

INFORME N° 224-2013/GEL



A : **Hebert Eduardo Tassano Velaochaga**  
Presidente del Consejo Directivo

DE : **José Antonio Tirado Barrera**  
Gerente Legal

ASUNTO : **Informe sobre Proyecto de Ley N° 2799/2013-CR, que propone regular la ubicación y transparencia de los lugares sujetos a controles de velocidad y de los equipos que generan fotopapeletas**

REFERENCIA : Oficio N° 287-2013-2014-CTC/CR  
Memorándum N° 209-2013/GEE  
Memorándum N° 318-2013/SNM

**I. ANTECEDENTES**

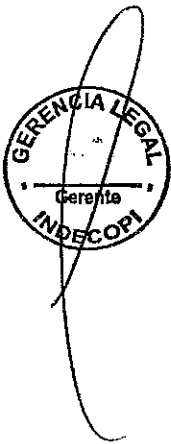
Me dirijo a Usted con relación al oficio de la referencia, mediante el cual el Lic. Leonidas Huayama Neira, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicita opinión sobre el proyecto de ley del asunto.

Teniendo en cuenta el contenido de dicho proyecto, a efectos de lo solicitado se analizará el mismo desde los puntos de vista técnico y económico.

**II. ANÁLISIS**

**II.1 Cuestión previa: Respeto a la competencia del INDECOPI**

1. De conformidad con el Literal g) del Numeral 2.1 del Artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1033, que aprueba la Ley de Organización y Funciones de nuestra institución, el INDECOPI está encargado de establecer las políticas de normalización, acreditación y metrología.
2. Bajo este contexto, uno de sus órganos de línea lo constituye el Servicio Nacional de Metrología que, de acuerdo a lo dispuesto en el Numeral 45.1 del Artículo 45 del mismo cuerpo normativo, "es el ente rector de la metrología nacional en el campo científico, industrial y legal conforme a las normas de la materia y, como tal, promueve la implementación y desarrollo del Sistema Legal de Unidades de Medida y la trazabilidad internacional de las mediciones efectuadas en el país conforme a lo dispuesto en las normas de la Organización Mundial del Comercio, los acuerdos de libre comercio y las normas supranacionales y nacionales correspondientes".



3. El Numeral 45.2 del mismo artículo precitado, precisa cuáles son las características que posee el Servicio Nacional de Metrología, consignando como una de sus funciones, el emitir certificaciones metroológicas.
4. De esta manera, el Servicio Nacional de Metrología no tiene facultades para efectuar controles a los instrumentos de medición, más allá de establecer las normas de metrología legal que fijan los requisitos metroológicos y los métodos de ensayo para su comprobación.

## **II.2 Respecto a los alcances del proyecto desde el punto de vista técnico**

5. De la lectura del proyecto en relación con el cual se solicita opinión, se advierte que éste gira en torno a los siguientes aspectos que resultan de competencia de nuestra entidad:

### **- En cuanto a la ubicación de los medidores de velocidad y su difusión**

6. Las modificaciones propuestas al Artículo 81 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, y al Artículo 17 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Artículos 2 y 3 del proyecto de ley), suponen únicamente la existencia de equipos o instrumentos de medición de velocidad en lugares o puntos fijos.

7. Sin embargo, esto no se encuentra acorde con lo establecido en la Norma Metroológica Peruana NMP 013:2010 "Instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor. Cinemómetros", aprobada por el Servicio Nacional de Metrología mediante Resolución N° 002-2010/SNM-INDECOPI, publicada el 21 de agosto de 2010. En efecto, según esta norma existen tres tipos de medidores de velocidad:

- (i) Medidor de velocidad fijo: que es instalado en un local definido de carácter permanente.
- (ii) Medidor de velocidad portátil (estático): que realiza la medición en una posición fija, no en movimiento.
- (iii) Medidor de velocidad móvil: que es instalado en un vehículo en movimiento que realiza la medición a lo largo de una vía.

8. Precisamente en virtud de lo anterior, el Servicio Nacional de Metrología ha venido realizando certificaciones de medidores de velocidad fijos y portátiles (estáticos), de acuerdo a las disposiciones legales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La relación de tales certificaciones se encuentra publicada en la página web del INDECOPI.

### **- En cuanto a la tolerancia sobre el límite de velocidad establecido**

9. La modificación propuesta al Artículo 324 del Decreto Supremo N° 016-2009 MTC, que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (Artículo 4 del proyecto de ley), precisa que cuando se detecten infracciones al tránsito mediante medios o mecanismos electrónicos, computarizados o tecnológicos, "se establece un margen de tolerancia de hasta cinco kilómetros por hora más, sobre el establecido".



10. Sobre el particular, el Servicio Nacional de Metrología en el Memorandum N° 318-2013/SNM, ha señalado que para decidir si un vehículo ha sobrepasado un límite de velocidad determinado, es conveniente establecer un margen de tolerancia sobre tal límite, de modo tal que se tenga la suficiente seguridad de que la infracción realmente ha sido cometida. Esta práctica es la que se sigue en otros países.
11. Ahora bien, el Servicio Nacional de Metrología precisa también que en las verificaciones de medidores de velocidad, los errores encontrados en ellos no sobrepasan los 3 km/h con una incertidumbre asociada no mayor a 2 km/h.

Considerando que cuando se emplean estos equipos no se hace la corrección por los errores encontrados al medidor de velocidad durante su verificación, se tiene que la velocidad real del vehículo puede ser menor hasta en un valor igual al error máximo permisible del medidor de velocidad.

Además de lo señalado, debe considerarse que toda calibración tiene asociado un margen de incertidumbre.

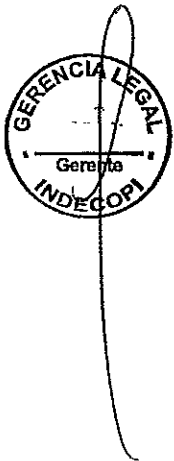
12. Teniendo en cuenta lo anterior, el Servicio Nacional de Metrología sugiere como tolerancias sobre el límite de velocidad, las siguientes:

- Para medidores de velocidad fija y portátil (estático) : 7 km/h
- Para medidores de velocidad móvil : 10 km/h

Cabe precisar que este análisis ha sido realizado considerando velocidades de hasta 100 km/h.

- **En cuanto al procedimiento para el levantamiento de la papeleta**

13. El texto del Artículo 327 del antes mencionado Decreto Supremo N° 016-2009 MTC (Artículo 4 del proyecto de ley), también sujeto a modificación, hace referencia a medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos "*debidamente homologados y/o calibrados*" por el INDECOPÍ.
14. Sobre el particular, es importante señalar que el Servicio Nacional de Metrología, dentro del ámbito de la metrología legal, emite certificados de aprobación de modelo cuando los ensayos son realizados en sus laboratorios, y homologa certificados de aprobación de modelo emitidos en el extranjero; asimismo, para el caso de verificaciones, emite certificados de verificación.
15. En ese contexto, la labor del Servicio Nacional de Metrología consiste en certificar los medidores de velocidad (cinemómetros); no efectúa homologación de ellos.
16. Por lo anterior, se sugiere que la norma mencionada lleve la frase "*debidamente certificados por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPÍ*", cuando se refiera a los medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que ayuden en la detección de infracciones.



### **II.3 Respetto a los alcances del proyecto desde el punto de vista económico**

17. En el proyecto sobre el cual se solicita opinión, se han identificado dos aspectos que a continuación se abordarán desde una perspectiva económica:

- **En cuanto al tratamiento de las infracciones por exceso de velocidad**

18. Las modificaciones propuestas a los Artículos 324 y 327 del Decreto Supremo N° 016-2009 MTC (Artículo 4 del proyecto de ley), básicamente inciden en suspender multas impuestas por una primera infracción al tránsito, haciéndose efectivas recién cuando se cometa la misma infracción por segunda vez, siendo el monto final a pagar el valor acumulado de las dos infracciones.

19. Sobre el particular, conforme a lo manifestado por la Gerencia de Estudios Económicos en el Memorándum N° 209-2013/GEE, es importante tener en cuenta que uno de los principios básicos en materia de multas es la disuasión de las conductas infractoras, para lo cual se enfrenta el valor económico del beneficio del infractor y el valor del daño que puede ocasionar la infracción. De esta manera, la multa debe imponerse en relación directa, y como mínimo en la misma proporción, del daño ocasionado.

20. Teniendo en cuenta lo anterior, suspender la multa para primeras infracciones al tránsito, conforme es propuesto en el proyecto, no parece ser consistente con este principio, por lo que se sugiere su revisión.

- **En cuanto al análisis costo beneficio**

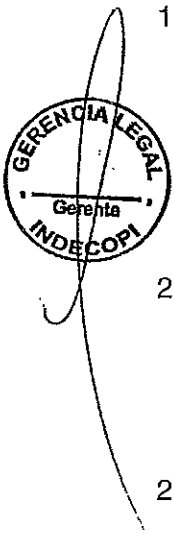
21. En la exposición de motivos del proyecto se precisa que la iniciativa en cuestión no irroga gastos al Estado Peruano y, en todo caso, gracias a la transparencia de los controles mecanizados de velocidad, se influirá positivamente en el respeto a los límites de velocidad y habrá un beneficio derivado de la disminución de accidentes de tránsito.

22. Al respecto, esta Gerencia comparte la opinión de la Gerencia de Estudios Económicos en el sentido que se debe aplicar un enfoque más general para la valoración económica de la norma, principalmente basado en principios de bienestar económico. Bajo este enfoque, partiendo de la base de la situación actual, se debe analizar el impacto de la norma, en términos monetizados, sobre todos los agentes relevantes de la economía que pueden verse afectados por la misma, tales como municipalidades, conductores, entre otros.

### **III. CONCLUSIONES**

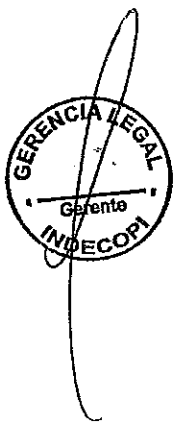
1. De conformidad con el Literal g) del Numeral 2.1 del Artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1033, el INDECOPI es la entidad encargada de establecer las políticas de normalización, acreditación y metrología. En esta última materia, cuenta con el Servicio Nacional de Metrología como órgano de línea encargado, entre otras funciones, de emitir certificaciones metrológicas.

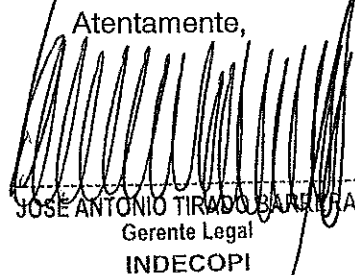
2. Las modificaciones legales propuestas por el proyecto, que suponen únicamente la existencia de equipos o instrumentos de medición de velocidad en lugares o puntos fijos, no se encuentran acorde con lo establecido en la Norma Metrológica Peruana NMP 013:2010 "Instrumentos destinados a medir la



velocidad de circulación de vehículos a motor. Cinemómetros”, según la cual existen tres tipos de medidores de velocidad:

3. La modificación legal propuesta por el proyecto, en relación con el establecimiento de un margen de tolerancia, debe tomar en consideración los errores encontrados en las verificaciones de medidores de velocidad así como el hecho que toda calibración tiene asociado una incertidumbre. En virtud de lo anterior, el Servicio Nacional de Metrología sugiere como tolerancias sobre el límite de velocidad, 7 km/h para medidores de velocidad fija y portátil (estático) y 10 km/h para medidores de velocidad móvil.
4. Considerando que la labor del Servicio Nacional de Metrología con respecto a medidores de velocidad (cinemómetros) consiste en certificar los mismos, se sugiere que en el Artículo 327 del Decreto Supremo N° 016-2009 MTC, se reemplace la frase “*debidamente homologados y/o calibrados*”, cuando se hace referencia a medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que ayuden en la detección de infracciones, por la frase “*debidamente certificados por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI*”.
5. De otro lado, se sugiere revisar la propuesta de suspender la multa para primeras infracciones al tránsito, pues podría no resultar consistente con la finalidad disuasoria que corresponde a este tipo de sanción; así como aplicar un enfoque más general para la valoración económica de la norma, analizándose el impacto que esta puede tener, en términos monetizados, sobre todos los agentes relevantes de la economía que pueden verse afectados por la misma.



Atentamente,  
  
JOSÉ ANTONIO TIRADO BARRERA  
Gerente Legal  
INDECOPI

Lima, 28 de noviembre de 2013

