

# **Sobre la Escala Monetaria de Multas por Infracciones de Tránsito en el Perú**

Revisión y Recomendaciones

## **INFORME TÉCNICO**

Septiembre de 2026



Fundación  
**TRANSITEMOS®**  
Unidos por un transporte eficiente

**Elaboración:**

Fundación TRANSITEMOS®

Septiembre de 2026

Av. Jorge Basadre Grohmann N° 157, Int. 701-702, San Isidro, Lima - Perú

[www.transitemos.org](http://www.transitemos.org)

[contacto@transitemos.org](mailto:contacto@transitemos.org)

TRANSITEMOS®, fundación privada sin fines de lucro, nace para motivar un cambio de actitud en la comunidad, promoviendo medidas y acciones de alto nivel técnico como Política Prioritaria de Estado. Así, juntos, autoridades y comunidad, lograremos un transporte y un tránsito eficientes, seguros y saludables, que nos conduzcan hacia una movilidad sostenible. Somos un grupo de profesionales especializados que se han unido para buscar soluciones, incentivar su aplicación y apoyar propuestas en materia de transporte y tránsito eficientes que nos encaminen hacia una movilidad sostenible.

**Recomendación para citar:**

Fundación TRANSITEMOS®. (2026). *Sobre la Escala Monetaria de Multas por Infracciones de Tránsito en el Perú. Revisión y Recomendaciones. Informe Técnico Septiembre de 2026.* Fundación TRANSITEMOS®.

# **Sobre la Escala Monetaria de Multas por Infracciones de Tránsito en el Perú**

Revisión y  
Recomendaciones

## **1. INTRODUCCIÓN**

El presente documento desarrolla un análisis comparativo de las escalas económicas asociadas a las multas por infracciones de tránsito en el Perú y en otros países. El análisis se concentra en el valor monetario de las sanciones. No se incorporan al análisis general medidas adicionales, como la asignación de puntos o los efectos de la reincidencia.

## **2. ANTECEDENTES**

### **2.1. CONTROL DE VELOCIDAD: PROPUESTA DE ACCIÓN**

En 2012, la Fundación TRANSITEMOS presentó la propuesta “Control de Velocidad: Propuesta de Acción”, en la que ya identificaba la necesidad de revisar el tratamiento sancionador del exceso de velocidad en el Perú. La propuesta planteaba reemplazar la aplicación uniforme de la infracción M20 por un régimen gradual de sanciones, de manera que la calificación de la infracción, el monto de la multa y los puntos asignados aumentaran en función de la magnitud del exceso de velocidad. El planteamiento se sustentaba en los principios de razonabilidad y proporcionalidad de la sanción y advertía, además, que una fiscalización insuficiente combinada con sanciones percibidas como desproporcionadas podía afectar la legitimidad del sistema de control. La presente propuesta retoma este antecedente y actualiza dicho enfoque a partir de la regulación vigente y de la comparación de las escalas sancionadoras aplicadas actualmente en otros países.

## **2.2. DECRETO SUPREMO N° 017-2026-MTC QUE ESTABLECE UN RÉGIMEN TEMPORAL DE REDUCCIÓN DE MULTAS**

El 25 de agosto de 2026, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) emitió el Decreto Supremo N° 017-2026-MTC que establece un régimen temporal de reducción de multas en materia de tránsito y transporte terrestre. La norma establece una reducción de 90 % de determinadas multas. El beneficio tiene una vigencia de 90 días calendario para las infracciones de tránsito y de 180 días calendario para las infracciones de transporte.

De acuerdo con la norma, el régimen comprende multas pendientes de inicio del procedimiento sancionador, en trámite, firmes, impugnadas, en ejecución coactiva y aquellas impuestas durante su vigencia. El acogimiento es voluntario y se concreta con el pago, tras lo cual la entidad competente concluye y archiva el procedimiento sancionador o de ejecución coactiva. Asimismo, los procedimientos archivados mediante este régimen no generan ni mantienen efectos de acumulación de puntos en la licencia de conducir y tampoco son computables para determinar la reincidencia o la habitualidad.

La norma señala que se excluyen determinadas infracciones de este beneficio, consideradas de especial gravedad o riesgo, manteniendo para ellas un tratamiento sancionador más severo, como es el caso de las infracciones tipificadas con los códigos F.1, F.7 y T.3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017- 2009-MTC, que corresponden a faltas graves y muy graves vinculadas a la informalidad y la falta de condiciones de seguridad en el transporte terrestre; y las infracciones tipificadas con los códigos M.1, M.2, M.3, M.4, M.20.C, M.27, M.28, M.37, M.38 y M.39 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC. Estas faltas corresponden a conductas de carácter muy grave que ponen en alto riesgo la seguridad vial o involucran siniestros e informalidad:

- **M.1, M.2, M.3 y M.4.** Conducción bajo efectos del alcohol o drogas, negativa a someterse a pruebas y accidentes asociados.
- **M.20.C.** Exceso de velocidad en supuestos agravados.
- **M.27 y M.28.** Uso indebido de documentos o conducción de vehículos inhabilitados.
- **M.37, M.38 y M.39.** Accidentes de tránsito con daños personales, lesiones graves o muerte.

De igual manera, quedan excluidas otras infracciones referidas a informalidad o agresión a inspectores establecidas en las normas aprobadas por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y en las ordenanzas de las municipalidades provinciales.

## **3. ANÁLISIS**

### **3.1. LA IDONEIDAD DE LA UIT COMO REFERENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE MULTAS**

Los países emplean distintas referencias para fijar las multas de tránsito, tales como unidades tributarias, salarios mínimos o montos fijos en moneda nacional, los que se pueden observar en la Tabla 1. En el Perú, se utiliza la Unidad Impositiva Tributaria (UIT), conforme a lo establecido en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC). A diferencia de la Remuneración Mínima Vital (RMV), cuyo ajuste es esporádico, impredecible y muchas veces político, la UIT se actualiza anualmente mediante criterios técnicos

basados en factores económicos como la inflación. En las últimas décadas, la RMV ha crecido a un ritmo mucho mayor que la UIT <sup>1</sup>. Por ello, vincular las multas a la RMV podría provocar que su valor se incremente de forma acelerada y desproporcionada, lo que no guardaría relación con la realidad económica del país. En consecuencia, la UIT resulta un indicador mucho más eficiente y justificado para actualizar las sanciones viales.

*Tabla 1 Referencias base de las multas de tránsito por país*

| País     | Base para calcular la multa                       |
|----------|---------------------------------------------------|
| Perú     | UIT - Unidad Impositiva Tributaria                |
| Chile    | UTM - Unidad Tributaria Mensual                   |
| Ecuador  | SBU - Salario Básico Unificado                    |
| Colombia | SMLDV - Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes |
| Brasil   | Montos fijos en reales (R\$)                      |
| España   | Montos fijos en euros (€)                         |

Fuente: Reglamentos de tránsito de cada país.

Elaboración propia.

### **3.2. ALTA DISPERSIÓN EN LOS MONTOS DE LAS MULTAS POR INFRACCIONES MUY GRAVES**

El Reglamento Nacional de Tránsito del Perú clasifica las infracciones en leves, graves y muy graves. Sin embargo, la dispersión de los montos varía considerablemente entre estas categorías. Mientras que las infracciones leves y graves presentan valores homogéneos, las muy graves muestran una gran dispersión, desde el 12 % hasta un 150 % de la UIT (ver Tabla 2).

<sup>1</sup> Entre 2005 y 2025, la UIT aumentó 62.1 %, mientras que la RMV aumentó 145.7 %. Fuentes: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), serie histórica de valores de la UIT; y Banco Central de Reserva del Perú (BCRP), serie "Remuneración Mínima Vital - Nominal (S/)".

**Tabla 2 Categoría de infracciones y sus valores típicos**

| Categoría                      | Valor de referencia         | Valor nominal aprox. S/ y US\$ <sup>2</sup> |
|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------|
| Leve                           | 4 % de la UIT* <sup>3</sup> | S/ 220 o US\$ 65                            |
| Grave                          | 8 % de la UIT               | S/ 440 o US\$ 129                           |
| Muy grave (nivel base)         | 12 % de la UIT              | S/ 660 o US\$ 194                           |
| Muy grave (niveles superiores) | >12 % hasta 150 % de la UIT | Variable                                    |

Fuente: Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC).

Elaboración propia.

### 3.3. AMPLIA DIFERENCIA ENTRE LA MULTA NOMINAL Y LA EFECTIVAMENTE PAGADA

Aproximadamente, el 79 % de las infracciones de tránsito pueden acceder al régimen ordinario de reducción por pronto pago. Durante los primeros cinco días hábiles, se aplica un descuento del 83 %, por lo que el infractor paga únicamente el 17 % del monto de la multa. Entre el sexto día hábil y el último día hábil anterior a la notificación de la resolución de sanción, se aplica un descuento del 67 %, equivalente al pago del 33 % de la multa. Una vez fuera de estos plazos, corresponde pagar el 100 % del monto de la sanción. En la Tabla 3, se puede observar estos descuentos aplicados en soles y dólares americanos.

**Tabla 3 Descuentos por pronto pago**

| Categoría                      | Cantidad de infracciones | Valor nominal aprox. en S/ y US\$ | Con 83 % de descuento              | Con 67 % de descuento  |
|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------|
| Leve                           | 7                        | S/ 220 o US\$ 65                  | S/ 37.40 o US\$ 11.05              | S/ 72.60 o US\$ 21.45  |
| Grave                          | 74                       | S/ 440 o US\$ 129                 | S/ 74.80 o US\$ 21.93              | S/ 145.20 o US\$ 42.57 |
| Muy grave (nivel base)         | 31                       | S/ 660 o US\$ 194                 | S/ 112.20 o US\$ 32.98             | S/ 217.80 o US\$ 64.02 |
| Muy grave (niveles superiores) | 16                       | Variable                          | Generalmente, no aplica descuento. |                        |

Fuente: Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC).

Elaboración propia.

Los datos del Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT), correspondientes al periodo enero-junio de 2026, resumidos en la Tabla 4, permiten observar el comportamiento del pago de multas en Lima Metropolitana. En total, aproximadamente el 70 % de las multas registra algún

<sup>2</sup> Considerando el siguiente tipo de cambio: US\$ 1 = S/ 3.40.

<sup>3</sup> Existen también infracciones leves equivalentes a 5 % de la UIT.

pago. Sin embargo, la recaudación representa únicamente el 15.2 % del importe total impuesto. En las categorías leve y grave, si se consideran únicamente las multas que registraron pago, el monto efectivamente abonado equivale, en promedio, a alrededor del 23 % del monto impuesto. No se considera representativo el valor de 78.8 % para el caso de muy graves debido a la dispersión de los montos que reúne.

**Tabla 4 Infracciones impuestas y pagadas en Lima Metropolitana (enero a junio de 2026)**

| Categoría | Multas impuestas | Multas con pago | % con pago | Importe total impuesto | Importe de multas con algún pago | Monto pagado efectivo | Pago / Total impuesto | Pago / Importe con algún tipo de pago |
|-----------|------------------|-----------------|------------|------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Leve      | 348 558          | 256 510         | 73.6 %     | S/ 91.6 M              | S/ 65.7 M                        | S/ 14.9 M             | 16.3 %                | 22.7 %                                |
| Grave     | 117 342          | 80 047          | 68.2 %     | S/ 55.8 M              | S/ 37.0 M                        | S/ 8.5 M              | 15.2 %                | 22.9 %                                |
| Muy grave | 30 256           | 9 887           | 32.7 %     | S/ 54.5 M              | S/ 9.4 M                         | S/ 7.4 M              | 13.6 %                | 78.8 %                                |
| Total     | 496 156          | 346 444         | 69.8 %     | S/ 201.9 M             | S/ 112.1 M                       | S/ 30.8 M             | 15.2 %                | 27.5 %                                |

Fuente: Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT).

Elaboración propia.

Se puede deducir de los datos obtenidos del SAT que, para las infracciones leves, el pago promedio observado es de S/ 58.12, y para las infracciones graves, de S/ 105.74, como se observa en la Tabla 5.

**Tabla 5 Pagos promedio observados según el SAT**

| Categoría | Valor nominal de la multa | Pago promedio observado |
|-----------|---------------------------|-------------------------|
| Leve      | S/ 220                    | S/ 58.12                |
| Grave     | S/ 440                    | S/ 105.74               |

Fuente: Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT).

Elaboración propia.

### **3.4. EL SOBREDIMENSIONAMIENTO DEL DESCUENTO PERUANO EN LA COMPARACIÓN INTERNACIONAL**

El análisis abarcó el marco normativo de las infracciones de tránsito de Chile, Brasil, Ecuador y Colombia, como referentes regionales, y de España, como referente europeo. Para homogeneizar la comparación entre sistemas, se consideraron los beneficios ordinarios por pronto pago, excluyendo sanciones excepcionales, reincidencias, multiplicadores especiales y conductas de gravedad extraordinaria. Como se detalla en la Tabla 6, el beneficio por pronto pago en el Perú es el más alto de los países evaluados.

**Tabla 6 Máximos descuentos aplicados sobre las multas de tránsito por país**

| País                                   | Chile | Brasil | Ecuador | Colombia | España | Perú |
|----------------------------------------|-------|--------|---------|----------|--------|------|
| Máximo descuento ordinario considerado | 25 %  | 40 %   | 50 %    | 50 %     | 50 %   | 83 % |

Fuente: Reglamentos de tránsito de cada país.

Elaboración propia.

### 3.5. COMPARACIÓN CON PAÍSES VECINOS

Para la comparación regional se consideran Chile, Brasil, Ecuador y Colombia. Debido a que cada país utiliza escalas y categorías distintas, estas se ordenan de menor a mayor severidad y se homologan en tres niveles comparables (ver Tabla 7). Se excluyen de esta comparación las categorías de mayor gravedad o aquellas sujetas a un tratamiento excepcional.

**Tabla 7 Homologación de categorías de infracciones por severidad por país**

| Nivel homologado                            | Chile       | Brasil     | Ecuador         | Colombia |
|---------------------------------------------|-------------|------------|-----------------|----------|
| Leve                                        | Leve        | Leve       | Prom. 7.ª y 6.ª | Tipo A   |
| Grave                                       | Menos grave | Média      | 5.ª clase       | Tipo B   |
| Muy grave (nivel base)                      | Grave       | Grave      | Prom. 4.ª y 3.ª | Tipo C   |
| Muy grave (niveles superiores) <sup>4</sup> | Gravísima   | Gravíssima | 2.ª clase       | Tipo D   |
|                                             |             |            | 1.ª clase       | Tipo E   |

Fuente: Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT).

Elaboración propia.

Los resultados, que se observan en la Tabla 8, constituyen un *benchmark* regional de los montos nominales de las sanciones antes de aplicar sus respectivos descuentos. Se utiliza un promedio simple de valores representativos homologados y, cuando existen rangos, se considera su promedio. Por tanto, estos valores son referenciales y no representan el promedio real de las multas efectivamente impuestas en cada país. En la Tabla 9, se observa la comparación que existe con los valores peruanos.

<sup>4</sup> Las sanciones de la última fila de la tabla se excluyen del análisis de esta sección, ya que su tratamiento y severidad varían significativamente entre los países analizados.

**Tabla 8 Estimación de valores promedio de infracciones por país<sup>5</sup>**

| País              | Leve nominal | Grave nominal | Muy grave (nivel base) nominal |
|-------------------|--------------|---------------|--------------------------------|
| Chile             | US\$ 27.36   | US\$ 58.63    | US\$ 97.71                     |
| Brasil            | US\$ 16.98   | US\$ 25.01    | US\$ 37.52                     |
| Ecuador           | US\$ 36.15   | US\$ 72.30    | US\$ 168.70                    |
| Colombia          | US\$ 53.00   | US\$ 106.00   | US\$ 200.00                    |
| Promedio regional | US\$ 33.37   | US\$ 65.49    | US\$ 125.98                    |

Fuente: Reglamentos de tránsito de cada país.

Elaboración propia.

**Tabla 9 Categorías de infracciones y sus valores**

| Categoría              | Valor nominal de la multa en Perú | Valor de las multas con máximo descuento (83 %) | Pago real observado | Promedio regional nominal antes de descuentos |
|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------|
| Leve                   | US\$ 65                           | US\$ 11                                         | US\$ 17.14          | US\$ 33.37                                    |
| Grave                  | US\$ 129                          | US\$ 22                                         | US\$ 31.19          | US\$ 65.49                                    |
| Muy grave (nivel base) | US\$ 194                          | US\$ 33                                         | US\$ 44.78*         | US\$ 125.98                                   |

Fuente: Reglamentos de tránsito de cada país.

Elaboración propia.

Los valores nominales de las multas peruanas se encuentran por encima del referente regional en los tres niveles analizados. Sin embargo, al aplicar el descuento máximo de 83 % o considerar los pagos reales observados, los montos se reducen por debajo del promedio regional. Por lo tanto, la principal distorsión del sistema peruano radica en la combinación de una escala nominal elevada con un beneficio de descuento desproporcionado.

<sup>5</sup> Para la conversión de las multas expresadas en moneda local a dólares americanos, se utilizaron tipos de cambio referenciales promedio de agosto de 2026: Chile, US\$ 1 = CLP\$ 917.09; Brasil, US\$ 1 = R\$ 5.16; Colombia, US\$ 1 = COP\$ 3 130.87; y España, US\$ 1 = € 0.86. Para Ecuador no se usó ningún tipo de cambio debido a que su moneda nacional es el dólar americano.

## 4. PROPUESTA

### 4.1. MANTENER LA UIT COMO UNIDAD DE REFERENCIA

Se recomienda mantener la UIT como unidad de referencia para el cálculo de las multas debido a su previsibilidad y rigurosidad en su mecanismo de actualización, a diferencia de la RMV. La revisión debe concentrarse en los porcentajes de UIT asignados a cada nivel de gravedad y en el régimen de descuentos.

### 4.2. ESTABLECER UN DESCUENTO MÁXIMO DE 50 %

El descuento de 83 % genera una separación excesiva entre la multa nominal y el monto efectivamente pagado. La experiencia comparada analizada muestra descuentos máximos de hasta 50 %.

### 4.3. RECALIBRAR EN SIMULTÁNEO EL VALOR NOMINAL Y EL DESCUENTO

La reducción del descuento no debería aplicarse manteniendo automáticamente todos los valores nominales actuales. La modificación debe considerar de manera conjunta el porcentaje de UIT asignado a cada infracción y el porcentaje de descuento aplicable. Por ello, la reforma no debería consistir en una reducción generalizada de todas las multas, sino en una recalibración independiente de cada nivel de gravedad.

### 4.4. UTILIZAR EL PROMEDIO REGIONAL COMO REFERENCIA

Esta alternativa toma el promedio regional homologado, antes de descuentos, como referencia inicial para el pago efectivo objetivo en el Perú. Con un tipo de cambio referencial de S/ 3.40 por dólar y una UIT de S/ 5 500.00, se obtiene el siguiente resultado resumido en la Tabla 10:

*Tabla 10 Variación en los valores nominales peruanos para igualar promedio regional*

| Categoría              | Promedio regional nominal antes de descuentos | Valor en S/ | Escala referencial con la UIT a nivel regional | Variación en el Perú para equiparar con promedio regional |
|------------------------|-----------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Leve                   | US\$ 33.37                                    | S/ 113.12   | 2.06 % de la UIT                               | Pasar de 4 % a 2 % de la UIT                              |
| Grave                  | US\$ 65.49                                    | S/ 222.01   | 4.04 % de la UIT                               | Pasar de 8 % a 4 % de la UIT                              |
| Muy grave (nivel base) | US\$ 125.98                                   | S/ 427.07   | 7.76 % de la UIT                               | Pasar de 12 % a 8 % de la UIT                             |

Fuente: Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC).

Elaboración propia.

La escala referencial muestra que los valores nominales del Perú se encuentran por encima de los observados en los países comparados. Para aproximarlos al promedio regional, sería necesario reducir proporcionalmente los porcentajes de UIT correspondientes.

Asimismo, se recomienda establecer como descuento máximo el 50 %, equivalente al mayor beneficio ordinario observado entre los países analizados.

Los pagos efectivamente observados por el SAT permiten evaluar la viabilidad de este planteamiento. Actualmente, el pago promedio de una infracción leve es de S/ 58.12 y el de una infracción grave de S/ 105.74. Si estos montos representarían el 50 % de una nueva multa nominal, equivaldrían a multas de S/ 116.24 y S/ 211.48, respectivamente, es decir, aproximadamente 2.1 % y 3.8 % de la UIT (ver Tabla 11).

**Tabla 11 Pagos observados y semejanza con promedio regional considerando un descuento máximo del 50 %**

| Categoría | Referencia UIT actual | Pago promedio observado en el SAT | Valor nominal si descuento máximo fuera del 50 % | Porcentaje estimado de UIT en este caso | Escala referencial de la UIT a nivel regional |
|-----------|-----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Leve      | 4 % (220)             | S/ 58.12                          | S/ 116.24                                        | 2.1 %                                   | 2.06 %                                        |
| Grave     | 8 % (440)             | S/ 105.74                         | S/ 211.48                                        | 3.8 %                                   | 4.04 %                                        |

Fuente: Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC) y Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT).

Elaboración propia.

Los resultados muestran una coincidencia relevante entre ambos ejercicios. Para las infracciones leves, el promedio regional equivale a 2.06 % de la UIT, mientras que la estimación basada en los pagos actuales arroja 2.1 %. Para las infracciones graves, los valores son 4.04 % y 3.8 %, respectivamente. Esta proximidad constituye un indicio de que una escala nominal alineada con los niveles regionales, acompañada de un descuento máximo de 50 %, podría implementarse sin modificar sustancialmente los montos que actualmente pagan los infractores. Por ello, no se esperaría un impacto recaudatorio significativo, siempre que se mantengan patrones similares de pago. Con base en el análisis anterior, la Tabla 12 muestra la escala propuesta.

**Tabla 12 Propuesta de nuevos valores y descuentos para las infracciones de tránsito peruanas**

| Categoría              | Porcentaje de la UIT | Valor nominal | Con descuento del 50 % |
|------------------------|----------------------|---------------|------------------------|
| Leve                   | 2 %                  | S/ 110.00     | S/ 55.00               |
| Grave                  | 4 %                  | S/ 220.00     | S/ 110.00              |
| Muy grave (nivel base) | 8 %                  | S/ 440.00     | S/ 220.00 <sup>6</sup> |

Elaboración propia.

<sup>6</sup> Tomar en cuenta que no todas las infracciones muy graves tienen descuento.

#### 4.5. CREAR UNA CATEGORÍA DE INFRACCIONES EXTREMADAMENTE GRAVES

La elevada dispersión de montos dentro de la categoría de infracciones muy graves justifica evaluar la creación de una cuarta categoría: “Extremadamente grave”, lo que previamente en este informe se ha denominado “Muy grave (niveles superiores)”. Para estas conductas, reflejadas también en las infracciones exceptuadas del Decreto Supremo N° 017-2026-MTC, podrían aplicarse porcentajes de UIT superiores, descuentos reducidos o inexistentes, mayor pérdida de puntos, suspensión o inhabilitación, y un tratamiento agravado de la reincidencia, que merecen un análisis por separado.

Las siguientes infracciones requieren especial consideración al compararlas con los países seleccionados.

##### 4.5.1. EXCESO DE VELOCIDAD (M20)

Al comparar las sanciones por exceso de velocidad con países vecinos, y España como referencia europea, se observa que el Perú presenta valores monetarios particularmente elevados. Ecuador y Colombia se excluyen de esta comparación específica debido a que utilizan escalas de infracciones que no resultan directamente comparables (Ver Tabla 13):

*Tabla 13 Infracciones monetarias por exceso de velocidad por país*

| Nivel | Perú               |                      | Chile          |                          | Brasil          |                     | España                    |                      |
|-------|--------------------|----------------------|----------------|--------------------------|-----------------|---------------------|---------------------------|----------------------|
|       | Criterio           | Valor US\$           | Criterio       | Valor US\$               | Criterio        | Valor US\$          | Criterio                  | Valor US\$           |
| 1     | Hasta +10 km/h     | US\$ 292 (Muy grave) | Hasta +10 km/h | US\$ 39-77 (Menos grave) | Hasta +20 %     | US\$ 25 (Média)     | Hasta +20 km/h / +30 km/h | US\$ 116 (Grave)     |
|       |                    |                      |                |                          |                 |                     | +21-30 km/h / +31-50 km/h | US\$ 349 (Grave)     |
| 2     | >10 hasta +30 km/h | US\$ 389 (Muy grave) | +11 a +20 km/h | US\$ 77-116 (Grave)      | >20 % hasta 50% | US\$ 38 (Grave)     | +31-40 km/h / +51-60 km/h | US\$ 466 (Grave)     |
|       |                    |                      |                |                          |                 |                     | +41-50 km/h / +61-70 km/h | US\$ 582 (Grave)     |
| 3     | >+30 km/h          | US\$ 811 (Muy grave) | >+20 km/h      | US\$ 116-232 (Gravís.)   | >50 %           | US\$ 170 (Gravíss.) | >+50 km/h / >+70 km/h     | US\$ 699 (Muy grave) |

Fuente: Reglamentos de tránsito de cada país.

Elaboración propia.

El sistema peruano se caracteriza por una elevada severidad desde su nivel inicial. A diferencia de los otros países analizados, que reservan sus categorías de mayor gravedad para excesos de velocidad más altos, el Perú clasifica el primer tramo directamente como "muy grave" y le asigna una multa nominal considerablemente alta.

Si bien la experiencia comparada respalda el uso de una escala progresiva, se sugiere evaluar en el Perú una mayor proporcionalidad entre la magnitud del exceso de velocidad y sus sanciones. Esto implica alinear la gravedad de la falta con el monto de la multa, el puntaje acumulado y el impacto sobre la licencia, evitando así que todos los niveles de exceso de velocidad se clasifiquen dentro de la máxima categoría general.

Para el caso peruano, y tomando como referencia la escala desarrollada previamente y los valores observados en los países analizados, se propone reclasificar progresivamente las infracciones por exceso de velocidad en función de la magnitud del exceso cometido, tal como se observa en la Tabla 14.

*Tabla 14 Propuesta de infracciones por exceso de velocidad en el Perú*

| Nivel | Criterio           | Valor US\$ actual    | Valor propuesto considerando nueva escala                                                                                                                                |
|-------|--------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1     | Hasta +10 km/h     | US\$ 292 (Muy grave) | Lo correspondiente a grave (4 % de la UIT).                                                                                                                              |
| 2     | >10 hasta +30 km/h | US\$ 389 (Muy grave) | Lo correspondiente a muy grave (nivel base), sin descuento (8 % de la UIT).                                                                                              |
| 3     | >+30 km/h          | US\$ 811 (Muy grave) | Nueva categoría: Extremadamente grave. Sin descuento.<br>Promedio simple de los países analizados US\$ 367.00 equivalente a S/ 1 250.00, aproximadamente 25 % de la UIT. |

Elaboración propia.

El primer escalón, correspondiente a excesos de hasta 10 km/h, pasaría de muy grave a grave; el segundo, para excesos mayores a 10 km/h y hasta 30 km/h, se mantendría como muy grave; y el tercer escalón, correspondiente a excesos superiores a 30 km/h, pasaría a la nueva categoría de extremadamente grave, reservada para las conductas de mayor severidad. Los montos propuestos se aproximan, en cada nivel, a los valores de referencia obtenidos del análisis comparado. Asimismo, se plantea que las infracciones por exceso de velocidad muy graves y extremadamente graves no estén sujetas al beneficio de descuento por pronto pago.

#### **4.5.2. NO CONTAR CON INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (M27)**

La comparación internacional también muestra que la sanción peruana por circular sin inspección técnica vehicular vigente presenta un monto considerablemente superior al de los países analizados (ver Tabla 15).

**Tabla 15 Infracciones monetarias por circulación sin revisión técnica vehicular**

| Aspecto                       | Perú                      | Chile                                 | Brasil                                                      | Ecuador                                      | Colombia                                       | España                    |
|-------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------|
| Infracción / supuesto         | Circular sin CITV vigente | Circular sin revisión técnica vigente | Circular sin inspección de seguridad cuando sea obligatoria | No realizar/aprobar la RTV dentro del año    | Circular sin revisión técnico-mecánica vigente | Circular con ITV caducada |
| Clasificación                 | Muy grave (M27)           | Grave                                 | Grave                                                       | Sanción asociada al incumplimiento de la RTV | Categoría C (C35)                              | Grave                     |
| Sanción económica US\$ aprox. | US\$ 811 (50 % de la UIT) | US\$ 77-116                           | US\$ 38                                                     | US\$ 50                                      | ≈ US\$ 230                                     | ≈ US\$ 233                |

Fuente: Reglamentos de tránsito de cada país.

Elaboración propia.

Brasil constituye un caso particular debido al alcance de la obligación. No se trata de un sistema nacional periódico y uniforme aplicado a todos los vehículos particulares en términos equivalentes al CITV peruano. Ecuador también requiere una precisión metodológica debido a la naturaleza de la sanción. Existe una RTV periódica vinculada al proceso anual de matriculación y al Permiso Anual de Circulación.

Perú destaca claramente por el monto económico de la sanción. Los S/ 2 750.00 se encuentran muy por encima de todos los referentes considerados: aproximadamente 3.5 veces los valores de España y Colombia, entre 7 y 10 veces los de Chile, 16 veces el valor considerado para Ecuador y más de 20 veces la multa grave brasileña.

Chile, Brasil y España califican el incumplimiento comparable como “grave”, mientras que Perú lo clasifica como “muy grave”.

Se propone reclasificar esta infracción como “grave”, de acuerdo con la nueva escala desarrollada previamente y en concordancia con el tratamiento observado en los países de la región analizados. En consecuencia, correspondería aplicar una sanción equivalente al 4 % de la UIT, junto con las demás condiciones previstas para esta categoría.

#### **4.6. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS Y FORTALECIMIENTO DE LA FISCALIZACIÓN**

Las modificaciones propuestas a las sanciones pecuniarias deben complementarse con una revisión integral de los demás componentes del sistema sancionador, particularmente del sistema de puntos, el tratamiento de la reincidencia y las medidas administrativas asociadas a cada nivel de gravedad. Por ello, es necesario realizar un análisis detallado y conjunto de las multas y medidas complementarias. Asimismo, la efectividad de la nueva escala dependerá de una fiscalización suficiente, continua y efectiva que incremente la probabilidad de detección y sanción de las conductas infractoras. En consecuencia, la recalibración de los montos de las multas no debe entenderse como una medida aislada, sino como parte de un sistema integral orientado a lograr sanciones proporcionales, justas, efectivas y con capacidad real para modificar las conductas de los usuarios de las vías.

## 5. FUENTES

Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Disponible en: <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-11/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Congreso de la República de Colombia. (7 de agosto de 2002). Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. *Diario Oficial*, número 44.893. Disponible en: [https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/407/1/Ley\\_769\\_2002.pdf](https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/407/1/Ley_769_2002.pdf)

Dirección General de Tráfico. (17 de agosto de 2022). *Conoce los tipos de infracciones y sanciones*. Disponible en: <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/multas-y-sanciones/conoce-los-tipos-de-infracciones-y-sanciones/>

Fundación TRANSITEMOS. (2012). *Control de velocidad: Propuesta de acción*.

Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos de Ecuador (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Disponible en: [https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5\\_ecu\\_ane\\_con\\_judi\\_c%C3%B3d\\_org\\_int\\_pen.pdf](https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org_int_pen.pdf)

Ministerio del Interior. (2015). Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. *Boletín Oficial del Estado*, número 261. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (25 de agosto de 2026). *Decreto Supremo que aprueba un régimen excepcional de pago de multas impuestas en materia de transporte y tránsito terrestre N.º 017-2026-MTC*. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/10509492/8519732-ds-n-017-2026-mtc.pdf?v=1788805628>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). *Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC Modificación del Reglamento Nacional de Tránsito*. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9897-016-2009-mtc>

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Justicia. (2009). *Decreto con Fuerza de Ley N.º 1: Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N.º 18.290*. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469>

Presidência da República. (1997). *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997: Institui o Código de Tránsito Brasileiro*. Disponible en: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm)

Servicio de Administración Tributaria de Lima. (2026). Tabla de infracciones: Reglamento Nacional de Tránsito. Disponible en:  
[https://www.sat.gob.pe/WebSiteV8/Modulos/contenidos/mult\\_Papeletas\\_ti\\_rntv2.aspx](https://www.sat.gob.pe/WebSiteV8/Modulos/contenidos/mult_Papeletas_ti_rntv2.aspx)