarías, cuando estas no se encuentran expresamente autorizadas por el Reglamento Nacional de Tránsito?
- b) ¿Qué tipo de infracciones de tránsito, por su complejidad o carga probatoria, requieren un procedimiento especial para su debida sanción?
- c) ¿Cuáles son los límites y alcances de la competencia sancionadora de los efectivos policiales asignados al control de tránsito y de los efectivos de las comisarías que intervienen en accidentes de tránsito?

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo General

Analizar la viabilidad jurídica de facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el procedimiento administrativo sancionador por infracciones de tránsito en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad, a la luz del marco normativo vigente

1.4.2. Objetivos Específicos

- a) Examinar las consecuencias jurídicas derivadas de la imposición de papeletas de infracción al tránsito por parte de las secciones de investigación de accidentes de tránsito de las comisarías, sin una habilitación normativa expresa
- b) Identificar qué tipos de infracciones de tránsito, por su complejidad y necesidad de prueba especializada, requieren un procedimiento especial dentro del régimen sancionador
- c) Determinar los límites y alcances de la competencia de los efectivos policiales asignados al control de tránsito y de aquellos adscritos a las comisarías en la imposición de papeletas de infracción

1.5. Justificación e importancia

1.5.1. Justificación teórica

Se justifica la presente investigación de forma teórica en la necesidad de abordar un vacío en el conocimiento y en la dogmática jurídica actual referente al procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito. Si bien existen estudios sobre el procedimiento sancionador general, la competencia policial y las infracciones de tránsito de forma aislada, este estudio es pionero al analizar específicamente la problemática de la competencia de las comisarías para iniciar procedimientos sancionadores en casos de infracciones de tránsito complejas, especialmente a la luz de recientes pronunciamientos del Tribunal Constitucional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.5.2. Justificación práctica

La justificación práctica de esta investigación reside en su potencial para iluminar una problemática crítica y servir como un insumo fundamental para futuras discusiones y eventuales reformas legislativas en el ámbito del control de tránsito en el Perú. Si bien esta

tesis no generará por sí misma una modificación normativa directa, su valor práctico se manifiesta al exponer de manera sistemática y fundamentada el vacío legal existente y las consecuencias negativas que este acarrea en la administración de justicia y la seguridad vial.

1.5.3. Justificación metodológica

La presente investigación adopta un enfoque cualitativo y se enmarca en un diseño dogmático jurídico, por ser los más idóneos para analizar la problemática de la competencia de las comisarías en infracciones de tránsito complejas. Este abordaje permite una comprensión profunda e interpretativa del vacío normativo y sus implicancias, a través del análisis sistemático de fuentes primarias como la legislación, la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y el Poder Judicial, informes ministeriales y doctrina especializada. Se prioriza el análisis documental como técnica principal, descartando métodos empíricos por no ajustarse a la naturaleza del estudio, que busca desentrañar el contenido normativo y proponer soluciones desde el derecho. Finalmente, el carácter exploratorio de la investigación se sustenta en la escasa literatura que aborda esta específica problemática desde la perspectiva de facultar a las comisarías, lo que exige un primer acercamiento para delimitar el tema y sus posibles soluciones.

1.5.4. Importancia

La importancia de esta investigación se manifiesta en su significativo aporte a la comunidad jurídica, particularmente al derecho administrativo sancionador de tránsito, al profundizar en un área de necesaria discusión. Su trascendencia radica también en exponer con claridad y fundamentación un crítico vacío legal en la normativa peruana referente a la competencia de las comisarías frente a infracciones de tránsito complejas. Este estudio adquiere así una relevancia crucial, pues no solo diagnostica esta problemática, sino que además busca sentar las bases para una propuesta de solución que permita optimizar la actuación policial, garantizar el debido proceso y fortalecer la seguridad jurídica en el país.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales

1. Se tiene el trabajo de investigación de Ardila Sepúlveda et al., (2023), titulado “El debido proceso y la vinculación de un ciudadano al procedimiento administrativo contravencional en materia de tránsito y transporte, en Santiago de Cali, entre 2020 y 2022”, donde se estudia cómo la vinculación del propietario de un vehículo, sancionado por infracciones de tránsito detectadas por dispositivos de foto detección, puede vulnerar el derecho al debido proceso. La investigación concluye que la falta de una notificación adecuada al infractor, y la sanción al propietario sin pruebas concluyentes sobre la autoría de la infracción, generan una violación a los principios de legalidad y presunción de inocencia. Este estudio resulta especialmente pertinente, ya que demuestra que cuando no se respeta el debido procedimiento en la imposición de sanciones administrativas, el acto deviene en nulo. Esta situación guarda estrecha relación con el problema abordado en esta tesis, pues en el contexto peruano, la imposición de papeletas desde comisarías sin un procedimiento normado reproduce el mismo defecto, una actuación fuera del marco legal que, aunque frecuente en la práctica, termina afectando la validez de la sanción.
2. Se tiene la tesis doctoral de Martínez Niza (2019), titulado “La Potestad Sancionadora de la Administración Local: Garantía probatoria vs Eficacia administrativa”, donde se aborda en profundidad la problemática de los procedimientos sancionadores de tráfico, particularmente aquellos basados en pruebas obtenidas mediante dispositivos de captación de evidencias visuales, como fotos y videos. El autor analiza cómo la utilización de estas tecnologías ha optimizado la detección de infracciones, pero plantea que su validez probatoria a menudo genera controversias, lo que puede vulnerar el

derecho al debido proceso si no se observan estrictas garantías probatorias. La investigación concluye que, aunque estos dispositivos son una herramienta útil para la administración, su aplicación debe acompañarse de procedimientos claros y justos que respeten los derechos del infractor. Este estudio resulta especialmente relevante para tu investigación sobre la posibilidad de otorgar facultades sancionadoras a las comisarías en Perú, ya que subraya la importancia de equilibrar la eficacia administrativa con el respeto al debido proceso, un aspecto clave cuando se propone delegar competencias sancionadoras a otras entidades como las comisarías, en particular en casos que requieren pruebas más complejas y detalladas.

3. Se tiene la tesis de Tello Vásquez (2021), titulado “Fotorrares en el Cantón Cuenca: Regulación confrontada al principio de legalidad como garantía constitucional al debido proceso. Realidad 2020–2021”, en la cual se analiza cómo la imposición de sanciones de tránsito mediante fotorrares vulnera el debido procedimiento al no garantizar la adecuada notificación ni la identificación del verdadero infractor. La autora concluye que sancionar sin certeza de autoría y sin otorgar la oportunidad de defensa contraviene los principios de legalidad, contradicción y motivación, esenciales en todo procedimiento administrativo sancionador. Este estudio resulta relevante para la presente investigación, ya que, si bien proviene del contexto ecuatoriano, evidencia cómo la omisión de garantías mínimas puede derivar en nulidades. Asimismo, refuerza la necesidad de regular expresamente la competencia sancionadora de las comisarías en el Perú, a fin de asegurar que cualquier actuación en materia de tránsito respete el debido proceso y esté debidamente sustentada en pruebas e intervención de personal autorizado.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

1. Se tiene la tesis de Changanaque Vílchez y Saucedo Amaya (2022), titulado “Abuso funcional de efectivos policiales que no forman parte de la unidad en aplicación de papeletas de tránsito - Pacasmayo 2021”, en este estudio, se examina cómo la imposición de sanciones de tránsito por efectivos policiales que no pertenecen a la unidad de control vial constituye, en efecto, un abuso funcional, el cual, además, atenta contra los principios de legalidad y debido proceso. Asimismo, los autores sostienen que estas prácticas no solo carecen de validez administrativa, lo que conlleva a la nulidad de las papeletas emitidas, sino que también implican una vulneración de los derechos constitucionales de los ciudadanos afectados. De tal manera, este trabajo adquiere relevancia para la tesis que propone otorgar facultades sancionadoras a las comisarías en el Perú, ya que, por un lado, resalta la necesidad de delimitar con claridad las competencias en la aplicación de sanciones de tránsito y, por otro, garantiza que solo el personal debidamente autorizado pueda imponerlas, evitando de este modo posibles abusos y asegurando el respeto al debido proceso, lo cual resulta ser un eje central dentro del derecho administrativo sancionador.
2. Se tiene la tesis de Lázaro Ore (2021), titulado “La Policía Nacional asignada al control de tránsito y el procedimiento administrativo sancionador en una Municipalidad de Arequipa”, en la cual se examina la influencia que tiene la Policía Nacional asignada al control de tránsito sobre la eficiencia de los procedimientos sancionadores municipales. El estudio concluye que existe una deficiencia generalizada en la aplicación de papeletas de tránsito debido a una falta de adiestramiento legal de los efectivos policiales, lo cual provoca que muchas infracciones se apliquen incorrectamente, afectando la legalidad del proceso administrativo. Este análisis es crucial para la tesis sobre la posibilidad de otorgar facultades sancionadoras a las comisarías, ya que resalta la necesidad de una

preparación adecuada y un marco normativo claro que garantice que cualquier autoridad involucrada en la imposición de sanciones cumpla con el debido proceso, evitando la nulidad de las sanciones por errores en la aplicación.

3. Se tiene la tesis de Casanova Godoy (2020), titulado “Principio de legalidad en la infracción administrativa por conducir en estado de ebriedad, en la provincia de Trujillo”, en la cual se examina cómo la imposición de papeletas de tránsito por infracciones relacionadas con la conducción en estado de ebriedad puede generar vulneraciones al principio de legalidad. El autor realiza un análisis detallado de la normativa aplicable, como el Decreto Supremo 016-2009-MTC, concluyendo que en muchos casos las sanciones administrativas impuestas no cumplen con los requisitos formales ni con las garantías procesales necesarias. Este incumplimiento afecta tanto el debido proceso como la validez de las sanciones impuestas, resultando en la nulidad de muchas papeletas en la provincia de Trujillo. Este estudio es de gran relevancia para la tesis que explora la posibilidad de otorgar facultades a las comisarías, ya que pone de manifiesto la necesidad de establecer un marco normativo claro y preciso para garantizar que cualquier entidad que imponga sanciones lo haga respetando el principio de legalidad.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Acto Administrativo

2.2.1.1. Concepto del acto administrativo

La Ley 27444 (2001) define el concepto de acto administrativo de la siguiente manera “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” (Artículo 01).

Según plantea Danós Ordoñez (2010), entendido en su acepción más rigurosa, se configura como una declaración unilateral de voluntad proveniente de un órgano de la Administración Pública, la cual produce efectos jurídicos particulares frente a terceros. De la misma manera, Morón Urbina (2001) señala sobre los efectos exteriores del acto administrativo que este puede crear, modificar, transformar, reconocer, cancelar obligaciones o derechos, siendo esto la característica principal que lo define como acto administrativo.

Así, también, Fernández Ruiz (2016) clasifica el acto administrativo por su finalidad que puede ser preliminar o de instrucción, decisorio o de resolución y de ejecución. Sobre el acto administrativo preliminar no dice “es aquel que prepara las condiciones para realizar otro posterior decisorio o resolutorio, por lo que viene a ser un primer paso en la adopción de una resolución administrativa que establece, ratifica, modifica, o extingue derechos u obligaciones” (p. 140).

2.2.1.2. Concepto de actos de administración interna

De modo similar, la Ley 27444 (2001) señala, además, que no pueden considerarse actos administrativos aquellos orientados a organizar o a poner en funcionamiento las actividades y servicios propios de la entidad; en este sentido, dichos actos se describen como manifestaciones de administración interna.

También, Casafranca Álvarez (2021) enfatiza que los actos de administración interna son decisiones emitidas por órganos competentes para organizar y optimizar el funcionamiento interno de la entidad. Estos no requieren necesariamente de motivación y se centran en lograr eficacia y eficiencia, sin producir efectos jurídicos hacia terceros.

2.2.1.3. Diferencias entre Acto Administrativo y Actos de Administración Interna

Tabla 1*Diferencia entre Acto Administrativo y Actos de Administración Interna*

Criterio	Acto Administrativo	Actos de Administración Interna
Finalidad	Crear, modificar o extinguir derechos u obligaciones de los administrados	Gestionar recursos, personal o procedimientos internos de la administración
Efectos jurídicos	Genera efectos jurídicos directos y vinculantes para terceros	No genera efectos jurídicos directos sobre los administrados
Control judicial	Sujetos al control contencioso administrativo	No son objeto de control judicial.
Naturaleza jurídica	Manifestación unilateral de voluntad con efectos jurídicos externos	Acto interno que organiza o regula el funcionamiento de la propia entidad

Nota. Elaboración propia, generada a partir de la Ley 27444 y los autores citados en los numerales 2.2.1.1 y 2.2.1.2.

2.2.1.4. Requisitos de validez del acto administrativo

Conforme lo establece la Ley N° 27444 (2001), los requisitos el acto administrativo debe cumplir con 05 requisitos esenciales para que pueda producir efectos jurídicos, estos son: competencia, objeto o contenido, finalidad pública, motivación y procedimiento regular. Dentro de este orden de ideas, se desarrollan estos 05 conceptos:

- a) **Competencia:** se entiende por competencia la capacidad que debe tener la entidad. Esto significa que el acto debe ser emitido por el órgano o autoridad que tiene la facultad

legal para hacerlo, esto en razón de materia, territorio, grado, tiempo o cuantía (Ley 27444, 2001).

- b) **Objeto o Contenido:** el contenido del acto administrativo es, en esencia, lo que la autoridad decide y comunica oficialmente; para que sea válido, debe decirse de forma clara, sin ambigüedades, y referirse a algo que sea posible de hacer y permitido por la ley; así debe cumplir 04 características: 1) posibilidad física y jurídica; 2) precisión; 3) no oscuridad; y 4) debe comprender las cuestiones surgidas de la motivación (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2014).
- c) **Finalidad Pública:** un acto administrativo es una decisión que toma el Estado y su razón de ser es siempre buscar el interés general, el beneficio de todos. Esto significa que la persona que lo emite, el funcionario público, no puede bajo ninguna circunstancia usar su autoridad para perseguir metas privadas o de terceros de manera escondida, ya que se perdería la finalidad pública (Asencios Torres, 2016).
- d) **Motivación:** la motivación de un acto administrativo es simplemente el "porqué" de la decisión, todas las razones y fundamentos que llevaron a la autoridad a tomar esa medida, permitiéndonos entender con total claridad qué impulsó a la administración a actuar así, y lo más crucial, es una garantía fundamental para ti como ciudadano, asegurándote que las decisiones no son arbitrarias y puedes comprender sus bases (Casafranca Álvarez, El acto administrativo: concepto, requisitos de validez, nulidad y eficacia, 2021).
- e) **Procedimiento Regular:** el principio de procedimiento regular exige que, una vez establecido un procedimiento específico para la emisión de un acto administrativo, cualquier modificación posterior de dicho acto debe sujetarse a las mismas formalidades originalmente previstas, incluso si la norma no lo señala expresamente (Morón Urbina, Comentarios a la Nueva Ley del Procedimiento Administrativo

General, 2019). De modo análogo, Ulloa Ibáñez (2015) identifica la existencia de dos clases de vicios en el procedimiento regular: 1) esenciales, si el vicio es trascendente; y 2) no esenciales, si se está frente a un caso de conservación del acto administrativo.

2.2.1.5. La nulidad del acto administrativo

La declaración de nulidad de un acto administrativo produce efectos retroactivos al momento en que dicho acto fue emitido, salvo en aquellos casos en que se hayan generado derechos adquiridos por terceros de buena fe, en cuyo caso los efectos de la nulidad se proyectan hacia el futuro (Pacori Cari, 2020).

Dicho esto, la Ley 27444 (2001) determina las causales de nulidad que causan nulidad de pleno derecho, el artículo 10 determina que son causales de nulidad las siguientes:

- a) La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias
- b) El 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
- c) Los actos expesos o los que resulten como consecuencia de la aprobación automática o por silencio administrativo positivo, por los que se adquiere facultades, o derechos, cuando son contrarios al ordenamiento jurídico, o cuando no se cumplen con los requisitos, documentación o tramites esenciales para su adquisición.
- d) Los actos administrativos que sean constitutivos de infracción penal, o que se dicten como consecuencia de la misma.

2.2.1.6. Conservación de actos administrativos

La conservación del acto administrativo es una institución prevista en el artículo 14 de la Ley N.º 27444 que permite mantener la validez de un acto viciado, siempre que el defecto no sea trascendente, es decir, que no afecte de forma sustancial su contenido ni los derechos del administrado (Martinez Zamora, 2008).

Por otro lado, la Ley 27444 (2001) fija en el artículo 14 cinco vicios que no son trascendentes:

- a) El contenido del acto es impreciso pero coherente con la motivación.
- b) La motivación es insuficiente, pero no inexistente.
- c) Se han omitido formalidades no esenciales, cuya omisión no cambia el sentido del acto.
- d) Aun sin el vicio, el acto habría tenido el mismo contenido.
- e) Falta documentación no esencial para la validez del acto.

2.2.2. Procedimiento Administrativo Sancionador en Materia de Tránsito

2.2.2.1. Definición del procedimiento sancionador

El procedimiento administrativo sancionador constituye el mecanismo a través del cual la administración ejerce su potestad punitiva con el fin de proteger el interés público. En ese marco, dicho procedimiento está orientado a responder frente a conductas ilícitas previamente tipificadas, atribuidas a los administrados, y se activa como respuesta a la transgresión de normas que afectan el orden jurídico-administrativo (Casafranca Álvarez, 2023)

En tanto el procedimiento administrativo sancionador, efectivamente, constituye la vía legítima para que la administración ejerza su potestad punitiva frente a infracciones debidamente tipificadas. No obstante, es preciso acotar que su aplicación debe ser estricta y garantista, pues al implicar restricción de derechos, exige el respeto riguroso del principio de legalidad y del debido procedimiento.

2.2.2.2. El inicio del procedimiento administrativo sancionador en tránsito

El Decreto Supremo 004-2020-MTC (2020) establece que el procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito se inicia con la notificación al administrado del documento de imputación de cargos por la autoridad competente. Dicho documento puede ser, según el caso, la Papeleta de Infracción de Tránsito o una resolución de inicio. Estos deben describir los hechos u omisiones que constituyen la infracción, la calificación legal de la falta,

las normas aplicables, las posibles sanciones, el plazo para presentar descargos, la autoridad competente y las medidas administrativas correspondientes.

Ahora bien, el Reglamento Nacional de Tránsito (2009) determina cual es el procedimiento para aplicar en caso de la detección de infracciones al RETRAN. El artículo 324 establece dos supuestos de detección de infracciones: 1) cuando se producen en vía pública, el efectivo asignado al control de tránsito impondrá la papeleta correspondiente; y 2) cuando se produce con las detecciones de medios electrónicos, la autoridad competente deberá emitir el acto administrativo que corresponda, de lo que se desprende que hace referencia a la resolución del inicio del procedimiento administrativo sancionador.

- a) **La intervención directa en la vía pública.** En la intervención directa, el efectivo policial debe seguir un protocolo que incluye detener al conductor, solicitar documentos, informar sobre la infracción, llenar la papeleta con los datos exigidos, recabar la firma del infractor y entregar copia de la papeleta. Si el conductor se niega a firmar, se deja constancia en la papeleta y se considera notificado.
- b) **La detección a través de medios electrónicos, computarizados u otros mecanismos tecnológicos.** Cuando se emplean medios tecnológicos, se requiere que los dispositivos estén certificados, que exista prueba suficiente de la infracción y que se identifique claramente al vehículo. La responsabilidad recae inicialmente en el propietario, salvo que pruebe que el vehículo estaba en manos de otra persona. La notificación puede hacerse presencialmente o en el domicilio. En todos los casos, debe adjuntarse evidencia probatoria objetiva.
- c) **La detección mediante denuncia ciudadana.** En el caso de denuncia ciudadana, esta debe presentarse ante la SUTRAN o la Municipalidad Provincial correspondiente, con prueba fotográfica, fílmica o similar. La autoridad evalúa la denuncia y puede

archivarla o iniciar el procedimiento sancionador de oficio si encuentra indicios razonables de infracción, conforme a un régimen especial de tramitación sumaria.

2.2.2.3. Naturaleza jurídica de la papeleta ¿Acto administrativo o acto de administración?

Según Ugurto Cárdoza (2022), la papeleta de infracción de tránsito no puede considerarse un acto administrativo, puesto que no surge de un procedimiento iniciado formalmente y, además, no genera efectos jurídicos inmediatos que resuelvan de manera definitiva el fondo del asunto. Más bien, constituye un acto de trámite con efectos meramente instrumentales que, de esta manera, habilita el inicio del procedimiento y funciona de manera equivalente a una denuncia.

Por el contrario, para Muñoz (2022), quien es un experto en materia de derechos de tránsito terrestre, en una de las clases gratuitas a cargo de la prestigiosa revista *Lp Pasión por el Derecho*, manifiesta que la papeleta de infracción sí constituye un acto administrativo preliminar, en la medida en que es una declaración formal de voluntad emitida por una autoridad con competencias de control y que da inicio a un procedimiento sancionador. Sin embargo, no es un acto administrativo sancionador, ya que no impone sanción ni resuelve sobre la responsabilidad del administrado, y su eficacia está condicionada a su utilización como instrumento preliminar dentro de un procedimiento formal posterior. En consecuencia, la papeleta es un acto administrativo preliminar, es decir, de trámite, cuya validez formal como acto administrativo no puede confundirse con una decisión sancionadora.

De modo análogo, la Corte Superior de Justicia de Cajamarca (2023) se pronuncia por un acta de infracción emitida por sunafil que es equivalente a un inicio del procedimiento administrativo sancionador o a una papeleta de infracción de tránsito, según la línea jurisprudencial adoptada en la Sentencia de Vista N.º 1103-2023-LA:

- No será un acto administrativo si solo documenta una infracción y no produce efectos jurídicos inmediatos, es decir, papeleta sin medida adicional.
- Sí será un acto administrativo, en cambio, cuando incluya medidas preventivas que afecten directamente la situación jurídica del administrado, como la paralización o prohibición de trabajos, siendo en estos casos donde se debe cumplir con los requisitos de todo acto administrativo: competencia, motivación, notificación válida y posibilidad de revisión.

2.2.2.4. Etapas del procedimiento sancionador en tránsito

El Decreto Supremo 004-2020-MTC (2020), regula el Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre a lo largo de 12 artículos desde el inicio del PAS hasta la resolución final. Considerando lo anterior, Pacori Cari (2025), destacado abogado especialista en derecho administrativo, realiza un análisis del Decreto Supremo 004-2020-MTC; analiza que existe cinco etapas en el desarrollo del PAS en tránsito, las cuales se detallan a continuación:

- a) Inicio del procedimiento:** el procedimiento se inicia con la notificación al administrado del documento de imputación de cargos, el cual puede consistir en una papeleta de infracción de tránsito o una resolución de inicio.
- b) Presentación de descargos:** el plazo de presentación de descargos es de 05 días contados a partir de la notificación; estos deben ser presentados por escrito ante la unidad orgánica correspondiente a la autoridad instructora.
- c) Informe final de instrucción:** concluida la etapa de descargos, o vencido el plazo sin que estos hayan sido presentados, la autoridad instructora elabora el informe final. En este documento, se evalúan los hechos y se determina, de manera motivada, si existe infracción y responsabilidad administrativa. Asimismo, se propone la sanción que corresponde o el archivo del procedimiento, según sea el caso. Este informe es remitido

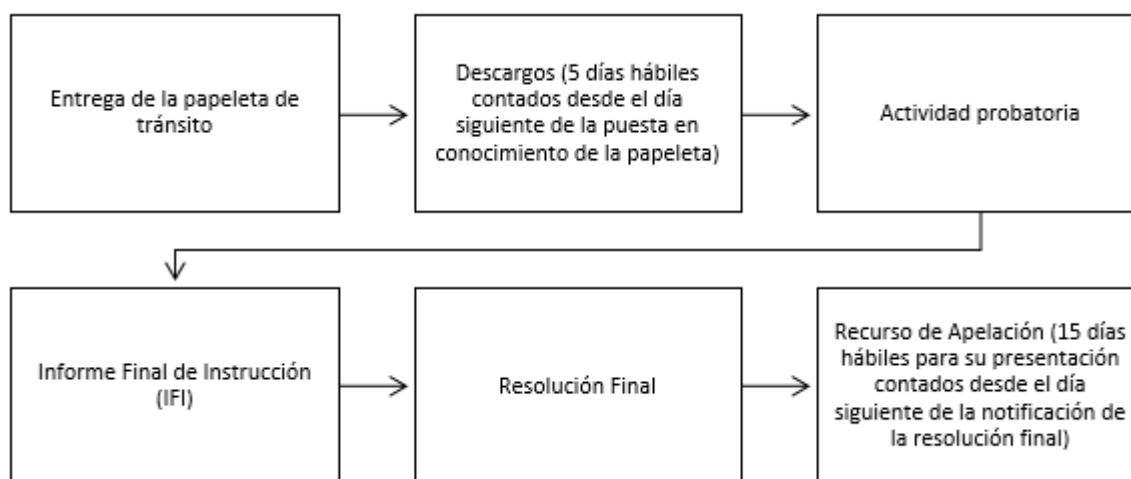
a la autoridad decisora, quien podrá disponer la realización de actuaciones complementarias si las considera necesarias para emitir pronunciamiento definitivo.

- d) **Resolución final:** la autoridad decisora emite la resolución final del procedimiento, en la que determina la existencia o no de responsabilidad administrativa respecto de los hechos imputados. En caso de acreditarse dicha responsabilidad, se imponen las sanciones correspondientes y, de ser necesario, se dictan medidas correctivas. En caso contrario, se ordena el archivo del procedimiento sin imposición de sanción alguna.
- e) **Recurso impugnativo:** contra la resolución final, el administrado puede interponer únicamente el recurso de apelación. El plazo para su presentación es de quince días hábiles contados desde la notificación de la resolución. Este recurso constituye la vía para que la instancia superior revise la legalidad del acto emitido por la autoridad decisora.

Además, nos brinda un flujograma que detallada cada uno de las etapas del procedimiento administrativo en materia de tránsito.

Figura 1

Flujograma del Procedimiento Administrativo Sancionador de Tránsito



Nota: De “Introducción al derecho administrativo de tránsito”, por Pacori Cari 2025, Lp Pasión por el Derecho.

2.2.3. Autoridades competentes en materia de tránsito terrestre y su función

2.2.3.1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC): rectoría normativa y política nacional

El Reglamento Nacional de Transito (2009), en el artículo 4, posiciona al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como el ente rector del tránsito terrestre en el Perú, dotado de competencias tanto normativas como operativas. La norma no solo le confiere facultades para modificar e interpretar el Reglamento, sino que también le impone el deber de articular políticas públicas y sistemas de información que fortalezcan la seguridad vial. Además, establece que las competencias no asignadas expresamente a otras autoridades serán ejercidas por el MTC, reforzando así su rol central dentro del sistema nacional de tránsito. Esta estructura de competencias demuestra un modelo de rectoría vertical que busca asegurar uniformidad normativa y eficacia administrativa en todo el territorio nacional.

De la misma forma, el Tribunal Constitucional (2024) afirma que el MTC es el intérprete del RETRAN:

Queda claro, entonces, que la competencia para emitir reglamentos de carácter general y a nivel nacional, de observancia obligatoria para todos los niveles de gobierno, corresponde exclusivamente al Gobierno Nacional, a través del MTC y ello incluye, naturalmente, el establecimiento de las infracciones de tránsito y sus respectivas sanciones. (Fundamento 97)

2.2.3.2. Municipalidades provinciales y distritales: competencias en la gestión y sanción del tránsito local

El Reglamento Nacional de Tránsito (2009) reconoce en el artículo 05 a las Municipalidades Provinciales un conjunto de competencias en materia de tránsito terrestre, circunscritas a su ámbito territorial y en armonía con el marco normativo nacional. Estas competencias se agrupan en tres categorías: normativas, de gestión y de fiscalización. A nivel

normativo, pueden emitir disposiciones complementarias que adecúen el reglamento a su realidad local, sin contradecirlo. En el plano operativo, tienen a su cargo la administración del tránsito, la recaudación de multas y la gestión de la señalización vial. Finalmente, en materia de fiscalización, están autorizadas para detectar y sancionar infracciones, aplicar medidas preventivas, gestionar la acumulación de puntos y alimentar el Registro Nacional de Sanciones. Todo ello refuerza el carácter descentralizado del sistema de tránsito, pero dentro de un modelo normativo unitario liderado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Si bien las Municipalidades Provinciales cuentan con competencias para emitir disposiciones complementarias, gestionar el tránsito y fiscalizar infracciones dentro de su ámbito territorial, estas facultades deben ejercerse respetando los límites que impone el marco jurídico nacional. En efecto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de órgano rector del tránsito terrestre a nivel nacional, conserva la atribución exclusiva de actualizar el Reglamento Nacional de Tránsito, emitir normas de alcance general y realizar la interpretación oficial de los principios que rigen la materia. Esta limitación ha sido expresamente reconocida por el Tribunal Constitucional (2024):

En conclusión, las municipalidades distritales no ostentan competencia normativa para regular sanciones e infracciones sobre tránsito terrestre, pero sí están habilitados para que, en coordinación con los efectivos policiales asignados al control de tránsito, materialicen procedimientos de gestión y fiscalización para el cumplimiento de la normativa nacional. (Fundamento 124)

2.2.3.3. Policía Nacional del Perú: control operativo y aplicación de medidas sancionadoras

El Reglamento Nacional de Tránsito (2009) en el artículo 07 establece que, la Policía Nacional del Perú solo ejerce competencias en materia de tránsito terrestre a través de los efectivos expresamente asignados al control del tránsito o de carreteras; por lo tanto, se excluye

a otros agentes policiales que no están habilitados para dichas funciones. Asimismo, entre sus atribuciones se contemplan el control de la circulación en las vías públicas, la fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito y de seguridad vial, la dirección y vigilancia del flujo vehicular y, de igual forma, la prevención, investigación y denuncia de infracciones ante las autoridades competentes.

Asimismo, le corresponde inscribir las papeletas de infracción y medidas preventivas que imponga en el Registro Nacional de Sanciones, garantizando su validez administrativa. La norma también contempla una cláusula abierta que permite a la Policía ejercer aquellas otras funciones que le hayan sido expresamente asignadas en el Reglamento.

2.2.4. Estructura y funciones de la Policía Nacional del Perú

2.2.4.1. La Policía Nacional del Perú, base constitucional y funciones generales

La Constitución Política del Perú (1993) establece la base orgánica de la PNP y así como sus funciones generales, de la siguiente manera:

La Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras. (Art. 166)

2.2.4.2. Las comisarías, estructura, organización y funciones.

El Decreto Supremo 026-2017-IN (2017), que regula el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 de la Ley de la Policía Nacional del Perú, conforme a los artículos 238 al 240, las comisarías se organizan en dos secciones con funciones distintas.

- a) **La Sección de Investigación:** realiza actividades relacionadas con la constatación, trámite, custodia y análisis de indicios vinculados a faltas y delitos.
- b) **La Sección de Orden y Seguridad:** se encarga de las operaciones preventivas, patrullaje motorizado o a pie, control de tránsito y acciones de proximidad con la

comunidad. Esta división funcional permite el desarrollo paralelo de tareas preventivas y de investigación conforme a su competencia.

2.2.4.3. Funciones de las Secciones de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT)

El Decreto Supremo 026-2017-IN (2017) regula la estructura de las comisarías, y la SIAT, al ser una sección de investigación, se enmarca dentro del artículo 239 que regula la Sección de Investigación Policial. Esta sección tiene a su cargo funciones como planificar y ejecutar operaciones relacionadas con la investigación de faltas y delitos, intervenir en casos de flagrancia, tramitar diligencias conforme a la normativa vigente, custodiar evidencias observando la cadena de custodia, solicitar peritajes pertinentes y producir información estadística vinculada al mapa del delito, entre otras funciones.

Por otro lado, la Resolución Directoral N° 098-2015-DIRGEN/EMG-PNP (2015), establece las funciones específicas de la SIAT y dentro del marco de la fiscalización de tránsito establece textualmente el “Imponer papeletas de infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, poniendo a disposición de la autoridad competente la licencia de conducir en caso la infracción lo amerite” (p. 42).

Por otro lado, es cuestionable que estas funciones asignadas mediante un documento interno de la PNP asignándose funciones de imponer papeletas, sin que el MTC lo haya expresado, siendo este la entidad correspondiente para determinarlo. Sobre esto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2023), ha emitido el Informe N° 1782-2023-MTC/18.01 que llega a determinar en las conclusiones “El personal PNP de las secciones de investigación de Accidentes de Tránsito no pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RETRAN” (p. 40).

2.2.4.4. El efectivo policial asignado al control de tránsito.

No todos los efectivos policías pueden efectuar el control de tránsito. El Reglamento Nacional de Transito (2009), en el artículo 7, establece las competencias de la Policía Nacional del Perú, determinando que la competencia en tránsito le corresponde al efectivo policial asignado al control de tránsito o carreteras. Esta norma es reafirmada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2023), quien nos dice:

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. (p. 03)

Entonces, cualquier otro efectivo policial que no se encuentre asignado al control de tránsito, mal haría en fiscalizar hechos de tránsito; a partir de lo expuesto el Tribunal Constitucional (2004), sostiene:

La PNP se divide en diversos órganos que ostentan competencias distintas, por lo que, un efectivo asignado a la seguridad ciudadana, al turismo, a criminalista, al robo de vehículos, etc. ejercería una función que no le corresponde cuando interviene en materia de tránsito. (Fundamento 110)

Por tanto, dicha competencia sería exclusiva de la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial de la PNP (UTSEVI) y de la Unidad de Protección de Carreteras que se subordina a la División de Protección de Carreteras DIVPRCAR.

2.2.4.5. Curso CANTRA y su finalidad

El Decreto Supremo 028-2009-MTC (2009) establece en el artículo 06 que el efectivo policial competente, es decir, el efectivo policial asignado al control de tránsito o carreteras, debe recibir una capacitación anual que les permita actualizar sus conocimientos respecto a la

normativa de tránsito encargando a la División Nacional de Tránsito para que coordine con el Ministerio de Transportes y comunicaciones.

Por otra parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022) ha señalado en el Informe de N° 0545-2022-MTC/18.01 que, a pesar de que el policía no haya recibido este curso, aún sigue siendo competente para imponer papeletas por lo que no es causal de nulidad y lo expresa textualmente de la siguiente manera:

Que, el no haber recibido la capacitación anual, dispuesta en el artículo 6 del procedimiento de Detección de Infracciones al Tránsito Terrestre por parte del efectivo policial competente en el ámbito urbano aprobado por el Decreto Supremo N° 028-2009-MTC, no inhabilita al efectivo policial de levantar papeletas de infracción, toda vez que la LGTTT y el RETRAN faculta a la PNP como autoridad competente en materia de transporte y tránsito terrestre. (p. 07)

2.2.4.6. Funciones en accidente de tránsito y conducción en estado de intoxicación

El Manual de Procedimientos Operativos Policiales (2013) establece los procedimientos para la actuación en intervenciones por accidentes y por conducción en estado de intoxicación. Es así como en el Título XVIII establece que ante los supuestos de accidentes de tránsito la Policía Nacional del Perú interviene, esto sin distinguir tránsito o comisarias, debiendo realizar las siguientes acciones frente a los siguientes casos:

- Accidente con daños materiales. Cuando solo se producen daños materiales, la policía debe formular el parte de ocurrencia, aislar la zona, levantar un croquis, tomar fotografías, restablecer la circulación, trasladar los vehículos a la dependencia policial, recibir la declaración de los conductores y, posteriormente, remitir lo actuado a la autoridad competente. Además, se debe practicar el dosaje etílico o toxicológico a los conductores involucrados.

- Accidente con lesiones leves. Cuando se producen lesiones leves, además de lo anterior, se debe solicitar el diagnóstico médico del centro asistencial y el reconocimiento médico legal de los afectados, con el fin de constatar la naturaleza y alcance de las lesiones.
- Accidente con lesiones graves. Finalmente, en los casos de lesiones graves, además de lo anterior, se requiere un diagnóstico médico o reconocimiento legal que acredite la gravedad de las lesiones, así como la elaboración del atestado correspondiente, el cual debe remitirse a la autoridad judicial competente.

No obstante, es importante señalar que esta normativa data del año 2013, por lo que podría estar desactualizada en algunos puntos, aunque este es el MAPROPOL vigente.

2.2.5. Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito

2.2.5.1. Definición de infracciones de tránsito

Para Calvopina (2024), las infracciones también son conocidas como faltas administrativas y se manejan como ofensas civiles; además no traen como consecuencia una pena de cárcel o la libertad condicional.

De modo similar, el artículo 288 del Reglamento Nacional de Tránsito (2009) establece la definición normativa de infracciones de tránsito, precisando que este sucede en un escenario de acción u omisión donde se contravengan las disposiciones del Reglamento Nacional de Tránsito y siempre que dicha conducta este tipificada como infractora.

2.2.5.2. Clasificación y tipificación de infracciones (leves, graves, muy graves)

El Reglamento Nacional de Tránsito (2009), en el artículo 290, estructura el régimen sancionador según el sujeto infractor:

- a) Conductor
- b) Del peatón

También, en el artículo 291, determina una clasificación según la gravedad de la conducta: leve, grave o muy grave; de la cuales suman un total de 134 infracciones, 49 muy graves, 77 graves y 08 leves. Al respecto, la Plataforma Digital del Estado Peruano (2020) precisa sobre esta calificación:

- Las muy graves incluyen conductas como manejar ebrio, sin licencia, con licencia suspendida o sin placas. Estas faltas se sancionan con multas que pueden ir desde el 12% hasta el 100% de la UIT, según la infracción específica.
- Las graves abarcan acciones como no guardar distancia prudente, no señalizar al girar o detenerse en zonas indebidas para recoger pasajeros. En estos casos, la multa es del 8% de la UIT.
- Finalmente, las leves comprenden faltas menores, como estacionar mal en zonas permitidas o dejar puertas abiertas que obstruyen el paso. La sanción aquí es del 4% de la UIT.

2.2.5.3. Infracciones vinculadas a accidentes de tránsito y conducción en estado de ebriedad

Conforme lo establece el Reglamento Nacional de Transito (2009) en el anexo I de un total de 134 infracciones de tránsito, solo cinco (05) hablan de accidentes de tránsito o conducción en estado de ebriedad siendo estas M01, M02, M37, M38 Y M039. Estas son analizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022), a quien le solicitan que se pronuncie por infracciones M01, M02, M37, M38 Y M039 emitiendo de esta manera el Informe N° 585-2022-MTC/18.01., del mismo se infiere que esta solicitud es causado debido a que dichas infracciones no solo involucran una sancion infractora de transito, sino que previamente son intervenidos e investigados por accidentes de transito o conduccion en estado de ebriedad.

Estas infracciones están estrechamente relacionadas con hechos que, además de constituir infracciones administrativas, pueden configurar delitos. A continuación se detalla la infracción y el delito que podría configurar:

Tabla 2

Descripción de las infracciones de tránsito que involucran delitos

Infracción	Descripción de la Infracción	Delitos que podría configurar
M01	Conducir con presencia de alcohol o drogas en la sangre y haber participado en un accidente de tránsito.	Art. 274 - Conducción en estado de ebriedad o drogadicción, Art. 124 - Lesiones culposas
M02	Conducir con presencia de alcohol o drogas en la sangre o negarse al dosaje etílico.	Art. 274 - Conducción en estado de ebriedad o drogadicción, Art. 368 - Resistencia o desobediencia a la autoridad
M37	Ocasionar un accidente de tránsito con daños personales, inobservando las normas de tránsito.	Art. 124 - Lesiones culposas
M38	Conducir vehículo de transporte público y ocasionar accidente con daños personales.	Art. 124 - Lesiones culposas
M39	Ocasionar accidente con lesiones graves o muerte, inobservando normas de tránsito.	Art. 111 - Homicidio culposo, Art. 124 - Lesiones culposas

Nota. Elaboración propia, generada a partir del Reglamento Nacional de Tránsito y el Código Penal.

2.2.5.4. Antinomia normativa en la imposición de infracciones M01, M02, M37, M38 y M39

Ezquiaga Ganuzas (2010), en su obra Conflictos Normativos e Interpretación Jurídica, hace una diferencia entre antinomia propia e impropia, sobre este último brinda diversas clases e identifica como antinomias impropias a las antinomias estrictas, sobre esta nos dice que “las antinomias empíricas se producen cuando dos normas, aun no siendo lógicamente

incompatibles no pueden ser obedecidas o aplicadas simultáneamente por imposibilidad fáctica” (p. 21).

A partir de lo mencionado anteriormente, existe una posible autonomía impropia de tipo empírico en la aplicación de las infracciones M01, M02, M37, M38 y M39 que surge por el pedido de la Policía Nacional del Perú solicitando al MTC el correcto procedimiento para la aplicación de dichas infracciones que se encuentran vinculadas a la conducción en estado de ebriedad y accidentes de tránsito. Este pedido surge en razón de que las Secciones de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) venían imponiendo papeletas de infracción y que según lo expresa el autor estas son levantadas por la SIAT debido a su naturaleza haciendo referencia a los accidentes de tránsito (Candia Valer, 2025). Como respuesta el MTC emite el Informe N.º 585-2022-MTC/18.01, donde reitera la correcta aplicación del artículo 324 y 327 del RETRAN y resalta que: 1) la imposición de la papeleta se realiza en el lugar, hora y fecha de la intervención; y 2) el efectivo policial competente solo es el asignado a unidades de tránsito (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2022). Esta interpretación fue reiterada en posteriores pronunciamientos del mismo ministerio, como los Informes N.º 970-2024-MTC/18.01 y N.º 1782-2023-MTC/18.01, consolidando una postura estricta de la aplicación del procedimiento para la aplicación de infracciones.

Sin embargo, esta postura es contraria a las funciones de la policía en el contexto de intervención de infracciones que devienen de faltas o delitos como lo son los accidentes de tránsito o la conducción en estado de ebriedad, ya que la normativa vigente sobre la función policial en el Perú establece un marco competencial más amplio. El Decreto Legislativo 1267 (2016) que regula la “Ley de la Policía Nacional del Perú”, establece “el personal de la Policía Nacional del Perú ejerce la función policial a dedicación exclusiva y obligatoria en todo momento, lugar y circunstancia” (Artículo III). Asimismo, esta disposición se encuentra reglamentada en el Decreto Supremo N.º 026-2017-IN (2017), que establece que los efectivos policiales pueden

intervenir “cuando el ejercicio de la función policial así lo requiera, por considerar que sus efectivos se encuentran de servicio en todo momento y circunstancia” (Artículo 5). Además, el Código Procesal Penal (2004) establece que “el personal policial está obligado a detener sin orden judicial a quien sorprenda en flagrante delito” (Artículo 259). Todas estas normativas legales establecen que los efectivos policiales en situaciones de faltas y delitos se encuentran permanentemente operativos a intervenir.

Bajo lo expuesto, esta presunta antinomia emerge de una realidad práctica cuando un efectivo policial no asignado al control del tránsito pero facultado por ley para intervenir en cualquier lugar y momento ante hechos delictivos o faltas flagrantes actúa conforme a sus funciones operativas. En estos casos, dicho efectivo no puede imponer válidamente la papeleta, ya que no pertenece a una unidad especializada en tránsito, ni puede derivar el procedimiento a la comisaría para que un efectivo de la SIAT imponga la papeleta, pues esta unidad tampoco tiene competencia para hacerlo. Así, lo establece el Informe N.º 1782-2023-MTC/18.01 "el personal PNP de las secciones de investigación de accidentes de tránsito no pueden imponer PIT ante el incumplimiento del RETRAN" (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023, p. 03).

En este contexto, se genera una imposibilidad fáctica de aplicar simultáneamente ambas disposiciones; por un lado, la obligación funcional del policía de intervenir ante hechos graves; y, por otro, la imposibilidad legal de imponer la sanción sin vulnerar los requisitos de competencia formal y lugar de imposición exigidos por la norma administrativa. Esta tensión normativa configura, por tanto, podría configurar una antinomia impropia de tipo empírico, en los términos de Ezquiaga Ganuzas, ya que el cumplimiento efectivo de una norma impide, en la práctica, la aplicación válida de la otra.

2.2.6. Delitos cometidos mediante el empleo de vehículos

2.2.6.1. El riesgo permitido y el principio de confianza

Para Rodríguez Delgado (2004), establece lo siguiente:

El riesgo permitido es aquella porción del bien jurídico penalmente tutelado que es expuesto a un peligro, pero que dicha exposición al peligro genera una ventaja o provecho social, lo que implica que se acepta la exposición a un peligro concreto de un bien jurídico individual porque ello permite una mejor convivencia social. (p. 220)

Del mismo modo, Caro John (2014) sobre el principio de confianza que “quien actúa conforme a las obligaciones inherentes a su rol puede confiar razonablemente en que los demás intervinientes harán lo mismo: comportarse como personas en Derecho” (p. 65).

2.2.6.2. Imputación subjetiva (Culpa)

Suárez Quiñones & Fernández (2008), establece aspectos del deber objetivo y subjetivo:

1. El deber de cuidado objetivo se basa en la comparación entre la conducta observada y la que habría seguido un hombre razonable y prudente. Este juicio incluye una previsión intelectual del daño y una valoración social de si la conducta se ajustó a las reglas normativas de cuidado.
2. El deber subjetivo de cuidado considera las capacidades individuales del autor, como su conocimiento o experiencia. La doctrina mayoritaria acepta solo los conocimientos superiores como relevantes, excluyendo los inferiores, salvo en casos que afecten la culpabilidad.

Los delitos culposos surgen cuando el sujeto actúa sin la debida diligencia, pudiendo originarse por diversas causales, tales como la imprudencia, la impericia o la negligencia. Sobre estos diversos autores nos explican a detalle.

- a) **Imprudencia.** Para Alfaro Victoria (2012), “es la falta de pericia, es decir, la sabiduría. Es la carencia de conocimientos técnicos, experiencia y habilidad en el ejercicio de la medicina.” (p. 68)
- b) **Impericia.** Para Tomas (2015), “se trata lo opuesto a pericia, y ésta es sabiduría, práctica, experiencia y habilidad en una ciencia o arte. Por lo tanto, supone un saber no sólo teórico sino práctico y la capacidad necesaria para desarrollar esos conocimientos” (p. 03)
- c) **Negligencia.** Para Simón Chávez (2012), “dejar de hacer o hacer lo que no se debe. Es no guardar la precaución necesaria o tener indiferencia por el acto que se realiza. La negligencia es sinónimo de descuido y omisión” (p. 46).

2.2.6.3. Delitos culposos

El Código Penal (1991) establece tres delitos culposos relacionados con la conducción de vehículos motorizados, los cuales sancionan conductas imprudentes que generan lesiones o muerte en la vía pública:

- a) **Artículo 408. Fuga del lugar del accidente:** sanciona al conductor que, tras participar en un accidente con resultado de lesiones o muerte, se retira del lugar para evitar su identificación o no informa inmediatamente a la autoridad, incluso si se aleja por razones justificadas.
- b) **Artículo 124. Lesiones culposas:** tipifica el daño causado a la integridad física de una persona por negligencia en la conducción. La sanción se agrava cuando las lesiones son graves, múltiples, o si se conduce bajo efectos de alcohol o drogas.
- c) **Artículo 111. Homicidio culposo:** regula la muerte ocasionada por conducción imprudente. La pena aumenta si el autor incumple normas técnicas de tránsito, maneja bajo sustancias prohibidas o causa la muerte a varias personas en un mismo hecho.

2.2.6.4. Delitos dolosos

El Código Penal (1991) contempla, también, delitos dolosos relacionados con la conducción de vehículos, especialmente cuando el conductor actúa con conocimiento del riesgo y voluntad de quebrantar la norma penal:

- a) **Artículo 274. Conducción en estado de ebriedad o drogadicción:** sanciona a quien, en estado de ebriedad o bajo efectos de sustancias prohibidas, conduce un vehículo motorizado. La pena se agrava si se trata de un conductor de transporte público, dada la mayor exposición al riesgo.
- b) **Artículo 368. Resistencia o desobediencia a la autoridad:** castiga a quien se niega a obedecer órdenes legales impartidas por un funcionario público. En contexto de tránsito, esto incluye rehusarse a realizarse un dosaje etílico o toxicológico, conducta que agrava la pena por su directa afectación al control de infracciones.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Métodos y alcance de la investigación

3.1.1. Método general

Debido a la naturaleza del tema a investigar, este proyecto se desarrollará en un marco Dogmático Jurídico, el cual consiste en el análisis sistemático, crítico e interpretativo del ordenamiento jurídico vigente, con el fin de identificar vacíos normativos, principios aplicables y posibles soluciones desde el derecho. En consecuencia, Tantaleán (2016) sostiene que este tipo de investigación estudia los esquemas del derecho objetivo, es decir, del ordenamiento jurídico y a la norma jurídica, por lo cual se fundamenta en el análisis de la doctrina y en la legislación.

3.1.2. Métodos específicos

- a) Método hermenéutico jurídico. Este método permitirá analizar el contenido normativo del artículo 327 del Reglamento Nacional de Tránsito y su aplicación en el contexto de la realidad práctica. La hermenéutica jurídica no se reduce a una mera lectura literal de las normas, sino que implica atribuirle un sentido conforme al caso concreto, considerando la finalidad del derecho, los principios constitucionales y el contexto en que se aplican (Hernández Manríquez, 2019).
- b) Método exegético. Se utilizará para analizar de forma detallada la literalidad de las normas y principios jurídicos, especialmente en lo relativo a la competencia de las comisarías. El método exegético, también llamado gramatical o literal, interpreta las normas conforme al sentido literal de sus palabras, utilizando reglas lingüísticas y el lenguaje común (Anchondo Paredes, 2012).
- c) Método analítico-sintético. Permitirá analizar de manera profunda la jurisprudencia, resoluciones municipales e informes técnicos, descomponiendo sus elementos jurídicos relevantes para entender con precisión su contenido, para luego integrarlo permitiendo

conclusiones más coherentes. Este método consiste en descomponer un fenómeno en sus partes para comprenderlo y luego mediante la síntesis integrarlas para obtener una visión general (Rodríguez Jiménez & Pérez Jacinto, 2017).

3.1.3. Tipo de investigación

El tipo de investigación es de carácter cualitativo, ya que no se pretende cuantificar datos ni obtener resultados estadísticos, sino interpretar documentos jurídicos y desarrollar un análisis profundo de contenido normativo, doctrinal y jurisprudencial. La investigación cualitativa permite comprender el problema desde una perspectiva jurídico conceptual, enfocándose en la construcción de argumentos legales que sustenten la propuesta jurídica planteada. La finalidad de la investigación cualitativa es describir, analizar e interpretar fenómenos sociales a partir de datos no numéricos, centrándose en las percepciones, conductas y experiencias de los sujetos, dentro de su contexto real y sin manipulación de variables. (Quecedo & Castaño, 2002)

3.1.4. Nivel de investigación

Dada la naturaleza de la investigación, esta tendrá un carácter exploratorio. Como indican Cortés e Iglesias (2004), este tipo de alcance se realiza cuando se pretende estudiar un tema poco investigado o cuando la revisión de la literatura revela una falta de estudios previos o relaciones vagas con el problema. Asimismo, si se busca abordar el tema desde nuevas áreas, perspectivas o enfoques, como en el presente caso, este tipo de investigación es el adecuado. En el mismo sentido, Ramos Garlaza (2020) sostiene que este estudio se aplica en fenómenos que no fueron estudiados anteriormente y debido a la falta de información y a la naturaleza de la investigación exploratoria, no es posible plantear hipótesis.

3.2. Diseño de la investigación

El diseño de la presente investigación es de tipo no experimental, con enfoque cualitativo, y corresponde a un diseño exploratorio y de análisis documental. No se manipulan

variables, sino que se examina normativa, jurisprudencia e informes técnicos vinculados al ejercicio de la potestad sancionadora en materia de tránsito. Este diseño permite realizar un primer acercamiento a una problemática poco abordada en la doctrina y la práctica administrativa, como es la actuación de las comisarías en el procedimiento administrativo sancionar, a fin de identificar sus alcances jurídicos y su compatibilidad con el principio de legalidad y el debido procedimiento administrativo. Sousa et. al. (2007) nos mencionan que los “Diseños no experimentales no tienen determinación aleatoria, manipulación de variables o grupos de comparación. El investigador observa lo que ocurre de forma natural, sin intervenir de manera alguna” (p.03).

3.3. Población y Muestra

Para esta investigación, se seleccionó una muestra intencionada de documentos que permiten analizar de forma directa el problema jurídico planteado. La muestra incluye tres (03) informes técnicos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, seis (06) resoluciones emitidas por distintas municipalidades y tres (03) pronunciamientos jurisprudenciales relevantes. Cada uno de estos documentos fue elegido porque aborda de manera específica temas vinculados a la imposición de papeletas por parte de efectivos policiales no asignados al control de tránsito, la validez de dichos actos y los límites de la competencia sancionadora. Esta selección busca evidenciar, desde diferentes perspectivas normativas y prácticas, el vacío legal que afecta actualmente al procedimiento administrativo sancionador en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad.

3.3.1. Población

En el marco de una investigación cualitativa y dogmático-jurídica, la población no se concibe como un conjunto de sujetos humanos, sino como el universo de fuentes jurídicas relevantes para el análisis del problema planteado. En ese sentido, la población de esta investigación está conformada por el conjunto total de normas legales, jurisprudencia, doctrina,

informes emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y resoluciones gerenciales de municipalidades, que se refieren directa o indirectamente al procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito, con especial atención en infracciones relacionadas con accidentes y conducción en estado de ebriedad. A partir de lo expresado, se seleccionará los criterios metodológicos definidos para cada tipo de fuente:

3.3.1.1. Jurisprudencia

Criterios de inclusión:

- Sentencias del Tribunal Constitucional o del Poder Judicial que interpreten la competencia sancionadora de la PNP o desarrollen el debido proceso en materia de tránsito
- Pronunciamientos que desarrollen los principios del debido procedimiento, legalidad, competencia funcional o la validez de la imposición de papeletas de tránsito en el marco del régimen sancionador
- Jurisprudencia emitida entre 2018 y 2025 o con efectos vigentes durante dicho periodo

Criterios de exclusión:

- Sentencias que no se refieran a la competencia funcional de la PNP en materia de tránsito, ni al desarrollo del procedimiento administrativo sancionador por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito
- Pronunciamientos que no aborden situaciones vinculadas a accidentes de tránsito, conducción en estado de ebriedad, fiscalización en vía pública o nulidad de actos administrativos derivados de tales infracciones

3.3.1.2. Informes de opinión legal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

Criterios de inclusión:

- Documentos que analicen la competencia de la Policía Nacional del Perú para imponer sanciones por infracciones al tránsito, ya sea en contextos urbanos o de carretera
- Informes que aborden el procedimiento para la imposición de papeletas, incluyendo la detección de infracciones en la vía pública, el rol del efectivo policial competente y la aplicación de infracciones in situ conforme al Reglamento Nacional de Tránsito
- Opiniones emitidas en el marco de la función normativa del MTC, que tengan carácter técnico-jurídico y puedan ser utilizados como criterio orientador en la delimitación de competencias institucionales

Criterios de exclusión:

- Documentos que no guarden relación directa con el procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito ni con las funciones fiscalizadoras de la Policía Nacional del Perú
- Informes que se limiten a aspectos operativos o logísticos del transporte sin desarrollar elementos normativos, procedimentales o competenciales relevantes para la investigación

3.3.1.3. Resoluciones de Gerencia Municipal

Criterios de inclusión:

- Resoluciones que analicen la validez de papeletas impuestas por efectivos de la Policía Nacional del Perú, especialmente cuando se cuestione la competencia funcional del agente interviniente, por no pertenecer a la unidad de tránsito
- Documentos que declaren o evalúen la nulidad de infracciones de tránsito con base en la vulneración del principio de legalidad, la inobservancia del artículo 327 del Reglamento Nacional de Tránsito, o la actuación de efectivos no competentes

- Resoluciones emitidas entre los años 2022 y 2025, que reflejen la práctica administrativa reciente de los gobiernos locales respecto a la imposición, revisión o anulación de papeletas

Criterios de exclusión:

- Actos administrativos que no guarden relación con infracciones de tránsito, o que no involucren cuestionamientos a la competencia de la autoridad sancionadora
- Resoluciones referidas a aspectos puramente logísticos, técnicos o de ejecución material sin implicancia en la validez del acto sancionador ni en los fundamentos de nulidad

3.3.2. Muestra

La muestra seleccionada para esta investigación se construyó a base de jurisprudencia, informes del MTC, y resoluciones municipales. Sobre estas últimas, es oportuno aclarar que se seleccionó intencionalmente muestras de nulidad, por lo que propósito de esta elección no fue establecer una regla general aplicable a todas las municipalidades, sino evidenciar que ya existen pronunciamientos recientes en los que se aplican los criterios fijados por el Tribunal Constitucional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sin embargo, al tratarse de decisiones todavía recientes, no todas las municipalidades los han incorporado de forma homogénea, lo que explica la persistencia de diferencias en la aplicación del régimen sancionador.

3.3.2.1. Informes del MTC

- Informe N.º 585-2022-MTC/18.01
- Informe N.º 1782-2023-MTC/18.01
- Informe N.º 970-2024-MTC/18.01

3.3.2.2. Resoluciones Municipales

- Resolución de Alcaldía N.º 856-2023-MPLP

- Resolución de Alcaldía N.º 396-2024-AMPI
- Resolución de Gerencia Municipal N.º 171-2023-GM/MPCTZA
- Resolución de Gerencia Municipal N.º 036-2023-MPA/GM
- Resolución de Alcaldía N.º 258-2024-AMPI
- Resolución de Gerencia Municipal N.º 0061-2025-GM-MPI

3.3.2.3. Jurisprudencia

- Casación N.º 30155-2019-Del Santa
- Casación N.º 17013-2021-Lima
- Sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional N.º 00437-2023-PA/TC

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.4.1. Técnicas de recolección de datos

Se empleará como técnica principal el análisis documental, a través del cual se examinarán normas legales, jurisprudencia, doctrina especializada, informes institucionales y demás fuentes jurídicas relevantes. No se recurrirá al uso de instrumentos empíricos como encuestas o entrevistas, ya que el estudio se centra exclusivamente en el contenido normativo y su interpretación. En ese sentido:

El análisis documental centra su atención en la producción documental que se genera diariamente y, al conocer de su existencia, se posesiona de ella, la asimila por medio de lenguajes documentales contruidos artificialmente mediante claves y reglas, útiles para organizar las fuentes de manera que facilite su utilización. (Dulzaides Iglesias & Molina Gómez, 2004, p. 02)

3.4.2. Instrumentos de recolección de datos

Dado que la presente investigación es de enfoque cualitativo y dogmático jurídico, no se utilizarán instrumentos de recolección de datos empíricos como encuestas o entrevistas. En su lugar, se emplearán dos tipos principales de fichas de análisis documental, elaboradas por el

propio investigador, como instrumento central de organización de la información jurídica recopilada. Estas fichas se clasificarán según el objetivo de registro:

- a) **Fichas resumen.** Se utilizarán para sintetizar de manera concisa el contenido relevante de normas, doctrina, jurisprudencia, actos administrativos e informes oficiales. Su objetivo es capturar las ideas principales y los aspectos más importantes de cada fuente, facilitando una visión general rápida y efectiva.
- b) **Fichas de análisis jurídico documental.** Estas fichas permitirán interpretar y profundizar en el contenido de los textos jurídicos en relación con el objeto de estudio. Se emplearán para desglosar argumentos, identificar principios, analizar la aplicación de normativas en casos concretos y desarrollar comentarios críticos o personales que vinculen la información con los objetivos de la investigación.

Adicionalmente, se ha recurrido al mecanismo de solicitud de acceso a la información pública, conforme a la Ley N.º 27806, cuando ha sido necesario obtener resoluciones administrativas o documentos no disponibles en línea. Los documentos obtenidos mediante esta vía han sido registrados bajo el formato de fichas resumen o fichas de análisis jurídico documental, en coherencia con el diseño cualitativo y la técnica de análisis documental adoptada. Estos instrumentos facilitarán la organización del material normativo, doctrinal y jurisprudencial, asegurando un tratamiento riguroso, trazable y coherente de la información jurídica seleccionada.

3.5. Técnicas de procesamiento de datos

Las técnicas de procesamiento de datos empleadas incluyen el análisis de contenido jurídico, la sistematización temática, la interpretación jurídica mediante los métodos hermenéutico y analítico-sintético, y la comparación normativa y jurisprudencial. Estas técnicas permiten organizar e interpretar el corpus documental seleccionado, con el fin de

identificar vacíos normativos, evaluar su impacto jurídico y proponer alternativas dentro del marco del derecho administrativo sancionador en materia de tránsito.

3.6. Aspectos éticos de la investigación

La investigación se desarrolló conforme a los lineamientos establecidos en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Continental. Se emplearon exclusivamente fuentes documentales de carácter público, como resoluciones municipales y jurisprudencia publicadas en los portales institucionales oficiales. En dichos documentos, pueden mencionarse administrados o partes intervinientes; sin embargo, al tratarse de información pública emitida por entidades estatales, no fue necesario aplicar consentimiento informado.

A fin de respetar los derechos de privacidad y protección de datos personales, en el presente estudio, no se consignan los nombres ni apellidos de las personas mencionadas en tales documentos. Se ha utilizado únicamente el contenido jurídico pertinente, resguardando así la confidencialidad, la ética en el manejo de la información y el respeto por la producción intelectual, científica y académica.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados

Este capítulo presenta los resultados obtenidos a partir del análisis documental realizado y organizado de manera que reflejen con claridad la relación entre las fuentes revisadas y los objetivos de la investigación. Para ello, la muestra fue organizada según cada objetivo específico, lo que permitió asegurar la pertinencia de la información, mantener un orden lógico en la exposición y evitar que se mezclen temas sin relación directa. La clasificación se realizó a través de fichas de resumen y fichas de análisis jurídico documental aplicadas a cada documento revisado. Durante este proceso, se identificó el objetivo al que cada fuente contribuía con mayor claridad y solidez, asignándola en consecuencia al apartado correspondiente. Finalmente, esta sistematización dio lugar a la elaboración de tres tablas de producción propia, denominadas “Hallazgos vinculados al objetivo específico X”, que sintetizan los principales aportes de la muestra.

4.1.1. Objetivo Específico 01

4.1.1.1. Selección de muestra vinculado al OE1

Para abordar el Objetivo Específico 01, referido a examinar las consecuencias jurídicas de las papeletas impuestas por comisarías sin habilitación normativa expresa, se seleccionó una muestra representativa conformada por resoluciones municipales conformados por resoluciones de la; y una casación judicial. Estas fuentes permiten identificar cómo las entidades administrativas y judiciales han resuelto casos vinculados a la validez de papeletas emitidas por efectivos no competentes. En la siguiente tabla, se sistematizan los documentos analizados, indicando el tipo de instrumento empleado y el código de identificación asignado a cada uno para efectos de orden.

Tabla 3*Selección de muestra vinculado al Objetivo Especifico 01 (OE1)*

Objetivo Específico	Muestra	Instrumento	Código de Identificación
OE1: Examinar las consecuencias jurídicas de las papeletas impuestas por comisarías sin habilitación normativa expresa.	Resolución de Gerencia Municipal N.º 036-2023-MPA/GM (Municipalidad Provincial de Ascope, 2023)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 01
	Resolución de Gerencia Municipal N.º 171-2023-GM/MPCTZA (Municipalidad Provincial de Contumazá, 2023)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 02
	Resolución de Alcaldía N.º 856-2023-MPLP (Municipalidad Provincial de Leoncio Prado, 2023)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 03
	Resolución de Alcaldía N.º 258-2024-AMPI (Municipalidad Provincial de Ica, 2024)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 04
	Resolución de Gerencia Municipal N.º 061-2025-GM-MPI (Municipalidad Provincial de Ica, 2025)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 05
	Resolución de Alcaldía N.º 396-2024-AMPI (Municipalidad Provincial de Ica, 2024)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 06
	Casación N.º 30155-2019, Del Santa (Corte Suprema de Justicia de la República del Perú, 2022)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 07

Nota. Elaboración propia, realizada en base a la muestra detallada en el Capítulo III.

La selección de la muestra se justifica porque las resoluciones municipales se refieren directamente al procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito, permitiendo observar cómo, en casos de aplicación errónea, se generan consecuencias jurídicas previstas en la normativa, como la nulidad. De igual manera, la casación incluida en el estudio resulta pertinente porque, al tratarse de la última instancia en la vía judicial, también evidencia las consecuencias jurídicas que pueden derivarse de actuaciones sancionadoras realizadas fuera

del marco normativo. En conjunto, esta muestra ofrece una base adecuada para describir y sistematizar los efectos jurídicos que se producen cuando la imposición de papeletas no se ajusta a las competencias expresamente reguladas.

4.1.1.2. Descripción del contenido

Dentro del desarrollo del Objetivo Específico 01, se presenta la siguiente tabla que sistematiza el contenido de las resoluciones municipales y la casación seleccionadas en la muestra. En ella, se consignan un resumen de los hechos más importantes para el logro del OE1. La finalidad de esta sistematización es ofrecer una visión panorámica de los casos, facilitando posteriormente la identificación de las consecuencias jurídicas que derivan de estas actuaciones.

Tabla 4

Resumen de hechos enfocado en el logro del OE1

Nro.	Muestra Analizada	Código de Infracción	Resumen de los hechos
1	Muestra Nro. 01	M-02	Se resuelve un recurso de reconsideración presentado por Yon Lander Salinas Jara frente a la papeleta que le acusaba de conducir en estado de ebriedad sin que exista accidente. La autoridad declaró la nulidad de la papeleta y el fundamento principal fue que presentaba graves irregularidades, como la intervención realizada por un policía distinto al que emitió la papeleta, además de contradicciones en la fecha y omisiones en los datos consignados
2	Muestra Nro. 02	M-02	Se resuelve un recurso de apelación presentado por Leonardo Alexander Leiva Morales contra la papeleta que lo acusaba de conducir en estado de ebriedad con accidente de tránsito. La autoridad declaró de oficio la nulidad de la papeleta porque fue emitida días después del accidente, en la comisaría y no en el lugar de la intervención, además de contener errores en la tipificación de la conducta y contradicciones en las fechas

3	Muestra Nro. 03	M-02	Se resuelve un recurso de apelación presentado por Fred Kevin Dávila Jara contra la sanción que le impuso una papeleta por conducir en estado de ebriedad. La autoridad declaró la nulidad de la sanción porque en la papeleta se omitieron datos esenciales como la identificación del testigo y la firma del policía interviniente, además de que quien consignó la papeleta no fue el efectivo que realizó la intervención, lo que evidenció incumplimiento del procedimiento y vicios en el llenado del documento
4	Muestra Nro. 04	Indica Peligro Común	Se resuelve una nulidad de oficio solicitada por Norka Rosa Valdivia Cabrera contra la papeleta que la acusaba de conducir en estado de ebriedad. La autoridad declaró la nulidad porque la papeleta fue emitida en la comisaría por un policía sin competencia de tránsito, distinto al interviniente, y además contenía omisiones en su llenado que evidenciaron incumplimiento del procedimiento regular
5	Muestra Nro. 05	M-02	Se resuelve un recurso de apelación presentado por César Gustavo Sairitupac Huamaní frente a la papeleta que lo acusaba de conducir en estado de ebriedad. La autoridad declaró la nulidad de oficio porque la papeleta no fue impuesta por el policía interviniente en el lugar de los hechos, sino por otro efectivo en la comisaría, lo que evidenció falta de competencia y vulneración del procedimiento regular
6	Muestra Nro. 06	M-01	Se resuelve un recurso de apelación presentado por Nilton René Tipismana Tenorio frente a la papeleta que lo acusaba de conducir en estado de ebriedad con accidente de tránsito. La autoridad declaró la nulidad de la papeleta porque fue emitida en la comisaría horas después del accidente y por un policía distinto al que realizó la intervención, además de presentar errores en el llenado y contradicciones en la fecha y hora consignadas
7	Muestra Nro. 07	M02	Se resuelve un recurso de casación interpuesto por la Municipalidad Provincial del Santa frente a una demanda contenciosa iniciada por Fernando Augusto Vásquez Ching, acusado de conducir en estado de ebriedad. La Corte Suprema confirmó la nulidad de la papeleta y del procedimiento sancionador porque en el documento no se consignó claramente la conducta infractora, existían divergencias en las fechas y no coincidían los policías consignados en la papeleta con los que realizaron la intervención, lo que evidenció irregularidades que vulneraron el derecho de defensa

Nota. Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 01.

La tabla expuesta muestra de manera ordenada el contenido de cada resolución y casación seleccionada, lo que permite visualizar con claridad los hechos consignados y las

infracciones involucradas. De este modo, se logra una presentación sistemática de la muestra vinculada al Objetivo Específico 01, sirviendo como base para continuar con el desarrollo de los hallazgos que se derivan de estos documentos.

4.1.1.3. Consecuencias Jurídicas

Con la finalidad de sistematizar las consecuencias jurídicas observadas en las resoluciones y la casación incluida en la muestra, se elaboró una tabla en la que se identifican de manera ordenada las figuras jurídicas aplicadas en cada caso, tales como nulidad, ineficacia, prescripción o caducidad, lo que permite visualizar de forma comparativa los efectos que tuvieron las papeletas cuestionadas en las diferentes instancias revisadas.

Tabla 5

Identificación de consecuencias jurídicas

Nro.	Código de Identificación	Consecuencia Jurídica			
		Nulidad	Ineficacia	Prescripción	Caducidad
1	Muestra 01	X			
2	Muestra 02	X			
3	Muestra 03	X			
4	Muestra 04	X			
5	Muestra 05	X			
6	Muestra 06	X			
7	Muestra 07	X			

Nota. Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 01.

De la Tabla 5, se observa que en las seis resoluciones municipales y en la casación se declaran consecuencia jurídica la nulidad, sin registrarse casos de ineficacia, prescripción o caducidad. Este resultado permite contar con un panorama definido sobre cómo se resolvieron

los procesos de la muestra, dejando constancia de que la nulidad fue la única consecuencia jurídica aplicada frente a las irregularidades detectadas.

4.1.1.4. Causales de nulidad

Luego de identificar las consecuencias jurídicas en la muestra analizada, se presenta a continuación una tabla que recoge los resultados vinculados a las causales de nulidad aplicadas conforme al artículo 10 de la Ley 27444. En ella, se consigna, para cada documento revisado, si la nulidad se fundamentó en alguno de los supuestos previstos en dicho artículo, lo que permite sistematizar de manera ordenada los elementos normativos utilizados en cada caso.

Tabla 6

Identificación de causales de nulidad

Nro.	Código de Identificación	Causales de Nulidad Según el de la Ley 27444			
		Art. 10.1	Art. 10.2	Art. 10.3	Art. 10.4
1	Muestra 01	NO INDICA			
2	Muestra 02	X	X		
3	Muestra 03	X			
4	Muestra 04	X	X		
5	Muestra 05	X			
6	Muestra 06	X	X		
7	Muestra 07	Se limita a controlar si la sentencia de vista estuvo debidamente motivada			

Nota. Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 01.

De la Tabla 6, se observa que tres resoluciones identificaron como causales de nulidad los numerales 10.1 y 10.2 de la Ley 27444, mientras que dos resoluciones aplicaron únicamente el numeral 10.1. Asimismo, una resolución no indica la causal específica y la casación se limita a verificar si la sentencia de vista estuvo debidamente motivada. Este resultado es de utilidad

porque permite visualizar con precisión qué disposiciones legales se invocaron para sustentar la nulidad de los actos, facilitando la identificación de patrones comunes y diferencias en la aplicación de la norma.

4.1.1.5. Normas jurídicas vulneradas

En continuidad con los resultados obtenidos, se presenta la siguiente tabla que sistematiza las normas jurídicas invocadas para sustentar la nulidad en cada una de las resoluciones y la casación de la muestra. El cuadro recoge tanto disposiciones del Reglamento Nacional de Tránsito como artículos de la Ley 27444, de la Constitución Política y de normas complementarias, con el propósito de mostrar de manera ordenada los fundamentos normativos que fueron considerados en cada caso.

Tabla 7

Identificación de normas jurídicas vulneradas

Nro.	Norma jurídica vulnerada	Muestra Nro.						
		01	02	03	04	05	06	07
1	Art. 326 del RETRAN	X	X		X	X	X	X
2	Art. 327 del RETRAN		X	X	X	X	X	X
3	Art. 248 de la Ley 27444		X		X			
4	Art. 139, Numeral 3 de la Constitución Política		X				X	X
5	Art. 139, Numeral 5 de la Constitución Política							X
6	Art. 139, Numeral 14 de la Constitución Política		X					
7	Art. 4 del D.S. N° 029-2009-MTC					X		

Nota. Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 01.

De la Tabla 7, se observa que las normas más recurrentemente vulneradas en la muestra son los artículos 326 y 327 del RETRAN, señalados en seis de las siete resoluciones.

Asimismo, en dos resoluciones se identificó la vulneración del artículo 248 de la Ley 27444, mientras que disposiciones constitucionales como el artículo 139, en sus numerales 3, 5 y 14, aparecen en distintas resoluciones de manera complementaria. Finalmente, una resolución hace referencia al artículo 4 del Decreto Supremo N.º 029-2009-MTC.

4.1.1.6. Requisitos de validez afectados

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.2 de la Ley 27444, que señala la nulidad de los actos administrativos cuando carecen de alguno de sus requisitos de validez, se presenta la siguiente tabla. En ella, se detallan los resultados relativos a los requisitos previstos en el artículo 3 de la citada norma, con el propósito de identificar aquellos que fueron transgredidos en las resoluciones y la casación analizada. El cuadro organiza de forma sistemática los aspectos vinculados a la competencia, el objeto o contenido, la finalidad pública, la motivación y el procedimiento regular, lo que permite evidenciar con precisión los elementos afectados que generaron la nulidad.

Tabla 8

Identificación de requisitos de validez vulnerados

Nro.	Requisito de Validez	Muestra Nro.							
		01	02	03	04	05	06	07	
1	Competencia	NO INDICA	NO INDICA		X	X		NO INDICA	
2	Objeto o contenido								
3	Finalidad Pública								
4	Motivación				X				
5	Procedimiento Regular			X	X				X

Nota. Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 01.

De la Tabla 8, se observa que en tres resoluciones se declaró la vulneración del requisito de validez referido al procedimiento regular, mientras que en dos resoluciones se señaló la falta de competencia y en una de ellas se identificó también la falta de motivación. En cuanto a los requisitos de objeto o contenido y finalidad pública, no se registran menciones en la muestra. Asimismo, en dos resoluciones no se indicó de manera expresa cuál requisito de validez que fue vulnerado y finalmente es la casación no se indicó el requisito de validez vulnerado.

4.1.1.7. Fundamentos de hecho que sostienen la nulidad

Finalmente, se elaboró una tabla que sistematiza los fundamentos de hecho que sirvieron de base para declarar la nulidad en las resoluciones y casación de la muestra. En ella, se detallan situaciones recurrentes como la intervención de un policía distinto al que impuso la papeleta, la imposición fuera del lugar de los hechos, defectos en la tipificación, deficiencias en el llenado de datos y la falta de competencia de efectivos policiales de comisarías o de la SIAT para imponer papeletas de tránsito. La información consignada permite visualizar de manera ordenada los hechos concretos que acompañaron a la argumentación jurídica de nulidad en cada caso.

Tabla 9

Identificación de fundamentos facticos que sustentan la nulidad

Nro.	Requisito de Validez	Muestra Nro.						
		01	02	03	04	05	06	07
1	El policía interviniente es distinto al policía que impuso la papeleta de infracción al tránsito	X		X			X	X
2	La papeleta de infracción no se impuso In situ		X			X	X	
3	Defectos en la tipificación		X					
4	Deficiencias en el correcto llenado (licencia, clase categoría, dirección, etc.)		X				X	
5	El efectivo policial de comisaria (SIAT) no tiene competencia para imponer papeletas de tránsito			X	X	X	X	

Nota: Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 01.

De la Tabla 9, se observa que en cuatro resoluciones se señalaron como fundamento de nulidad que el policía interviniente fue distinto al que impuso la papeleta de infracción, mientras que en tres resoluciones se advirtió que la papeleta no se impuso in situ. Asimismo, en una resolución se registró la existencia de defectos en la tipificación, en dos se consignaron deficiencias en el llenado de datos y en cuatro se indicó que los efectivos policiales de comisaría (SIAT) no tenían competencia para imponer papeletas de tránsito.

4.1.2. Objetivo Especifico 02

4.1.2.1. Selección de muestra vinculado al OE2

Para abordar el Objetivo Específico 02, se seleccionaron como muestra dos informes emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y una casación judicial. Estas fuentes resultan relevantes porque permiten comprender por qué ciertos supuestos, como la conducción en estado de ebriedad o los accidentes de tránsito, no pueden resolverse únicamente mediante una intervención inmediata en la vía pública, sino que exigen actuaciones probatorias adicionales. La selección busca además evidenciar cómo la doctrina administrativa y la jurisprudencia han abordado la necesidad de diferenciar estas infracciones del tratamiento común. En la tabla que sigue, se sistematizan los documentos analizados, precisando el instrumento empleado y el código de identificación asignado para fines de orden y análisis.

Tabla 10

Selección de muestra vinculado al Objetivo Especifico 02 (OE2)

Objetivo Específico	Fuente analizada según muestra	Instrumento	Código de Identificación
OE2: Identificar las infracciones que, por su complejidad, requieren un procedimiento especial.	Informe N.º 585-2022-MTC/18.01 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2022)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 08

	Informe N.º 970-2024-MTC/18.01 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2024)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 09
	Casación N.º 17013-2021, Lima (Corte Suprema de Justicia de la República, 2022)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 10

Nota. Elaboración propia, realizada en base a la muestra detallada en el Capítulo III.

De forma complementaria, se empleará también la muestra seleccionada en el Objetivo Específico 01, ya que en estas resoluciones se encuentran elementos que aportan al análisis del Objetivo Específico 02. Entre ellos, destacan las infracciones que originaron la declaración de nulidad, los peritajes practicados para sustentar la decisión, así como los hechos circunstanciales que impidieron la aplicación correcta de la normativa. Estos aspectos permiten reforzar la comprensión de por qué determinadas infracciones revisten un carácter complejo y requieren un procedimiento diferenciado dentro del régimen sancionador.

4.1.3.2. Descripción del contenido de la muestra vinculada al OE2

En este punto, se presentan los resúmenes de los documentos que conforman la muestra seleccionada para el Objetivo Específico 02, destacando únicamente la información pertinente para logro del OE2. El propósito es mostrar de manera clara y concisa los aportes de cada fuente en relación con las infracciones que demandan un tratamiento diferenciado, de modo que el análisis posterior pueda sustentarse en una base documental precisa y orientada al logro del objetivo propuesto.

Tabla 11*Resumen de hechos enfocado al logro del OE2*

Código de Identidad	Resumen relevante para el OE2
Muestra 8	<p>El presente informe se elaboró a pedido de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, con el propósito de establecer el procedimiento para la imposición de las papeletas M1, M2, M37, M38 y M39 vinculadas a la conducción en estado de ebriedad y a los accidentes de tránsito. En el documento se precisa que dichas infracciones deben ser verificadas directamente en la vía pública y que la papeleta correspondiente debe ser emitida en el lugar, fecha y hora de la intervención por el agente policial encargado del control de tránsito. Se indica que el conductor está obligado a someterse a pruebas de intoxicación como el alcoholímetro o la alcoholemia en sangre, cuyos resultados constituyen medio probatorio suficiente, advirtiéndose que la negativa genera presunción legal en su contra. Asimismo, se precisa que la papeleta debe ser emitida por el mismo efectivo interviniendo y que su incumplimiento acarrea nulidad del acto.</p>
Muestra 9	<p>El informe fue elaborado a solicitud de la Dirección de Circulación Vial para que se emita opinión técnica sobre lo resuelto por la Municipalidad Provincial de Trujillo y se indique el procedimiento correcto en casos de infracciones por conducción en estado de ebriedad. Señala que solo los efectivos policiales asignados al control de tránsito o carreteras pueden imponer papeletas y que estas deben levantarse en la vía pública en el mismo momento de la intervención. Precisa que, en los casos de presunta intoxicación, el conductor debe ser sometido a pruebas como el alcoholímetro, test de coordinación o examen etílico y toxicológico, cuyos resultados constituyen medio probatorio; de ser negativos, la papeleta debe archivar. En los accidentes de tránsito no corresponde imponer papeletas, sino elaborar un informe policial que remita a la autoridad competente para iniciar el procedimiento sancionador mediante resolución de inicio de procedimiento sancionador sumario. También se destaca que la nulidad de una papeleta puede originarse en contradicciones documentales como la discrepancia de fechas entre la infracción y el dosaje etílico, y que en tales casos debe verificarse además el cumplimiento de plazos de caducidad y prescripción.</p>

Muestra 10	<p>La casación se origina en la demanda de nulidad presentada contra una resolución administrativa que sancionó al conductor con la infracción M01 por manejar en estado de ebriedad. El documento expone que la papeleta fue emitida con irregularidades, entre ellas ausencia de notificación, contradicciones en los datos del efectivo policial, falta de firma del conductor, consignación del lugar como una comisaría en vez del sitio de intervención y deficiencias en la precisión del hecho imputado. Se advierte que la infracción M01 exige no solo acreditar el consumo de alcohol, sino también la participación en un accidente de tránsito, lo que no fue demostrado. La Corte Suprema resalta que estas infracciones requieren pruebas técnicas como el dosaje etílico y no pueden resolverse de manera inmediata en la vía, por lo que la omisión de requisitos esenciales vulneró el debido procedimiento y generó la nulidad de la resolución sancionadora.</p>
---------------	--

Nota. Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 02.

4.1.3.2. Identificación de infracciones complejas

Para la identificación de infracciones complejas se expone los resultados en base al Informe N.º 585-2022-MTC, solicitado por la PNP, siendo este el documento clave porque busca definir con claridad el procedimiento aplicable a las papeletas en infracciones como la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito. En complemento, el Informe N.º 970-2024-MTC establece de manera expresa que en casos de accidentes o presunta intoxicación del conductor no corresponde seguir la misma mecánica de imposición inmediata de papeletas, sino que debe aplicarse un procedimiento especial que se inicia con una Resolución de Inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador. A partir de estos criterios, se propone una tabla integrada con la muestra del objetivo específico 02 y de forma secundaria la muestra del objetivo específico 01, orientada a identificar cuáles son las infracciones más frecuentes dentro del análisis y que, según lo evidenciado, presentan mayor riesgo de nulidad.

Tabla 12*Identificación de infracciones complejas*

Código de Identidad	Tipo de documento	Infracciones	Correlación		Resultado
			Accidente	Conducción en estado de intoxicación	
Muestra 01	Resolución Municipal	M2		X	Nulidad
Muestra 02	Resolución Municipal	M2		X	Nulidad
Muestra 03	Resolución Municipal	M2		X	Nulidad
Muestra 04	Resolución Municipal	Indica Peligro Común		X	Nulidad
Muestra 05	Resolución Municipal	M2		X	Nulidad
Muestra 06	Resolución Municipal	M1	X	X	Nulidad
Muestra 07	Casación	M2		X	Nulidad
Muestra 08	Informe de opinión técnica del MTC	M1, M2, M37, M38 y M39	X	X	Determina el correcto procedimiento para las sanciones de estas infracciones
Muestra 09	Informe de opinión técnica del MTC	Menciona infracciones relacionadas a Accidentes de Tránsito y Conducir en estado de ebriedad	X	X	Determina el correcto procedimiento para las sanciones de estas infracciones
Muestra 10	Casación	M1	X	X	Nulidad

Nota. Elaboración propia. La información corresponde a la sistematización de la muestra seleccionada para el logro del Objetivo Específico 2 y de forma complementaria la muestra del OE1

De la Tabla 12, se observa que las resoluciones municipales revisadas declararon la nulidad en casos vinculados a las infracciones M1 y M2, ambas relacionadas con accidentes y conducción en estado de ebriedad. Las dos casaciones incluidas en la muestra también

resolvieron en el mismo sentido respecto a la infracción M2 y M1. Por otro lado, los informes técnicos del MTC ampliaron el análisis a las infracciones M01, M02, M37, M38 y M39, precisando el procedimiento aplicable para la imposición de sanciones en estos supuestos. En este sentido, la mezcla de documentos permite observar tanto la manera en que las municipalidades y el poder judicial resuelven casos concretos, como el esfuerzo del MTC por uniformizar criterios, lo que en conjunto ofrece un panorama más completo para determinar las posibles infracciones complejas y sus incidencias en la nulidad de las papeletas.

4.1.3.3. Infracciones y carga probatoria adicional

En el desarrollo del presente apartado se parte de la premisa de que una infracción compleja es aquella que no puede acreditarse únicamente con la constatación directa del efectivo policial en la vía pública, sino que requiere de una carga probatoria adicional para su validez. Dentro de este marco, se destacan especialmente las pruebas de dosaje étílico, toxicológico, pericia en accidentes de tránsito y otros medios que refuercen la certeza del hecho imputado.

Respecto a la necesidad de pruebas adicionales para acreditar infracciones complejas, la muestra principal revela coincidencias claras. En el Informe N.º 585-2022-MTC/18.01 se dispone que en las infracciones M1, M2, M37, M38 y M39 el conductor debe ser sometido a pruebas de intoxicación como el alcoholímetro, los exámenes de coordinación o el análisis de alcoholemia en sangre, cuyos resultados constituyen medio probatorio suficiente, precisándose además que la negativa genera presunción legal en su contra. El Informe N.º 970-2024-MTC/18.01 reafirma esta exigencia al señalar que, en casos de presunta intoxicación, se debe practicar examen étílico o toxicológico como requisito indispensable, y añade que en los accidentes de tránsito corresponde elaborar un informe policial como prueba base para iniciar el procedimiento sancionador mediante resolución y no mediante papeleta.

Debido a que la muestra recolectada de forma secundaria está conformada por procedimientos sancionadores ya resueltos, en ellos se registran las pruebas adicionales que fueron solicitadas durante su tramitación. En los resultados obtenidos de la muestra secundaria se observa que las muestras identificadas con los números 1, 2, 3, 5 y 7 corresponden a la infracción M02, y en todos estos casos se solicitó la práctica de dosaje etílico como medio para comprobar el estado de ebriedad del conductor. De igual modo, en las muestras 6 y 10, referidas a la infracción M01, también, se requirió el dosaje etílico con la misma finalidad de acreditar la presunta intoxicación alcohólica. Cabe precisar que en la muestra 10 se exigió de manera expresa la presentación de un documento adicional que acreditara la ocurrencia del accidente, reforzando la necesidad de una carga probatoria complementaria.

4.1.3. Objetivo Específico 03

4.1.3.1. Selección de muestra vinculado al OE3

Para abordar el objetivo específico tres, se seleccionaron como muestra el Informe N.º 1782-2023-MTC/18.01 y la Sentencia de Pleno 437/2023, en la medida que ambos documentos permiten responder de manera directa a los alcances y límites de la competencia de los policías de tránsito y de las comisarías. La elección se justificó porque el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme a la Ley N.º 27181, es el órgano rector y el intérprete oficial del Reglamento Nacional de Tránsito, con facultades normativas y de interpretación de sus principios, mientras que el Tribunal Constitucional constituye el máximo intérprete de la Constitución, cuyas decisiones son vinculantes y delimitan los márgenes de actuación de toda autoridad administrativa. De esta forma, el análisis conjunto de estas dos fuentes garantiza un marco normativo y constitucional suficiente para precisar los alcances competenciales en la materia. En ese sentido, a continuación, se presenta la tabla que sistematiza las fuentes seleccionadas y los instrumentos utilizados para este objetivo.

Tabla 13*Selección de muestra vinculado al Objetivo Específico 03 (OE3)*

Objetivo Específico	Fuente analizada según muestra	Instrumento	Código de Identificación
OE3: Determinar los límites y alcances de la competencia de policías de tránsito y comisarías.	Informe N.º 1782-2023-MTC/18.01 (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 11
	Sentencia de Pleno 437/2023 (Tribunal Constitucional, 2024)	Ficha Resumen Ficha de Análisis Jurídico Documental	Muestra Nro. 12

Nota. Elaboración propia, realizada en base a la muestra detallada en el Capítulo III.

4.1.3.2. Límites y alcances de la competencia de los policías de tránsito

En cuanto a los alcances, la muestra 11 y 12, coinciden en que los efectivos de la Policía Nacional del Perú que se encuentran debidamente asignados al control del tránsito o de las carreteras son los únicos competentes para fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito, sus facultades se encuentran regulados por el RETRAN:

- 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 (...)” (Art. 7)

Asimismo, la muestra 12 también ha señalado que únicamente estos efectivos tienen la competencia para intervenir a los conductores, solicitarles la documentación correspondiente y, de ser el caso, emitir en el mismo lugar la papeleta por la infracción cometida, dando inicio de esta manera al procedimiento administrativo sancionador. Igualmente, se señala que son los policías de tránsito o de carreteras quienes portan los formatos impresos de papeletas y, por tanto, quienes pueden imponerlas directamente en el lugar de los hechos, siempre que la infracción sea flagrante, conforme lo establece el Decreto Supremo 028-2009-MTC. De igual

forma, la muestra 11, ha precisado que únicamente los policías de tránsito pueden imponer papeletas en los tres supuestos previstos en el Reglamento Nacional de Tránsito; detección en la vía pública, uso de medios tecnológicos y denuncia ciudadana.

Respecto a los límites, la muestra 12 precisa además que esta imposición debe realizarse únicamente frente a infracciones flagrantes, conforme al artículo 2.1 del Decreto Supremo 028-2009-MTC, subrayando que la competencia exclusiva recae en quienes portan los formatos impresos de papeletas y pueden utilizarlos en el mismo lugar de los hechos, sin distinguir hechos o situaciones especiales como accidentes o conducción en estado de intoxicación. Por su parte, la muestra 11 concluye que, aunque los efectivos asignados al tránsito son competentes para imponer papeletas, deben hacerlo siguiendo estrictamente el procedimiento previsto en el artículo 327 del RETRAN, lo que implica que la intervención debe realizarse en el lugar de los hechos, por efectivo policial debidamente asignado a tránsito, consignando todos los datos exigidos en la papeleta, notificando al conductor en el acto y garantizando que la imposición se ajuste a los parámetros de legalidad y debido procedimiento.

4.1.3.3. Límites y alcances de la competencia de los policías de comisaría

En cuanto a los alcances, la muestra 12 ha establecido que los policías de comisaría, al no estar asignados al control del tránsito o de carreteras, no tienen competencia propia para imponer papeletas de infracción. No obstante, reconoce que pueden participar de manera excepcional en operativos programados y coordinados por la División de Tránsito y las unidades especializadas, siempre que tales operativos estén documentados y comunicados al conductor en el momento de la intervención. Por su parte, el MTC a través de la muestra 09, precisa que en casos de accidentes de tránsito no corresponde imponer papeletas, sino que la Policía Nacional del Perú, a través de sus áreas competentes, debe elaborar un Informe Policial que luego es remitido a la municipalidad o a SUTRAN para que, de acuerdo al resultado de la

investigación, se inicie el Procedimiento Administrativo Sancionador Especial mediante la emisión de una resolución de inicio.

Respecto a los límites, la muestra 12 ha señalado que los policías de comisaría carecen de atribuciones para intervenir vehículos con fines sancionadores, aplicar medidas preventivas o imponer papeletas de tránsito. Su intervención queda restringida a casos de flagrancia delictiva o a su participación en operativos formalmente coordinados y autorizados por las unidades de tránsito, descartándose cualquier actuación autónoma en materia sancionadora. En la misma línea, la muestra 11 precisa que las secciones de investigación de accidentes de tránsito no tienen competencia para imponer papeletas, limitando a la exclusiva labor de investigación y no a la imposición de sanciones.

4.1.4. Objetivo General

Para Armijo et. al. (2021), “El objetivo general se alcanza con la realización de los objetivos específicos, por lo que no constituye un objetivo aparte o distinto de estos”. En este sentido, la información extraída de resoluciones municipales, casaciones y opiniones técnicas del MTC que evidencia de manera ordenada las consecuencias jurídicas aplicadas, las causales de nulidad reconocidas, las normas jurídicas vulneradas, los requisitos de validez omitidos, así como los fundamentos fácticos y las infracciones complejas vinculadas a accidentes de tránsito y conducción en estado de ebriedad. Todo ello constituye la base que permitirá, en la sección de Discusión 4.2, integrar los hallazgos y dar una lectura conjunta que conduzca al logro del Objetivo General.

4.2. Discusión

La finalidad de esta sección es interpretar los resultados expuestos en el apartado 4.1, de manera que puedan ser comprendidos no solo como datos aislados, sino como elementos que dialogan con el problema de investigación, los objetivos planteados y el marco teórico desarrollado en capítulos anteriores.

Con el fin de asegurar la coherencia del análisis, la discusión se organiza según cada objetivo específico, de modo que los hallazgos se examinen en relación directa con las preguntas que guiaron la investigación. Este orden permite que la argumentación mantenga un hilo lógico, evitando dispersión temática y garantizando que cada parte de la discusión contribuya de manera concreta al cumplimiento del objetivo general.

La meta de esta discusión es mostrar cómo los hallazgos permiten valorar la viabilidad jurídica de facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el procedimiento administrativo sancionador en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad, identificando los fundamentos normativos que respaldan o cuestionan dicha posibilidad, así como los vacíos legales y tensiones prácticas que se evidencian en el sistema actual.

4.2.1. Objetivo específico 01

El objetivo específico 01 exige examinar las consecuencias jurídicas que se producen cuando el efectivo PNP de comisaria de la sección de investigación de accidentes de tránsito impone papeletas sin contar con habilitación normativa expresa. Los resultados del numeral 4.1.1 muestran un patrón uniforme, de todos los casos estudiados la consecuencia fue la nulidad del acto sin que se hayan verificado otros supuestos como la ineficacia, prescripción o caducidad.

La muestra analizada revela que, la nulidad se fundamentó en base al artículo 10.1, contravención a normas, y el artículo 10.2, defecto u omisión de requisitos de validez, de la Ley 27444. La contravención normativa se relaciona, sobre todo, con la infracción de los arts. 326 y 327 del RETRAN, que exigen que la detección y la imposición se realicen en la vía pública por el efectivo asignado al control de tránsito, siguiendo la secuencia de intervención flagrante, in situ, llenado correcto y notificación de la papeleta en el acto, art. 248 de la Ley 27444 y derechos constituciones regulados en la carga magna. Por su parte, la falta de requisitos de validez, se fundamentó por la falta de: 1) competencia, quien impone no es policía de tránsito

ni de carreteras; 2) procedimiento regular, papeleta emitida luego en comisaría, por un tercero, o con contradicciones temporales; y, 3) motivación, datos incompletos o incongruentes que impiden comprender la imputación. Las Tablas 6, 7 y 8 recogen estos fundamentos y su frecuencia.

Es importante resaltar y analizar los hechos que sustentaron la nulidad de la muestra, esto para poder realizar un análisis exhaustivo, los hechos que se detectaron y que sustentaron la nulidad fueron:

- 1) Imposición no “in situ”.
- 2) El Policía que firma la papeleta es distinto al que realizó la intervención.
- 3) Incompetencia del personal SIAT de comisaría para imponer papeletas

Ahora bien, corresponde analizar cada uno hechos. Primero, la imposición no “in situ”, fuera del lugar de los hechos, hora y fecha de la intervención, por ejemplo, en comisaría, vulnera el art. 326 y el art. 327 del RETRAN, que exigen detección e imposición in situ por el efectivo interviniente y asignado al control de tránsito o carreteras. Si se desconoce ese procedimiento y esa competencia específica regulada en el art. 7 del RETRAN, genera nulidad de pleno derecho por contravención normativa o defecto de requisitos de validez conforme al art. 10.1 y 10.2 de la Ley 27444. Sin embargo, esta exigencia de ley es contrapuesto a la realidad, ya que como se observó en la muestra, en todos los casos el efectivo PNP interviniente fue diferente al efectivo PNP que firmo la papeleta y en muchos casos se menciona expresamente que efectivo que impuso la papeleta fue el efectivo PNP de la SIAT.

En la realidad practica práctica, en accidentes o delitos flagrantes, como la conducción en estado de ebriedad, es materialmente imposible que siempre sea un policía de tránsito el primero en atender un accidente o delito flagrante y cabe resaltar que es deber funcional de la cualquier policía el de intervenir en todo momento, lugar y circunstancia conforme lo establece el Decreto Legislativo 1267, art. III; Decreto Supremo 026-2017-IN en el art. 5; y también el

detener en flagrancia conforme al art. 259 de la Constitución Política del Perú, priorizando auxilio, preservación de la escena y cadena de custodia. Esta tensión configura una antinomia impropia empírica entre la necesidad operativa y el procedimiento establecido en el RETRAN. En estos supuestos, constituyen un diferente tratamiento siendo lo correcto el inicio del procedimiento sancionador mediante una resolución, y no por papeleta, conforme al régimen sumario sectorial D.S. 004-2020-MTC que reconoce que el inicio puede ser por papeleta o por resolución de inicio.

Al respecto del segundo punto, en el caso cuando policía que firma la papeleta es distinto al que realizó la intervención, vulnera el art. 327 y 326 del RETRAN, se afecta el procedimiento regular y la motivación del acto preliminar, pues el firmante no presencié los hechos. Además, se compromete la competencia si quien firma no está asignado al control de tránsito. Ello supone contravención al RETRAN y defecto de requisitos de validez, lo que acarrea nulidad de pleno derecho. La jurisprudencia constitucional reciente refuerza este estándar al sostener que los efectivos no asignados al tránsito no deben intervenir para detectar infracciones ni imponer papeletas. En la práctica, que un tercero, como personal de comisaría, firme la papeleta suele obedecer a que la intervención primaria la realizó un policía asignado a la seguridad ciudadana o el primer respondiente, y el caso fue derivado a la comisaría. Sin embargo, esa razón operativa no suple la exigencia normativa de que la papeleta *in situ* la emita el efectivo competente que intervino, lo que acarrea pena de nulidad.

Finalmente, el tercer punto que fundamenta la nulidad, se presenta ya que el efectivo SIAT no se encuentra asignado al control de tránsito, aunque una directiva interna de la PNP, la R.D. 098-2015-DIRGEN/EMG-PNP, asignó a la SIAT la función de imponer papeletas, esa disposición no puede prevalecer frente al RETRAN ni frente a la rectoría del MTC, quien sostiene una posición firme respecto a la competencia exclusiva de policías asignados al control de tránsito.

De lo expuesto, resulta importante, también, hablar sobre la conservación del acto, prevista en el art. 14 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, este procede únicamente frente a vicios no trascendentes, como una motivación insuficiente o formalidades no esenciales cuya corrección no alteraría el contenido. En la muestra del OE1, los defectos son trascendentes: 1) incompetencia del órgano firmante, sea la SIAT o personal no asignado a tránsito y carreteras; 2) quiebre de la unidad entre la intervención y la imposición; y 3) deslocalización temporal y espacial de la papeleta, al no haberse expedido en el lugar, fecha y hora de los hechos. Tales vicios impactan en la competencia, el procedimiento regular, la motivación y la notificación, todos requisitos de validez según el art. 3 de la LPAG. Por ello, la nulidad, y no la conservación, es la respuesta correcta. De hecho, las autoridades revisoras repusieron los procedimientos al momento anterior al acto inválido, descartando la subsanación o la reconducción como vías idóneas.

Entonces, el análisis de los expedientes del numeral 4.1.1 permite concluir que la imposición de papeletas por las SIAT de comisarías, sin habilitación normativa expresa, genera como consecuencia jurídica inmediata la nulidad del acto por vulneración a las normas jurídicas y por el defecto de los requisitos de validez de competencia y procedimiento regular. Esta consecuencia protege el principio de legalidad y del debido procedimiento, pero también evidencia un diseño normativo que debe ajustarse para evitar que la realidad práctica quede atrapada en una antinomia empírica. Mientras ese ajuste no ocurre, la ruta compatible con el ordenamiento exige respetar las reglas de asignación competencial y el lugar de imposición.

4.2.2. Objetivo específico 02

El objetivo específico 02 exige identificar las infracciones de tránsito que, por su complejidad fáctica y por la necesidad de prueba especializada, no admite la ordinaria mecánica de detección directa en la vía pública y requiere un procedimiento especial dentro del régimen sancionador. Los resultados del numeral 4.1.2 muestran un patrón convergente

entre la doctrina administrativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la jurisprudencia de que las infracciones vinculadas a conducción en estado de ebriedad y accidentes de tránsito exigen actuaciones probatorias técnicas, secuenciadas en el tiempo, que rebasan la simple constatación policial en el lugar de los hechos y que, por ello, deben ser tratadas de forma diferenciada.

Con base en los documentos técnicos del MTC, las casaciones analizadas y en los expedientes municipales revisados, se identifican como infracciones complejas las asociadas a conducción en estado de ebriedad y accidentes de tránsito; ello comprende de manera principal los códigos M01 y M02, y se extiende a M37, M38 y M39, todas dependientes de pruebas técnico científicas y, a menudo, de actuaciones policiales posteriores.

Los informes técnicos del MTC precisan que la imputación por conducir bajo efectos del alcohol o de sustancias exige prueba científica idónea; el Informe N.º 585-2022 detalla que el conductor debe ser sometido a pruebas como alcoholímetro y examen de alcoholemia en sangre, y advierte que la negativa genera presunción legal en su contra; asimismo, esta afirmación es reforzada por el Informe N.º 970-2024, que agrega que si las pruebas resultan negativas corresponden archivar, lo que confirma que la tipificación depende de un dato técnico posterior y verificable. Bajo este contexto, se procederá a analizar que infracciones requieren de una prueba técnica adicional para su tipificación e inicio del procedimiento sea sustentado válidamente en pruebas mínimas, los siguientes párrafos analizarán las infracciones vinculadas a conducción en estado de ebriedad, luego las vinculadas a accidentes de tránsito y finalmente las vinculadas al conductor en estado de ebriedad que provocó un accidente.

En el primer caso, dentro de las infracciones vinculadas a la conducción en estado de ebriedad encontramos a la infracción M02, así como se observa en la Tabla 12 esta infracción requiere la prueba de dosaje etílico, esta prueba es tomada por las unidades de la Sanidad de la PNP y se encuentra regulada por la Directiva N.º 18-03-2017-DIRGEN/SUB-DGPNP-

DIREJESAN-B la misma que establece en el numeral 14, letra B del apartado de Disposiciones Específicas, que el resultado de la prueba del dosaje etílico puede demorar hasta un máximo de 24 horas contados a partir de la extracción de la muestra; sin esta prueba que es objetiva y que determina la cantidad exacta de alcohol en la sangre no se podría determinar si corresponde o no corresponde aplicar dicha infracción; sumado a esto, esta infracción al mismo tiempo configura un delito por lo que puede ser intervenida por cualquier efectivo PNP que no cuentan con un formato de papeleta de tránsito, por lo que no es posible cumplir con las exigencias que establece el RETRAN.

Con respecto a las infracciones vinculadas a accidentes de tránsito, estas exigen doble validación probatoria. Por un lado, se debe acreditar la ocurrencia del siniestro y sus consecuencias, y por otro, demostrar que este se produjo por inobservancia de las reglas de tránsito. En el caso de M37 y M38, la tipificación requiere un certificado médico legal o documento clínico análogo que acredite las lesiones personales, junto con un peritaje de accidente de tránsito que determine la inobservancia a las normas de tránsito; mientras que en la infracción M39 se exige un certificado médico legal que acredite la existencia de lesiones graves o, en su defecto, un certificado de defunción, acompañado de un peritaje de accidente de tránsito que evidencie la inobservancia de las normas de tránsito. Estas condiciones muestran que la sola contratación del hecho en vía pública del policía no es suficiente y que la validez del acto sancionador depende de la concurrencia de pruebas técnicas posteriores que garanticen la correcta tipificación.

Ahora bien, en los casos de conducción en estado de ebriedad con accidente encontramos la infracción M1 y está también exige una doble validación probatoria. Por un lado, se debe acreditar el estado de intoxicación mediante examen técnico. Por otro, la ocurrencia del siniestro y sus consecuencias deben constar en actuaciones policiales y periciales. La Casación N.º 17013-2021-Lima subraya que no basta afirmar ebriedad, pues la

configuración de la infracción M1 exige además la acreditación del accidente, y que la ausencia de estas piezas probatorias torna inválido el acto sancionador. Estas exigencias justifican la ruta especial, ya que solo un procedimiento que integre cronológicamente la prueba y que permita el ejercicio efectivo del derecho de contradicción puede satisfacer los estándares de legalidad y debido procedimiento.

En conclusión, el análisis del objetivo específico 2 muestra que hay infracciones de tránsito cuya verificación no puede resolverse con la simple constatación en la vía pública y que requieren un procedimiento especial con prueba técnica suficiente en los casos de conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito, en particular los códigos M01, M02, M37, M38 y M39, estos se acreditan de manera válida con pruebas como dosaje etílico, peritajes de accidente, certificado de defunción o certificados médicos legales y otros, que se obtienen en una secuencia de actuaciones posterior a la intervención inicial.

4.2.3. Objetivo específico 03

En el marco del objetivo específico 03, la discusión muestra un contraste claro entre las competencias de los policías de tránsito y las de los policías de comisaría. Respecto a los primeros, tanto el Informe 1782-2023-MTC como la Sentencia 437/2023 del Tribunal Constitucional coinciden en que los únicos habilitados para imponer papeletas son los efectivos expresamente asignados al control del tránsito o de carreteras, conforme al artículo 7 del RETRAN. Esta competencia se circunscribe a la detección directa en la vía pública y al uso de medios tecnológicos, pero siempre bajo la premisa de intervención in situ, con el formato oficial y respetando el procedimiento descrito en el artículo 327 del RETRAN. Así, el alcance de la función se concentra en un marco preciso y reglado que busca asegurar legalidad y debido procedimiento.

En contraste, los límites de esta competencia son igualmente claros, los policías de tránsito solo pueden imponer papeletas frente a infracciones flagrantes y bajo condiciones

específicas de validez formal. Cualquier actuación que se aparte de la intervención inmediata en la vía o que no cumpla con las exigencias documentales se considera inválida. De esta manera, la normativa y la jurisprudencia fijan un cerco restrictivo que garantiza que el acto sancionador se produzca dentro de los márgenes de la legalidad.

En cuanto a los policías de comisaría, el análisis revela que carecen de competencia propia para la imposición de papeletas. El Tribunal Constitucional ha delimitado expresamente que su intervención no puede extenderse a actos sancionadores autónomos. No obstante, se reconoce que pueden participar de forma excepcional en operativos coordinados con las unidades especializadas de tránsito, siempre que esa participación quede documentada y debidamente comunicada al ciudadano intervenido. A ello, se suma la posición del MTC, que en casos de accidentes ha señalado que la intervención de las comisarías debe orientarse a la elaboración de un Informe Policial y no a la imposición directa de papeletas, siendo la autoridad administrativa la que posteriormente formalice el inicio del procedimiento sancionador.

Los límites para las comisarías, en consecuencia, son categóricos; su actuación no puede confundirse con potestades sancionadoras, pues su competencia se reduce a la investigación, la elaboración de actas o informes y la intervención en contextos delictivos flagrantes. En ningún caso, se legitima la imposición de papeletas fuera de la coordinación con las unidades de tránsito. Esta distinción normativa y jurisprudencial evidencia que, mientras el alcance de la competencia sancionadora recae de forma exclusiva en los policías de tránsito, las comisarías solo pueden actuar en funciones complementarias o auxiliares en la fiscalización de tránsito, lo que refuerza la necesidad de un marco legal claro que resuelva el vacío actual y evite actuaciones inválidas o arbitrarias.

En conclusión, los alcances de la competencia sancionadora recaen de manera exclusiva en los policías de tránsito y de carreteras, quienes están habilitados para fiscalizar, intervenir y levantar papeletas en la vía pública, siempre que la infracción sea flagrante y siguiendo el

procedimiento previsto en el artículo 327 del RETRAN. En contraposición, los límites de su actuación se configuran cuando la intervención no se realiza in situ o se aparta de los requisitos formales de validez, lo que invalida la papeleta emitida. Por su parte, los policías de comisaría de las SIAT pueden participar en operativos coordinados con las unidades de tránsito, no obstante, no tienen competencia autónoma para imponer papeletas, pues su rol se restringe a la investigación de accidentes, Así, mientras que la competencia sancionadora pertenece en forma exclusiva a los policías de tránsito, la labor de las comisarías se limita a funciones auxiliares, sin facultad directa de iniciar procedimientos sancionadores mediante papeletas.

4.2.4. Objetivo general

A la luz del marco normativo vigente, la viabilidad jurídica de facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el procedimiento administrativo sancionador en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad se encuentra condicionada por una tensión evidente entre la regulación formal y la realidad práctica. El RETRAN y la jurisprudencia del Tribunal Constitucional han sido categóricos en reservar la imposición de papeletas únicamente a los efectivos de tránsito o de carreteras, bajo el requisito de intervención inmediata en la vía pública y cumpliendo con las formalidades del artículo 327 del RETRAN. Esta interpretación responde al principio de legalidad y al requisito de competencia, ambos esenciales para la validez del acto administrativo. En consecuencia, cualquier actuación que no cumpla con estas condiciones acarrea la nulidad de pleno derecho, como lo evidencian los expedientes revisados.

No obstante, esta interpretación no se ajusta a la realidad práctica, ya que en el Objetivo Específico 2 se determinó que existen infracciones complejas como la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito que no pueden resolverse únicamente con la constatación en la vía pública. La validez de estas infracciones depende de la obtención de pruebas técnicas como dosajes etílicos, certificados médicos legales o peritajes de accidentes,

las cuales requieren tiempo y actuaciones posteriores. En consecuencia, exigir que todo quede resuelto en el mismo momento de la intervención genera una tensión entre lo que establece la norma y lo que ocurre en los hechos. La investigación demuestra que, lejos de garantizar eficacia, esta exigencia normativa provoca vacíos y limita la actuación de quienes primero intervienen en la escena, lo que confirma la necesidad de un tratamiento diferenciado para estas conductas.

Frente a este panorama, la vía más adecuada no consiste en otorgar a las comisarías la facultad de imponer papeletas en las mismas condiciones que los policías de tránsito, pues ello desnaturalizaría la estructura competencial establecida en el RETRAN. La alternativa jurídicamente viable se encuentra en reconocerles expresamente la posibilidad de iniciar el procedimiento sancionador mediante una resolución de inicio. Esta modalidad ya está contemplada en el régimen especial de tramitación sumaria previsto en el Decreto Supremo 004-2020-MTC, que admite tanto la papeleta como la resolución de inicio como actos de imputación inicial. Incorporar a las comisarías en este mecanismo permitiría que los casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad se formalicen de manera inmediata, evitando la nulidad de los actos y garantizando la continuidad del procedimiento.

Además, resulta necesario considerar que, si las comisarías estuvieran facultadas a iniciar directamente el procedimiento sancionador, no solo se evitaría la dependencia de remitir los casos a los municipios, lo que en la práctica demora días o semanas, sino que también se habilitaría la adopción de medidas preventivas oportunas. Mientras que las municipalidades carecen de potestad inmediata para retener vehículos, incautar licencias o disponer medidas provisionales, las comisarías sí pueden ejecutar estas actuaciones en el mismo momento de la intervención. Esto asegura que los bienes involucrados no queden liberados antes de que se formalice el procedimiento, cerrando un vacío que actualmente debilita la eficacia del sistema

sancionador y que puede derivar en impunidad o en la pérdida de efectos prácticos de la sanción.

De lo expuesto corresponde analizar de qué manera puede lograrse la viabilidad jurídica para que las comisarías intervengan en los casos complejos. Si bien la papeleta y la resolución de inicio cumplen la misma función de abrir el procedimiento sancionador, la normativa actual distingue de manera rígida las competencias. El artículo 7 del Reglamento Nacional de Tránsito reconoce atribuciones a la Policía únicamente a través de los efectivos de tránsito y carreteras, lo que excluye a las unidades de investigación de accidentes de las comisarías. A ello se suma que el artículo 327 reserva la imposición de papeletas a dichos efectivos y limita la resolución de inicio a las municipalidades y a la SUTRAN. Para superar estas restricciones se requiere modificar ambos artículos, de modo que se habilite expresamente a las SIAT de las comisarías como órganos competentes para realizar labores de fiscalización de gabinete y para emitir resoluciones de inicio en casos complejos, por lo que con este ajuste se otorgaría sustento normativo a su actuación y se adecuaría el régimen sancionador a las necesidades reales de control y sanción.

En conclusión, la normativa vigente no otorga competencia a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el PAS mediante papeleta o resolución de inicio, ni siquiera en casos de accidentes de tránsito o de conducción en estado de ebriedad. En el primer supuesto, la competencia corresponde a los efectivos expresamente asignados al control de tránsito y, en el segundo, a las municipalidades provinciales. No obstante, en la práctica, son las comisarías las que intervienen en primer término, cuentan con capacidad operativa para preservar la escena, realizar actos de investigación, oficiar y recibir los peritajes u otras pruebas y adoptar medidas inmediatas que las municipalidades no pueden ejecutar con la misma inmediatez.

En consecuencia, si bien hoy la normativa no reconoce a las comisarías dicha atribución, sí resulta jurídicamente viable habilitarlas para iniciar el procedimiento administrativo sancionador en los supuestos señalados, no mediante papeletas, sino a través de resoluciones de inicio. Ello requiere una reforma normativa expresa que les otorgue competencia formal, lo que garantizaría la sujeción al principio de legalidad, el respeto del debido procedimiento y, al mismo tiempo, permitiría atender la realidad práctica de sancionar oportunamente infracciones graves relacionadas con accidentes de tránsito y conducción en estado de ebriedad.

CONCLUSIONES

1. **PRIMERA CONCLUSIÓN.** Se concluye que, si bien la normativa vigente no reconoce a las comisarías de la Policía Nacional del Perú competencia para iniciar el PAS por infracciones de tránsito, sí resulta jurídicamente viable facultarlas para hacerlo mediante resolución de inicio en supuestos de accidentes y conducción en estado de ebriedad. Esta viabilidad solo puede concretarse a través de una modificación normativa expresa que les otorgue dicha competencia, lo cual se justifica para prevenir nulidades por incompetencia, asegurar el respeto del principio de legalidad y atender a la realidad práctica, en la que con frecuencia la intervención inicial recae en cualquier efectivo policial, quien pone a disposición de la comisaria de la jurisdicción para su registro y continuidad.
2. **SEGUNDA CONCLUSIÓN.** Se determinó que las papeletas impuestas desde comisarías por la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito devinieron nulas en consecuencia de las causales de nulidad regulados en el inciso 1 y 2 del numeral 10 de la Ley 27444, específicamente por contravenir los artículos 326 y 327 del RETRAN y los defectos de validez como la competencia y el quiebre del procedimiento regular; ello tras fundamentarse que, el policía perteneciente a una SIAT no tiene competencia en tránsito, que el PIT no fue impuesto in situ y que el policía firmante fue distinto al interviniente.
3. **TERCERA CONCLUSIÓN.** Se identificó que las infracciones M01, M02, M37, M38 y M39 son complejas, porque su configuración jurídica depende de pruebas técnicas o científicas que exceden la constatación inmediata en la vía pública; según el caso, se exige pruebas como dosaje etílico o toxicológico, peritaje de accidentes, certificados médico legales, certificado de defunción y otros, sin los cuales no se alcanza un estándar mínimo de suficiencia probatoria; esta es justificable, pues la tipificación exigía un resultado objetivo y verificable, como la constatación de alcohol en la sangre superior al límite legal, la acreditación de una lesión o de la muerte y una pericia que demuestre la inobservancia

de las normas de tránsito, cuya obtención y verificación solo es posible mediante actuaciones posteriores y secuenciadas en el tiempo.

4. **CUARTA CONCLUSIÓN.** Se concluye que la competencia para la fiscalización de tránsito recae exclusivamente en los efectivos policiales asignados a las unidades de control de tránsito y carreteras, quienes estaban habilitados para imponer el PIT conforme al procedimiento previsto en los artículos 326 y 327 del RETRAN. Se concluyen, además, los alcances y limitaciones de las comisarías. En sus alcances, solo pueden intervenir en materia de fiscalización de tránsito mediante operativos coordinados con las unidades de tránsito; y en sus limitaciones, carecen de potestad sancionadora para imponer el PIT, no pueden realizar fiscalización de tránsito de manera autónoma ni iniciar o conducir el procedimiento administrativo sancionador, limitándose exclusivamente a labores de investigación de delitos y faltas.

RECOMENDACIONES

1. **PRIMERA RECOMENDACIÓN.** Se recomienda modificar o incorporar un inciso al artículo 327, así como ajustar el artículo 7 del Reglamento Nacional de Tránsito, otorgando expresamente a las SIAT de las comisarías la competencia para, según corresponda, iniciar el procedimiento administrativo sancionador mediante resolución de inicio o declarar no ha lugar el inicio del mismo, en los supuestos de accidentes de tránsito y conducción en estado de ebriedad, así como en aquellas infracciones que requieren peritaje para su correcta tipificación, tales como las M01, M02, M37, M38 y M39. Esta modificación permitirá canalizar de manera adecuada las infracciones complejas que exceden la simple constatación en la vía pública, evitando nulidades, fortaleciendo el principio de legalidad y dotando de coherencia normativa a la actuación de la Policía Nacional en coordinación con las autoridades sancionadoras.
2. **SEGUNDA RECOMENDACIÓN.** Se recomienda actualizar la directiva R.D. 098-2015-DIRGEN/EMG-PNP de la Policía Nacional, que otorga internamente facultades a las comisarías para la imponer la PIT, con la finalidad de que expresamente establezca la prohibición de imponer la PIT en todas las comisarías. Así también, exigir que la intervención y la imposición de la PIT se realice en el lugar de los hechos por personal asignado al control de tránsito conforme al artículo 327 y 326, a fin de eliminar los vicios que han generado anulaciones reiteradas y garantizar el principio de legalidad.
3. **TERCERA RECOMENDACIÓN.** Se recomienda que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emita lineamientos que orienten la aplicación de las infracciones complejas de tránsito M01, M02, M37, M38 y M39 de manera más realista. Estos lineamientos deberían reconocer que tales infracciones no pueden resolverse únicamente en la vía pública con la intervención inmediata del efectivo policial, sino que requieren un procedimiento que tome en cuenta actuaciones posteriores y la participación de las SIAT;

de esta forma, se lograría un marco sancionador más coherente con la realidad, se reducirían los riesgos de nulidad y se fortalecería la seguridad jurídica en la imposición de sanciones.

4. **CUARTA RECOMENDACIÓN.** Se recomienda que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones precise mediante norma complementaria el procedimiento de actuación de los policías de unidades operativas, comisaria, emergencias, entre otros, en los operativos de fiscalización de tránsito. Esta disposición debe definir con claridad si dichos efectivos pueden imponer papeletas de infracción de tránsito, si únicamente deben constatar la infracción para que el policía de tránsito formalice la papeleta, o si corresponde otro mecanismo de intervención. De esta manera se elimina la incertidumbre actual que surge por la inexistencia de una norma u otro protocolo que índice este procedimiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfaro Victoria, F. (2012). Conceptos jurídicos básicos. *Revista Mexicana de Anestesiología*, 35, 67-76. <https://www.medigraphic.com/pdfs/rma/cma-2012/cma121i.pdf>
- Anchondo Paredes, V. (2012). Métodos de interpretación jurídica. *Universidad Autónoma de Chihuahua, Facultad de Derecho, Chihuahua, 16*, 33-58. <https://biblat.unam.mx/hevila/Quidiuris/2012/vol16/3.pdf>
- Ardila Sepúlveda, L., Cardozo Jiménez, J., & Garcés Ortega, J. (2023). *El debido proceso y la vinculación de un ciudadano al procedimiento administrativo contravencional en materia de tránsito y transporte, en Santiago de Cali, entre 2020 y 2022*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Cooperativa de Colombia]. Repositorio Institucional de la Universidad Cooperativa de Colombia. <https://hdl.handle.net/20.500.12494/52799>
- Armijo, I., Aspillaga, C., Bustos, C., Calderón, A., Cortés, C., Fossa, P., Melipillan, R., Sánchez, A., & Vivanco, A. (2021). *Manual de Metodología de Investigación*. Psicología, Universidad del Desarrollo de la Facultad de Psicología. <https://psicologia.udd.cl/files/2021/04/Metodolog%C3%ADa-PsicologiaUDD-2-1.pdf>
- Asencios Torres, P. (2016). *Manual auto instructivo». Curso validez y nulidad del acto administrativo*. Academia de la Magistratura. <https://www.studocu.com/pe/document/universidad-nacional-san-luis-gonzaga/derecho-laboral/validez-y-nulidad-de-acto-administrativo/9107756>
- Calvopina, J. (2024). *Infracciones en EE.UU.* Abogados.com. <https://www.abogado.com/recursos/ley-criminal/infracciones.html>
- Candia Valer, Y. (01 de febrero de 2025). *¿El efectivo policial asignado a la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) es competente en materia de fiscalización de tránsito terrestre?* LP | Pasión por el Derecho.

<https://lpderecho.pe/efectivo-policial-asignado-seccion-investigacion-accidentes-transito-siat-competente-materia-fiscalizacion-transito-terrestre/>

Caro, J. (2014). *Manual teórico-práctico de teoría del delito*. ARA.

<https://proyectozero24.com/wp-content/uploads/2025/01/Caro-John-2014-Manual-Teorico-Practico.-Teoria-del-Delito.pdf>

Casafranca Álvarez, A. (29 de enero de 2021). *El acto administrativo: concepto, requisitos de validez, nulidad y eficacia*. Lp Pasión por el Derecho. <https://lpderecho.pe/actos-administrativos-concepto-validez-nulidad/>

<https://lpderecho.pe/actos-administrativos-concepto-validez-nulidad/>

Casafranca Álvarez, A. (21 de diciembre de 2023). *Diferencias entre los procedimientos disciplinario y sancionador*. LP Pasión por el Derecho.

<https://lpderecho.pe/diferencias-procedimientos-disciplinario-sancionador/>

Casanova Godoy, V. (2020). *Principio de legalidad en la infracción administrativa por conducir en estado de ebriedad, en la provincia de Trujillo*. [Tesis de Licenciatura, Universidad César Vallejo]. Repositorio Digital Institucional de la Universidad César Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/51931>

Changanaque Vilchez, J. L., & Saucedo Amaya, C. A. (2022). *Abuso funcional de efectivos policiales que no forman parte de la unidad en aplicación de papeletas de tránsito - Pacasmayo 2021*. [Tesis de Grado Repositorio Digital Institucional de la Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Digital Institucional.

<https://hdl.handle.net/20.500.12692/102830>

Código Penal [CP]. (1991). *Decreto Legislativo N.º 635*. 03 de abril de 1991 (Perú).

<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H682692>

Código Procesal Penal [CPP]. (2004). *Decreto Legislativo N.º 957*. 29 de julio del 2004 (Perú).

<https://lpderecho.pe/nuevo-codigo-procesal-penal-peruano-actualizado/>

Constitución Política del Perú [Const]. (1993). Congreso Constituyente Democrático. 29 de

diciembre de 1993 (Perú). https://www.oas.org/juridico/spanish/per_res17.pdf

Corral, Y. (2009). Validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación para la recolección de datos. *Revista de Ciencias de la Educación*, 19, 229-247.

<https://servicio.bc.uc.edu.ve/educacion/revista/n33/art12.pdf>

Corte Superior de Justicia de Cajamarca. (2023). Sala Civil Transitoria. *Sentencia de vista N°*

1103-2023-LA. [https://www.contadoresyempresas.com.pe/poder-judicial-precisa-que-](https://www.contadoresyempresas.com.pe/poder-judicial-precisa-que-acta-de-infraccion-no-califica-como-acto-administrativo-y-asimismo-corroborael-envio-de-alertas-como-requisito-de-validez-de-notificaciones/)

[acta-de-infraccion-no-califica-como-acto-administrativo-y-asimismo-corroborael-](https://www.contadoresyempresas.com.pe/poder-judicial-precisa-que-acta-de-infraccion-no-califica-como-acto-administrativo-y-asimismo-corroborael-envio-de-alertas-como-requisito-de-validez-de-notificaciones/)

[envio-de-alertas-como-requisito-de-validez-de-notificaciones/](https://www.contadoresyempresas.com.pe/poder-judicial-precisa-que-acta-de-infraccion-no-califica-como-acto-administrativo-y-asimismo-corroborael-envio-de-alertas-como-requisito-de-validez-de-notificaciones/)

Corte Suprema de Justicia de la República del Perú. Sala de Derecho Constitucional y Social

Permanente. (2022). *Casación N° 30155-2019, Santa*. Juez Supremo ponente Quispe

Salsavilca. [https://www.gob.pe/13741-consultar-expedientes-judiciales-de-la-corte-](https://www.gob.pe/13741-consultar-expedientes-judiciales-de-la-corte-suprema)

[suprema](https://www.gob.pe/13741-consultar-expedientes-judiciales-de-la-corte-suprema)

Corte Suprema de Justicia de la República. Sala de Derecho Constitucional y Social

Permanente. (2022). *Casación N° 17013-2021, Lima*. Juez Supremo ponente Yaya

Zumaeta. <https://aplicativo.pj.gob.pe/cejssupremo/>

Cortés Cortés, M., & Iglesias León, M. (2004). *Generalidades sobre Metodología de la*

Investigación (Primera ed.). Universidad Autónoma del Carmen.

https://www.unacar.mx/contenido/gaceta/ediciones/metodologia_investigacion.pdf

Danós Ordoñez, J. (2010). ¿Constituye el acto administrativo fuente del Derecho en el Ordenamiento Jurídico Peruano? *Revista De Derecho Administrativo*, 9, 21-31.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13703>

Decreto Legislativo 1267. (2016). *Ley de la Policía Nacional del Perú*. Presidencia de la República del Perú. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1170025>

Decreto Supremo 004-2020-MTC. (2020). *Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios*. Presidencia de la República del Perú.
<https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Reglamento-del-PAS-Especial-de-Tramitaci%C3%B3n-Sumaria-en-materia-de-transporte-y-tr%C3%A1nsito-terrestre-y-sus-servicios-complementarios-DS-N%C2%BA-004-2020-MTC.pdf>

Decreto Supremo 028-2009-MTC. (2009). *Establecen procedimiento de Detección de Infracciones al Tránsito Terrestre por parte del efectivo policial competente en el ámbito urbano*. Presidencia de la República del Perú .
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/344427-028-2009-mtc>

Decreto Supremo N.º 026-2017-IN. (2017). *Reglamento de la Ley de la Policía Nacional del Perú*. Presidencia de la República del Perú.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/571754/Decreto_Supremo_N%C2%BA_026-2017-IN.pdf?v=1585257795

Directiva N° 18-03-2017-DIRGEN/SUB-DHPNP-DIREJESAN-B. (2017). *Dicta normas y procedimientos para la atención de exámenes de dosaje etílico a personas involucradas en la participación de accidentes de tránsito, intervención en operativos de alcoholemia y asuntos laborales a nivel nacional*. Director Ejecutivo de la Sanidad

PNP. <https://jurispol.pe/wp-content/uploads/2025/04/Directiva-de-Procedimientos-de-dosaje-etilico.pdf>

Dulzaides Iglesias, M., & Molina Gómez, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*, 12(2). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011&lng=es&tlng=es.

Ezquiaga Ganuzas, F. (2010). Conflictos Normativos e Interpretación Jurídica. *Tribunal Electoral del Estado de Michocán*, 9-53. <https://teemich.org.mx/wp-content/uploads/2022/02/Conflictos.pdf>

Fernández Ruiz, J. (2016). *Derecho administrativo*. Colección INEHRM. <https://doi.org/https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/4455-derecho-administrativo-coleccion-inehrm>

Hernández Manríquez, J. (2019). *Nociones de hermenéutica e interpretación jurídica en el contexto mexicano*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. <https://repositorio.unam.mx/contenidos/5023175>

Lazaro Ore, R. A. (2021). *La Policía Nacional asignada al control de tránsito y el procedimiento administrativo sancionador en una Municipalidad de Arequipa – 2019*. [Tesis de Grado, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Digital Institucional de la Universidad Cesar Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/73170>

Ley 27444. (2001). *Ley del Procedimiento Administrativo General*. Congreso de la Republica del Perú. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H805476>

Martinez Niza, R. (2019). *La Potestad Sancionadora de la Administración Local.- Problemas en el procedimiento y en la tramitación de expedientes sancionadores de tráfico por*

medio de dispositivos de captación de evidencias visuales. [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid]. Repositorio Institucional de la Universidad de Madrid.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=284315>

Martinez Zamora, M. (2008). El ejercicio de la Conservación del Acto Administrativo en los Procedimientos de Contratación Pública. *Derecho & Sociedad*, 30, 237-249.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/17352>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (2014). *Guía práctica sobre la validez y eficacia de los actos administrativos en el ordenamiento jurídico peruano.* Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico.
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1534118/MINJUS-DGDOJ-Gu%C3%ADa-pr%C3%A1ctica-sobre-la-validez-y-eficacia-de-los-actos-administrativos.pdf?v=1609954505>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2022). *Solicita los procedimientos para la imposición de papeletas de infracción al RETRAN de código M1, M2, M37, M38 y M39.* (Informe N° 585-2022-MTC/18.01). Documentos legales del Gobierno Peruano.
https://drive.google.com/file/d/1IYrBDnqnlkz3YKzfWHO34Hq8h-8ZxHAa/view?usp=drive_link

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023). *Solicita información sobre competencias del efectivo policial asignado al tránsito terrestre.* (Informe N° 1782-MTC/18.01). Documentos Legales del Gobierno Peruano.
https://drive.google.com/file/d/1EsEqTsFMCbF2S24Joi6V6yU8mu4sYH-F/view?usp=drive_link

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). *Solicita opinión técnica.* (Informe N° 970-2022-MTC/18.01). Documentos Legales del Gobierno Peruano.

https://drive.google.com/file/d/14pUF6CpuH6oCoNM4mtQGwKgHC-RKbgRY/view?usp=drive_link

Morón Urbina, J. (2001). Los Actos Administrativos en la nueva Ley del Procedimiento Administrativo General. *Derecho & Sociedad*, 17, 242-257.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/16889>

Morón Urbina, J. (2019). *Comentarios a la Nueva Ley del Procedimiento Administrativo General*. Gaceta Jurídica. <https://andrescusi.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/06/tomo-i-comentarios-a-la-ley-general-del-procedimiento-administrativo.pdf>

Municipalidad Provincial de Ica. (2024). Resolución de Alcaldía N.º 396-2024-AMPI. Portal Web de la Municipalidad Provincial de Ica.
https://mail.muniica.gob.pe/transparencia/GESTION2025/Res_Gerencia2025/RESOLUCI%C3%93N%20DE%20GERENCIA%20MUNICIPAL%20N%C2%BA%200061-2025-GM-MPI.pdf

Municipalidad Provincial de Ascope. (2023). Resolución de Gerencia Municipal N.º 036 2023 MPA/GM. *Resuelve recurso de reconsideración*. Portal Institucional del Gobierno Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/muniascope/normas-legales/5888962-036-2023-mpa-gm>

Municipalidad Provincial de Contumazá. (2023). Resolución de Gerencia Municipal N.º 171-2023-GM/MPCTZA. Portal Web de la Municipalidad Provincial de Contumazá.
<https://www.municontumaza.gob.pe/RESOLUCIONES%20DE%20GERENCIA/2023/171-2023-MPC.pdf>

Municipalidad Provincial de Ica. (2024). Resolución de Alcaldía N.º 258-2024-AMPI. Portal Web de la Municipalidad Provincial de Ica.

https://www.muniica.gob.pe/transparencia/GESTION2024/Reso_Alcaldia2024/RESO_LUCI%C3%93N%20DE%20ALCALD%C3%8DA%20N%C2%BA%20258-2024-AMPI.pdf

Municipalidad Provincial de Ica. (2025). Resolución de Gerencia Municipal N.º 061-2025-GM-MPI. Portal Web de la Municipalidad Provincial de Ica. https://mail.muniica.gob.pe/transparencia/GESTION2025/Res_Gerencia2025/RESOLUCI%C3%93N%20DE%20GERENCIA%20MUNICIPAL%20N%C2%BA%20061-2025-GM-MPI.pdf

Municipalidad Provincial de Leoncio Prado. (2023). Resolución de Alcaldía N.º 856-2023-MPLP. Portal Web de la Municipalidad Provincial de Leoncio Prado. <https://www.munitingomaria.gob.pe/mplp/normasmunicipales/resolucion-de-alcaldia-n%C2%BA-856-2023-mplp>

Muñoz, P. (2022). Lp - Pasión por el Derecho. *Conoce cómo impugnar papeletas de tránsito*. [Vídeo]. Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=BWjEldqyRnw&ab_channel=LP-Pasi%C3%B3nporelDerecho

Pacori Cari, J. (2020). Manual del Procedimiento Administrativo General en el Perú. *Revista Iuris Dictio Perú*, II, 1-55. <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2022/09/Manual-procedimiento-administrativo-general-Peru-Jose-Maria-Pacori-Cari-LPDerecho.pdf>

Pacori Cari, J. (09 de enero de 2025). *Introducción al derecho administrativo de tránsito*. Lp Pasión por el Derecho. https://lpderecho.pe/introduccion-derecho-administrativo-transito/#_ftn47

- Plataforma Digital del Estado Peruano. (2020). *Multas de tránsito*. Portal Web del Ministerio del Interior. <https://www.gob.pe/fr/416-multas-de-transito>
- Quecedo, R., & Castaño, C. (2002). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. *Revista de Psicodidáctica*(14), 5-39. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17501402>
- Ramos Galarza, C. (2020). Los Alcances de una Investigación. *CienciAmérica*, 9(5614-1994), 1-6. <https://doi.org/10.33210/ca.v9i3.336>.
- Reglamento Nacional de Tránsito. (2009). *Decreto Supremo N° 016-2009-MTC*. Presidencia de la República del Perú. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985332>
- Resolución Directoral N° 030-2013-DIRGEN/EMG-PNP. (2013). *Manual de Procedimientos Operativos Policiales*. Director General de la Policía Nacional del Perú. <https://jurispol.pe/wp-content/uploads/2025/04/Manual-de-Procedimientos-Operativos-Policiales-MAPROPOL-JURISPOL.pdf>
- Resolución Directoral N° 098-2015-DIRGEN/EMG-PNP. (2015). *Manual de Organización y Funciones de las Comisarias*. Director General de la Policía Nacional del Perú. <https://jurispol.pe/wp-content/uploads/2025/04/MOF-de-las-Comisarias-PNP.-RD-098-2015-DIRGEN-EMG-PNP.pdf>
- Rodríguez Delgado, J. (2004). Delitos cometidos mediante el empleo de vehículos. *Foro Jurídico*, 03, 218-226. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/18357>

- Rodríguez Jiménez, A., & Pérez Jacinto, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista EAN*(82), 179-200. <https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647>
- Simón Chávez, D. (2012). *El encuadramiento erróneo de la negligencia médica en el delito de lesiones*. [Tesis de Grado Universidad de San Carlos de Guatemala]. Repositorio Institucional de la Universidad de San Carlos de Guatemala. http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_9709.pdf
- Sousa, V., Driessnack, M., & Costa Mendes, I. (2007). Revisión de diseños de investigación resaltantes para enfermería. Parte 1: diseños de investigación cuantitativa. *Latino-am Enfermagem*, 15(3), 1-6. <https://doi.org/10.1590/S0104-11692007000300022>
- Suárez Quiñones, J., & Fernández. (2008). La responsabilidad penal médica por el hecho imprudente. El error de diagnóstico. Jurisprudencia aplicable. *Boletín del Ministerio de Justicia*, 62(2056-2008), 585-625. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2546672>
- Tantaleán Odar, R. (2016). Tipología de las investigaciones jurídicas. *Revista Derecho y Cambio*, 13(43), 1-37. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5456267>
- Tello Vasquez , M. (2023). *Fotoradares en el Cantón Cuenca: Regulación confrontada al principio de legalidad como garantía constitucional al debido proceso. Realidad 2020–2021*. [Tesis de Grado Universidad del Azuay]. Repositorio Institucional de la Universidad del Azuay. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/12915>
- Tomas, R. (2015). Un repaso integral por el delito imprudente. *Revista pensamiento penal*, 1-30. <https://www.pensamientopenal.com.ar/doctrina/41338-repaso-integral-delito-imprudente>

Tribunal Constitucional. (2024). Pleno Jurisdiccional. *Pleno. Sentencia 437/2023. Lima, Sesión de Pleno Jurisdiccional.* <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2024/00014-2021-AI.pdf>

Ugurto Cárdoza, M. (06 de julio de 2022). *¿Es la papeleta de infracción de tránsito un acto administrativo?* LP Pasión por el Derecho. <https://lpderecho.pe/es-la-papeleta-de-infraccion-de-transito-un-acto-administrativo/>

Ulloa Ibáñez, A. (2015). El acto administrativo y sus elementos constitutivos: Estudio sobre la piedra angular del derecho administrativo. *Revista del Foro*, 102, 78-97. <https://vlex.com.pe/vid/acto-administrativo-elementos-constitutivos-772465729>

ANEXOS

Anexo 01: Ficha Resumen

FICHA RESUMEN		
Tipo de Fuente		N° de Ficha
Autor		
Título		
Año		
Entidad editora/emisora		
URL		
Resumen		
Notas		

Fuente. Modelo de ficha comúnmente empleado con regularidad en la investigación documental, adaptado para los propósitos específicos de este estudio.

Anexo 2: Ficha de Análisis Jurídico Documental

FICHA DE ANALISIS JURIDICO DOCUMENTAL	
TIPO DE FUENTE	
AUTOR	
TITULO	
AÑO	
PUBLICACIÓN	
BASE LEGAL OBJETO DE ANALISIS	
URL	
CONTRIBUCIÓN EN ELTEMA	
(Marcar con una X)	
Establece que solo el efectivo asignado al control de transito puede imponer papeltas de transito	
Establece que solo se puede imponer papeletas por el policia interviniente INSITU	X
Establece que los efectivos de comisaria no tienen competencia para imponer papeletas	
RESUMEN DEL CONTENIDO	
FUNDAMENTOS CLAVE	
1	
2	
3	
CONCLUSIONES	

Fuente: Elaboración propia del investigador, desarrollada para desglosar y profundizar en el contenido normativo, doctrinal y jurisprudencial relevante.

Anexo 3: Ficha de Validación


A. Modelo de Ficha de Validación

FICHA DE VALIDACION											
ITEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista		Suficiencia de los ítems para cubrir la dimensión o la información		Organización Lógica y Flujo del Diseño		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
ITEM	Contribución al Objeto de Investigación del Tema										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista						
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1											
2											
3											
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para el análisis de contenido											
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación:											
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial:											
El número de ítems es suficiente para recoger la información.											
VALIDEZ											
APLICABLE											
NO APLICABLE											
DATOS DEL EXPERTO VALIDADOR											
VALIDADOR POR:											
PROFESIÓN:											
AÑOS DE EXPERIENCIA:											
FIRMA:											
TELEFONO/CORREO											

Fuente: Modelo tomado de Corral (2009) autor de la Revista de Ciencias de la Educación, Segunda Etapa, Año 2009, p. 229-247, Vol. 19, N°33, Valencia España. (Modificado para fines de la Investigación)

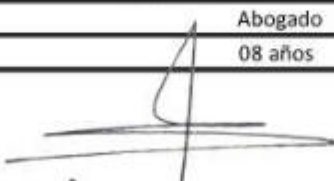
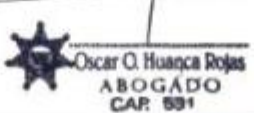
B. Validadores

FICHA DE VALIDACIÓN

FICHA DE VALIDACION											
ITEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista		Suficiencia de los ítems para cubrir la dimensión o la información		Organización Lógica y Flujo del Diseño		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	X		X		X		X		X		--
ITEM	Contribución al Objeto de Investigación del Tema										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista						
	SI	NO	SI	NO	SI	NO					
1	X		X		X						
2	X		X		X						
3	X		X		X						
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para el análisis de contenido									X		--
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación:									X		--
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial:									X		--
El número de ítems es suficiente para recoger la información.									X		--
VALIDEZ											
APLICABLE			X								
NO APLICABLE											
DATOS DEL EXPERTO VALIDADOR											
VALIDADOR POR:			Alan Luis Armaza Deza								
PROFESIÓN:			Abogado								
AÑOS DE EXPERIENCIA:			4 años								
FIRMA:			 Alan L. Armaza Deza ABOGADO C.A.R. 7488								
TELEFONO/CORREO			abogadoarmaza@gmail.com								

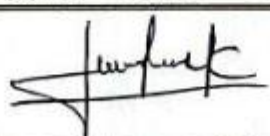
Fuente: Modelo tomado de Corral (2009) autor de la Revista de Ciencias de la Educación, Segunda Etapa, Año 2009, p. 229-247, Vol. 19, N°33, Valencia España. (Modificado para fines de la Investigación)

FICHA DE VALIDACIÓN

FICHA DE VALIDACION											
ITEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista		Suficiencia de los ítems para cubrir la dimensión o la información		Organización Lógica y Flujo del Diseño		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	X		X		X		X		X		--
ITEM	Contribución al Objeto de Investigación del Tema										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista						
	SI	NO	SI	NO	SI	NO					
1	X		X		X						
2	X		X		X						
3	X		X		X						
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para el análisis de contenido									X		--
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación:									X		--
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial:									X		--
El número de ítems es suficiente para recoger la información.									X		--
VALIDEZ											
APLICABLE			X								
NO APLICABLE											
DATOS DEL EXPERTO VALIDADOR											
VALIDADOR POR:			Oscar Osmar HUANCA ROJAS								
PROFESIÓN:			Abogado								
AÑOS DE EXPERIENCIA:			08 años								
FIRMA:			 								
TELEFONO/CORREO			HuacaRojasabogados@gmail.com								

Fuente: Modelo tomado de Corral (2009) autor de la Revista de Ciencias de la Educación, Segunda Etapa, Año 2009, p. 229-247, Vol. 19, N°33, Valencia España. (Modificado para fines de la Investigación)

FICHA DE VALIDACIÓN

FICHA DE VALIDACION												
ITEM	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista		Suficiencia de los ítems para cubrir la dimensión o la información		Organización Lógica y Flujo del Diseño			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	—	
	X		X		X		X		X		—	
ITEM	Contribución al Objeto de Investigación del Tema										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del analista							
	SI	NO	SI	NO	SI	NO						
1	X		X		X							
2	X		X		X							
3	X		X		X							
ASPECTOS GENERALES										SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para el análisis de contenido										X		—
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación:										X		—
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial:										X		—
El número de ítems es suficiente para recoger la información.										X		—
VALIDEZ												
APLICABLE			SI X									
NO APLICABLE			—									
DATOS DEL EXPERTO VALIDADOR												
VALIDADOR POR:			Luis Miguel Romero fernandez									
PROFESIÓN:			S2 PNP									
AÑOS DE EXPERIENCIA:			02 años SIAT - 08 años efectivo PNP									
FIRMA:												
TELEFONO/CORREO			luismiguel576@gmail.com.									

Fuente: Modelo tomado de Corral (2009) autor de la Revista de Ciencias de la Educación, Segunda Etapa, Año 2009, p. 229-247, Vol. 19, N°33, Valencia España. (Modificado para fines de la Investigación)

ANEXO 4: Matriz de Consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA		
PROBLEMAS	OBJETIVOS	ASPECTOS METODOLÓGICOS
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	
¿Es jurídicamente viable facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el procedimiento administrativo sancionador por infracciones de tránsito en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad, considerando los límites establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito?	Analizar la viabilidad jurídica de facultar a las comisarías de la Policía Nacional del Perú para iniciar el procedimiento administrativo sancionador por infracciones de tránsito en casos de accidentes y conducción en estado de ebriedad, a la luz del marco normativo vigente.	<p>Tipo de investigación: Cualitativa, dogmática. Diseño: No experimental, exploratorio, análisis documental. Población: Todo el universo normativo, doctrinal, jurisprudencial y administrativo referido a la competencia sancionadora en materia de tránsito en el Perú. Muestra: - Informes del MTC: N.º 585-2022-MTC/18.01, N.º 1782-2023-MTC/18.01, N.º 970-2024-MTC/18.01. - Resoluciones municipales: RA N.º 856-2023-MPLP, RGM N.º 133-2024-MPH/G.M., RGM N.º 171-2023-GM/MPCTZA, RGM N.º 036-2023-MPA/GM, RA N.º 258-2024-AMPI, RGM N.º 0061-2025-GM-MPI. - Jurisprudencia: Casación N.º 30155-2019-Del Santa, Casación N.º 17013-2021-Lima, Sentencia del TC N.º 00437-2023-PA/TC. Técnica: Análisis documental. Instrumentos: Fichas de resumen y fichas de análisis jurídico-documental.</p>
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	
a) ¿Qué consecuencias jurídicas genera la imposición de papeletas de tránsito por parte de las secciones de investigación de accidentes de tránsito de las comisarías, cuando estas no se encuentran expresamente autorizadas por el Reglamento Nacional de Tránsito?	a) Examinar las consecuencias jurídicas derivadas de la imposición de papeletas por parte de las comisarías sin habilitación normativa expresa.	
b) ¿Qué tipo de infracciones de tránsito, por su complejidad o carga probatoria, requieren un procedimiento especial para su debida sanción?	b) Identificar qué tipos de infracciones de tránsito, por su complejidad, requieren un procedimiento especial dentro del régimen sancionador.	
c) ¿Cuáles son los límites y alcances de la competencia sancionadora de los efectivos policiales asignados al control de tránsito y de los efectivos de las comisarías que intervienen en accidentes de tránsito?	c) Determinar los límites y alcances de la competencia sancionadora de los efectivos policiales de tránsito y de los efectivos de las comisarías.	

ANEXO 5: Solicitud de acceso a la información pública

A. Cargo solicitud presentado al MTC



Franco Armaza <francoarmaza@gmail.com>

MPT - Mesa de Partes Virtual

GS-MPT <sistemasmunitrujillo@gmail.com>

9 de junio de 2025, 5:05 p.m.

Responder a: GS-MPT <mesadepartesvirtual@munitrujillo.gob.pe>

Para: francoarmaza@gmail.com

Hola, JORGE FRANCO

Su solicitud ha sido registrada con los siguientes datos:

DATOS INTERESADO	
N° Solicitud	161275
Tipo Documento	DNI
N° Documento	70900051
Nombres	JORGE FRANCO
Apellidos	ARMAZA DEZA
Correo	francoarmaza@gmail.com
Celular	904040585
Dirección	JR.JULIO C.TELLO 207 URB.LA CAPILLA
DATOS DOCUMENTO	
Información Requerida	Copia digital de cinco (5) resoluciones emitidas por su entidad que hayan declarado la nulidad de papeletas de infracción al tránsito, entre los años 2020 y 2025, en virtud de alguno de los siguientes supuestos: a) La papeleta no fue impuesta in situ, es decir, no fue colocada en el momento y lugar de la comisión de la infracción, conforme a lo establecido en el artículo 327 del Reglamento Nacional de Tránsito (RETRAN). b) La papeleta fue impuesta por un efectivo PNP no asignado al control del tránsito. c) La papeleta fue impuesta por un efectivo distinto al que realizó la intervención. d) La nulidad fue sustentada en lo señalado en alguno de los siguientes informes emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones: <input type="checkbox"/> Informe N.º 1782-2023-MTC/18.01 <input type="checkbox"/> Informe N.º 585-2022-MTC/18.01 <input type="checkbox"/> Informe N.º 970-2024-MTC/18.01 <input type="checkbox"/> Informe N.º 2348-2024-MTC/17.03
Area Solicitada	GERENCIA DE TRANSPORTE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
Procedimiento	Acceso a la Información Pública .
En Representación de	A Nombre Propio
Formato Entrega	Correo electrónico

Hora Registro: 09/06/2025 05:05 PM

NOTA: El ingreso de la presente documentación, no implica la aceptación de lo solicitado. Una vez que su solicitud sea verificada se le notificará al correo electrónico registrado con su número de expediente generado. Si su solicitud presenta inconsistencias en los datos diligenciados ó el documento digitalizado no es legible su solicitud será OBSERVADA y deberá verificar los motivos del observado y realizar una nueva solicitud teniendo en cuenta haber corregido las causales de lo observado.

Gracias,
Unidad de Trámite Documentario - MPT

Nota: La imagen corresponde a la constancia de registro en la Mesa de Partes Virtual del MPT, en la cual se solicita acceso a informes emitidos por el MTC, entre ellos los N.º 585-2022-MTC/18.01, N.º 1782-2023-MTC/18.01 y N.º 970-2024-MTC/18.01.

B. Entrega de documentos solicitados al MTC



Franco Armaza <francoarmaza@gmail.com>

Notificacion Electronica MTC.

notificacioneselectronicas@mtc.gob.pe <notificacioneselectronicas@mtc.gob.pe>

19 de junio de 2025,
5:24 p.m.

Para: francoarmaza@gmail.com
CC: tercernotificador@mtc.gob.pe

Estimado(a),
JORGE FRANCO ARMAZA DEZA,
ARMAZA DEZA JORGE FRANCO,

Por encargo de la COORDINACION GENERAL DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA del Ministerio de Transportes y

Comunicaciones se tiene por finalidad notificar el/la **OFICIO N° 3873-2025-MTC/04.02.99** y anexo adjunto del expediente T-268830-2025, **por lo tanto, agradeceré se sirva confirmar la recepción de la presente comunicación.**

Los documentos se pueden validar a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3874916> ingresando el número de expediente T-268830-2025 y la siguiente clave: WLLIND

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuenta con una Mesa de Partes Virtual (MPV-MTC) que es la plataforma digital que permitirá, desde cualquier lugar y momento la presentación de documentos ante este ministerio, al cual podrá acceder a través del siguiente enlace: <https://mpv.mtc.gob.pe/>

Muchas gracias por su atención.

Saludos cordiales,

Atte.
Sistemas de Tramite documentario - MTC
Departamento de Sistemas / OGTI



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

noname
20K

ANEXO 6: Propuesta de reforma del Reglamento Nacional de Tránsito



Decreto Supremo

N° -2025-MTC

Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, en lo referido a las competencias de la Policía Nacional del Perú y a la detección de infracciones por denuncia

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal a) del artículo 16 de la citada Ley señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los reglamentos nacionales establecidos en dicha Ley, así como aquellos que resulten necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, regula el uso de las vías públicas terrestres y las actividades vinculadas con el transporte, incluyendo los mecanismos para la detección de infracciones de tránsito;

Que, en la práctica, las Secciones de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de las comisarías de la Policía Nacional del Perú intervienen de manera inmediata en casos de accidentes de tránsito, presunta conducción en estado de ebriedad o intoxicación y en infracciones muy graves que requieren la obtención de medios probatorios especializados, como dosaje etílico, análisis toxicológico, peritajes de tránsito y certificados médico-legales;

Que, sin embargo, el artículo 7 del Reglamento Nacional de Tránsito no reconoce expresamente a las SIAT como órganos competentes en materia de tránsito terrestre, y el artículo 327, numeral 3, limita la detección de infracciones por denuncia a la autoridad

competente de manera general, lo que genera restricciones jurídicas para que las SIAT puedan iniciar y formalizar el procedimiento administrativo sancionador en los supuestos señalados;

Que, en atención a lo expuesto, resulta necesario modificar los artículos 7 y 327, numeral 3, del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, a fin de habilitar expresamente a las SIAT de las comisarías de la Policía Nacional del Perú como órganos competentes para la recepción de denuncias ciudadanas, la tramitación de intervenciones directas y la emisión de resoluciones de inicio del procedimiento administrativo sancionador, garantizando el principio de legalidad, el debido procedimiento y una adecuada fiscalización;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; y el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01;

DECRETA:

Artículo 1.- Modificación del artículo 7 del Reglamento Nacional de Tránsito

Modificación del artículo 7 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, en los siguientes términos:

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, así como de las Secciones de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de las comisarías, de conformidad con el presente Reglamento, es competente para:

(se mantienen los literales y atribuciones que ya figuran en el artículo 7 vigente, sin cambios adicionales).

Artículo 2.- Modificación del artículo 327, numeral 3, del Reglamento Nacional de Tránsito

Modificación del numeral 3 del artículo 327 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, en los siguientes términos:

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

(...)

3.- Detección de infracciones por denuncia ciudadana

En los casos de infracciones detectadas por cualquier ciudadano, persona jurídica o entidad pública, el denunciante debe identificarse ante la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de la comisaría de la Policía Nacional del Perú, indicando el hecho o conducta denunciada, así como la fecha y lugar en que

se produjo, y acompañando, de ser posible, medios probatorios fílmicos, fotográficos u otros que permitan identificar la infracción y la Placa Única de Rodaje del vehículo respectivo.

En los casos de accidentes de tránsito, presunta conducción en estado de ebriedad o intoxicación, así como en aquellas infracciones que requieren actuaciones ulteriores para su correcta tipificación y atribución de responsabilidad, entre ellas las infracciones M01, M02, M37, M38 y M39, corresponde a la SIAT de la comisaría de la Policía Nacional del Perú realizar las actuaciones necesarias, incluyendo el dosaje etílico, análisis toxicológico, peritajes de tránsito, certificados médico-legales u otros de naturaleza análoga, a fin de determinar la existencia de la infracción.

3.1 Cuando de la evaluación se determine que los hechos denunciados o puestos en conocimiento no justifican el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, se declara no ha lugar y se dispone su archivamiento.

3.2 Cuando de la evaluación se determine la presunta comisión de una infracción, se dispone el inicio del procedimiento administrativo sancionador de oficio, conforme a lo establecido en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2020-MTC.

3.3 En cualquiera de los supuestos anteriores, la SIAT remite las actuaciones a la Municipalidad Provincial o a la SUTRAN, según corresponda, para la continuación del procedimiento administrativo sancionador o para el control posterior que resulte necesario.

Artículo 3.- Publicación

El presente Decreto Supremo se publica en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el diario oficial *El Peruano*.

Artículo 4.- Refrendo

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

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. - Entrada en vigencia

Las modificaciones previstas en el presente Decreto Supremo entran en vigencia a los noventa (90) días calendario contados desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial *El Peruano*, plazo durante el cual las entidades involucradas adecuan sus procedimientos internos para el cumplimiento de lo dispuesto.

Segunda. - Adecuación de procedimientos

La Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, aprueba en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario los lineamientos para la tramitación de denuncias e intervenciones a cargo de la SIAT de las comisarías, asegurando la articulación con las Municipalidades Provinciales y la SUTRAN.

Tercera. - Coordinación interinstitucional

La SIAT de las comisarías de la Policía Nacional del Perú, **las** Municipalidades Provinciales y la SUTRAN coordinan entre sí para garantizar la continuidad del procedimiento administrativo sancionador y el ejercicio del control posterior, conforme a sus competencias.