Tribunal de Fiscalización Ambiental
Sala Especializada en Minería, Energía,
Actividades Productivas e Infraestructura y Servicios

RESOLUCIÓN Nº 578-2026-OEFA/TFA-SE

EXPEDIENTE N°	**:**	**1907-2023-OEFA/DFAI/PAS**
PROCEDENCIA	**:**	**DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN Y APLICACIÓN DE INCENTIVOS**
ADMINISTRADO	**:**	**MC TRANSPORTES S.R.L.**
SECTOR	**:**	**HIDROCARBUROS**
APELACIÓN	**:**	**RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 00970-2026-OEFA/DFAI**

SUMILLA: Se confirma la Resolución Directoral N° 0970-2026-OEFA/DFAI del 29 de mayo del 2026, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución Directoral N° 0159-2026-OEFA/DFAI del 30 de enero de 2026, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa de MC Transportes S.R.L. por la comisión de la conducta infractora N° 2 descrita en el Cuadro Nº 1 de la presente resolución, en el extremo de la medida de prevención consistente en: (ii) La implementación de dispositivos limitadores de velocidad: instalación de GPS con control de velocidad en tiempo real en las unidades vehiculares, con alarmas configuradas para alertar excesos de velocidad y generación de reportes automáticos, por los fundamentos expuestos en la parte considerativa, quedando agotada la vía administrativa.

Por otro lado, se revoca la Resolución Directoral N° 0970-2026-OEFA/DFAI del 29 de mayo del 2026, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución Directoral N° 0159-2026-OEFA/DFAI del 30 de enero de 2026, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa a MC Transportes S.R.L. por la comisión de la conducta infractora N° 2 descrita en el Cuadro Nº 1 de la presente resolución, en el extremo de las medidas de prevención consistentes en: (i) la implementación de un Plan de Seguridad Vial para el transporte de sustancias peligrosas, que incluya procedimientos específicos de control de velocidad y evaluación de rutas; y, (iii) la supervisión continua mediante odómetros, a fin de supervisar adecuadamente al personal encargado del transporte de sustancias peligrosas y desincentivar malas prácticas en la conducción de vehículos; y, en consecuencia, se archiva el presente procedimiento administrativo correspondiente en dichos extremos.

Asimismo, se declara la nulidad de la Resolución Directoral N° 0970-2026-OEFA/DFAI del 29 de mayo del 2026, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución Directoral N° 0159-2026-OEFA/DFAI del 30 de enero de 2026, en el extremo que sancionó a MC Transportes

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***

S.R.L. por la comisión de la conducta infractora N° 2 descrita en el Cuadro Nº 1 de la presente resolución; y, en consecuencia, se retrotrae el procedimiento administrativo sancionador al momento en el que el vicio se produjo.

Lima, 24 de setiembre de 2026.

I. ANTECEDENTES

1. MC Transportes S.R.L.[1] (en adelante, **MC Transportes**) desarrolla actividades de transporte de diésel BX y gasholes en el distrito de Santa Lucía, provincia de Lampa, departamento de Puno.

I.1. Sobre la emergencia ambiental y la acción de supervisión

2. El 30 de setiembre de 2022, ocurrió un derrame de hidrocarburos debido al despiste y volcadura de un camión cisterna en el km 209+600 de la carretera Arequipa–Juliaca, sector Lagunillas (en adelante, **emergencia ambiental**).

3. En atención a dicha emergencia, el 1 de octubre de 2022, la Oficina Descentralizada de Puno (**OD Puno**) del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (**OEFA**) realizó una supervisión especial (en adelante, **Supervisión Especial 2022**), cuyos resultados fueron analizados en el Informe Final de Supervisión N° 00047-2023-OEFA/ODES-PUN del 31 de mayo de 2023 (en adelante, **Informe de Supervisión**), en el cual se concluyó —entre otros aspectos— que MC Transportes no adoptó las medidas de prevención correspondientes.

I.2 Sobre el anterior procedimiento administrativo sancionador (PAS) y la nulidad declarada

4. Sobre la base de estos hallazgos, mediante la Resolución Subdirectoral N° 2304-2023-OEFA/DFAI-SFEM del 29 de noviembre de 2023 (en adelante, **RSD 2304-2023**)[2], la Subdirección de Fiscalización en Energía y Minas (**SFEM**) inició un PAS contra el administrado[3].

5. El cual fue resuelto con la Resolución Directoral N° 1797-2024-OEFA/DFAI del 2 de setiembre de 2024 (en adelante, **RD 1797-2024**)[4], en el cual la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos (**DFAI**) declaró la existencia de responsabilidad administrativa de MC Transportes por la comisión de las

---

1 Registro Único de Contribuyentes N° 20454158050.

2 Notificada a la casilla del administrado el 6 de diciembre de 2023.

3 Mediante escrito con registro N° 2024-E01-003223 del 5 de enero de 2024, MC Transportes presentó su descargo a la RSD 2304-2023.

4 Notificada a la casilla del administrado el 3 de setiembre de 2024.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

conductas infractoras Nros. 1, 2, 3 y 4 e impuso una multa total de 4,099 (cuatro con 099/1000) Unidades Impositivas Tributarias (**UIT**).

6. El 24 de setiembre de 2024, MC Transportes interpuso un recurso de apelación[5] contra la RD 1797-2024, el cual fue resuelto por la Resolución N° 902-2024-OEFA/TFA-SE del 17 de diciembre de 2024 (en adelante, **RTFA 902-2024**), mediante la cual este Tribunal —entre otros— declaró la nulidad del PAS por todas las conductas infractoras y, consecuentemente, de la multa impuesta.

I.3 Sobre el actual PAS

7. En atención a la nulidad declarada en la RTFA 902-2024, a través de la Resolución Subdirectoral N° 0542-2025-OEFA/DFAI-SFEM del 30 de junio de 2025[6] (en adelante, **RSD 542-2025**), la SFEM dispuso el inicio del presente PAS contra MC Transportes.

8. Luego de evaluados los descargos del administrado a la RSD 542-2025[7], la Autoridad Instructora emitió el Informe Final de Instrucción N° 0810-2025-OEFA/DFAI-SFEM del 20 de noviembre de 2025 (en adelante, **IFI**)[8].

9. Mediante escrito del 16 de diciembre de 2025[9], el administrado reconoció de forma expresa e indubitable la comisión de las conductas infractoras Nros.1, 3, 4 y 5 imputadas en la RSD 542-2025.

10. Posteriormente, con la Resolución Directoral N° 0159-2026-OEFA/DFAI del 30 de enero de 2026 (en adelante, **RD 159-2026**)[10], la DFAI determinó la responsabilidad administrativa de MC Transportes, sancionándolo con una multa ascendente a 22,107 UIT (veintidos con 107/1000) UIT, vigentes a la fecha de pago, conforme al siguiente detalle:

---

5 Mediante escritos con registro N° 2024-E01-106049 y N° 2024-E01-106078.

6 Notificada fisicamente al administrado el 9 de julio de 2025.

7 Mediante escrito con registro N° 2025-E01-104312.

8 Notificado mediante Carta N° 01419-2025-OEFA/DFAI del 21 de noviembre de 2025.

9 Mediante escritos con registro N° 2025-E01-154713 y N° 2025-E01-154733.

10 Notificada mediante casilla el 9 de febrero de 2026.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***

Cuadro N° 1: Detalle de las conductas infractoras y la sanción impuesta[11]

N°	Conductas infractoras	Multa
1	MC Transportes no presentó el Reporte Preliminar de Emergencias Ambientales correspondiente al derrame de combustible diésel producido por la volcadura del camión cisterna con placas del Tracto/Cisterna D0E-949 / V5W-985, ocurrido el 29 de setiembre de 2022 en el km 209+600 carretera Arequipa–Juliaca, Sector Lagunillas, distrito de Santa Lucía, provincia de Lampa y departamento de Puno, dentro del plazo, forma y modo, establecidos (en adelante, **conducta infractora Nº 1**).	0,454 UIT
2	MC Transportes no adoptó las medidas de prevención, a fin de evitar impactos ambientales negativos producto del derrame de combustible diésel producido por la volcadura del camión cisterna con placas del Tracto/Cisterna D0E-949 / V5W- 985, ocurrido el 29 de setiembre de 2022 en el km 209+600 carretera Arequipa–Juliaca, Sector Lagunillas, distrito de Santa Lucía, provincia de Lampa y departamento de Puno, generando daño potencial a la flora y fauna (en adelante, **conducta infractora Nº 2**).	20,307 UIT
3	MC Transportes no cumplió con Informar al OEFA sobre las Acciones de Primera 3 Respuesta ejecutadas, dentro del plazo de 10 días hábiles posteriores a la ocurrencia de la emergencia ambiental del 29 de setiembre de 2022 (en adelante, **conducta infractora Nº 3**).	0,606 UIT
4	MC Transportes no cumplió con remitir la documentación requerida por la OD Puno mediante el Acta de Supervisión de fecha 01 de octubre de 2022, referida a: i) Plan de contingencia actualizado. ii) Documento de certifique la cantidad derramada y tipo de combustible (en adelante, **conducta infractora Nº 4**).	0,362 UIT
5	MC Transportes no cumplió con remitir la documentación requerida por la OD Puno mediante el Acta de Supervisión de fecha 24 de abril de 2023, referida a: i) Informe de ensayo de laboratorio respecto al muestreo de suelo previo a la acción de remediación (previo a remoción de suelo), ejecutado como parte de las acciones de primera respuesta. ii) Cargo del documento presentado que evidencie la información de actividades de manera obligatoria sobre las Acciones de Primera Respuesta ejecutadas (debe contener el número de registro de dicho cargo previo a la presentación del "Informe Final de Remediación"). iii) Cargo de documento que evidencie la presentación de la ampliación del plazo respecto al cumplimiento de su "Cronograma de Remediación Ambiental" (en adelante, **conducta infractora Nº 5**).	0,378 UIT
TOTAL		**22,107 UIT**

Fuente: RD 159-2026.
Elaboración: Tribunal de Fiscalización Ambiental (**TFA**).

11. El 20 de febrero de 2026, el administrado interpuso un recurso de reconsideración[12] contra la RD 159-2026, el mismo que fue resuelto por la DFAI mediante Resolución Directoral N° 0970-2026-OEFA/DFAI del 29 de mayo del 2026 (en adelante, **RD 970-2026**)[13] declarando:

[11] Mediante la RD 159-2026 se declaró el archivo del siguiente extremo de la conducta infractora N°4: "El administrado no cumplió con remitir la documentación requerida por la OD Puno mediante el Acta de Supervisión de fecha 01 de octubre de 2022, referida a: (iii) informe documentado respecto al motivo que originó la emergencia ambiental (informe pericial de la policía nacional del Perú)".

[12] Mediante escrito con registro N° 2026-E01-021466.

[13] Notificado mediante casilla el 2 de junio de 2026.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

i) Infundado respecto de la declaratoria de responsabilidad por la conducta infractora N° 2.
ii) Fundado en parte respecto de la multa impuesta a MC Transportes por las conductas infractoras Nros. 1 y 2, variando la multa de 0,454 UIT a 0,148 UIT y de 20,307 UIT a 7,437 UIT respectivamente.

12. Finalmente, el 19 de junio de 2026, MC Transportes interpuso un recurso de apelación contra la RD 970-2026[14].

II. PROCEDENCIA

13. El recurso de apelación ha sido interpuesto dentro de los quince (15) días hábiles de notificado el acto impugnado y cumple con los requisitos previstos en los artículos 207 y 211[15] del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2026-JUS (**TUO de la LPAG**); razón por la cual, es admitido a trámite.

III. DELIMITACIÓN DEL PRONUNCIAMIENTO

14. De manera previa al análisis de las cuestiones controvertidas, esta Sala considera necesario realizar algunas precisiones para delimitar el pronunciamiento que se emite en atención al recurso de apelación interpuesto por el administrado.

15. En ese sentido, de la revisión del recurso de apelación, se advierte que MC Transportes ha planteado argumentos dirigidos a cuestionar su responsabilidad administrativa por la comisión de la conducta infractora N° 2, así como argumentos destinados a cuestionar la multa impuesta por dicha conducta. En consecuencia, este Tribunal se pronunciará exclusivamente sobre dichos extremos.

16. Sin perjuicio de lo anterior, cabe precisar que, en los descargos presentados al IFI[16], MC Transportes reconoció de manera expresa y por escrito su

---

14 Mediante escrito con registro N° 2026-E01-078994.

15 **TUO de la LPAG, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2026-JUS**, publicado en el diario oficial *El Peruano* el 30 de abril de 2026. Mediante Ley Nº 31603, publicada el 5 de noviembre de 2022, se modificó el artículo 207 de la LPAG, que corresponde al artículo 218 del TUO de la LPAG:
Artículo 207. - Recursos administrativos
207.1 Los recursos administrativos son: (…)
b) Recurso de apelación (…)
207.2 El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deben resolverse en el plazo de treinta (30) días, con excepción del recurso de reconsideración que se resuelve en el plazo de quince (15) días. Excepcionalmente, en los procedimientos administrativos de instancia única de competencia de los consejos directivos de los organismos reguladores, el recurso de reconsideración se resuelve en el plazo de treinta (30) días.

Artículo 211. - Requisitos del recurso
El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 124.

16 Mediante escritos con registro N° 2025-E01-154713 y N° 2025-E01-154733.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

responsabilidad administrativa respecto de las conductas infractoras Nros. 1, 3, 4 y 5 descritas en el cuadro N° 1 de la presente resolución, las mismas que no fueron materia de cuestionamiento en el recurso de apelación interpuesto por el administrado, así como tampoco su multa correspondiente.

17. En ese sentido, al existir un reconocimiento expreso de responsabilidad y no mediar desistimiento de este, no corresponde evaluar dichos extremos, motivo por el cual, la declaración de responsabilidad administrativa y multa por las conductas infractoras Nros. 1, 3, 4 y 5 han quedado firmes, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 212 del TUO de la LPAG[17].

18. Consecuentemente, esta Sala se limitará a evaluar la determinación de responsabilidad y multa por la conducta infractora N° 2.

IV. CUESTIONES CONTROVERTIDAS

19. Las cuestiones controvertidas a resolver en el presente caso se circunscriben a:

(i) Determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de MC Transportes por la conducta infractora N° 2.

(ii) Determinar si la multa impuesta a MC Transportes por la conducta infractora N° 2 se enmarca en los parámetros legales previstos en nuestro ordenamiento jurídico.

V. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN CONTROVERTIDA

V.1 Determinar si correspondía determinar la responsabilidad administrativa de MC Transportes por la comisión de la conducta infractora N° 2

A. Sobre lo detectado en la Supervisión Especial 2022

20. El 30 de setiembre de 2022, MC Transportes comunicó al OEFA, mediante el "Formato Preliminar de Incidente"[18], la ocurrencia de una emergencia ambiental producida el 29 de setiembre de 2022, aproximadamente a las 10:10 horas, a la altura del km 209+600 de la carretera Arequipa–Juliaca, sector Lagunillas, distrito de Santa Lucía, provincia de Lampa y departamento de Puno.

21. Dicha emergencia se originó como consecuencia del despiste y volcadura del camión cisterna con placas D0E-949/V5W-985, de titularidad del administrado, lo

[17] **TUO de la LPAG**
Artículo 212.- Acto firme
Una vez vencidos los plazos para interponer los recursos administrativos se perderá el derecho a articularlos quedando firme el acto.

[18] Verificación del Formato de la empresa MC Transportes S.R.L. en el HT 2022-E01-102355 con el que remite un "Informe Preliminar de Incidente" el cual fue observado inicialmente siendo que no cumplía inicialmente con el formalismo de un trámite documentario, el cual fue subsanado el 3 de octubre de 2022 a la 11:18 horas.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

que ocasionó el derrame de aproximadamente setenta (70) galones de diésel causando afectación al componente ambiental suelo, conforme fue reportado por MC Transportes en el referido formato preliminar:

Imagen N°1: Área afectada donde ocurrió la emergencia ambiental



Imagen N° 5: Muestra fotográfica del estado del vehículo de placas del Tracto/Cisterna D0E-949 / V5W-985, respectivamente, luego del siniestro ocurrido el 29 de setiembre de 2022.
Fuente: "*Informe Preliminar de Incidente*", remitido mediante MPV del OEFA con HT N° 2022-E01-102355 (Foto única de la pág. 1).

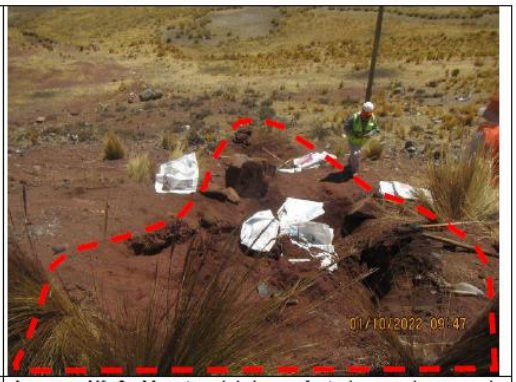


Imagen N° 6: Muestra del área afectada por derrame de hidrocarburo del vehículo de placas del Tracto/Cisterna D0E-949 / V5W-985, respectivamente, luego del siniestro ocurrido el 29 de setiembre de 2022, en el Km. 209+600 Carretera Arequipa - Juliaca, Sector Lagunillas.
Fuente: Registro fotográfico (Foto N° IMG_9293) adjunto al Acta de supervisión del 01/10/2022, remitido al administrado mediante Carta N° 00052-2022-OEFA/ODES-PUN.

Fuente: Informe de Supervisión, p. 12.

22. Durante la Supervisión Especial 2022, la Autoridad Supervisora advirtió que, de acuerdo con el Reporte Final de Emergencias Ambientales, el accidente habría tenido como factor asociado la "excesiva velocidad" del conductor. Por ello, mediante el Acta de Supervisión del 1 de octubre de 2022, se requirió al administrado, entre otros documentos, el certificado o constancia del reporte de ubicación GPS y de velocidad de la unidad vehicular correspondiente a las tres (3) horas previas al accidente.

23. En respuesta, MC Transportes presentó la carta s/n de fecha 11 de octubre de 2022[19], sobre la cual la Autoridad Supervisora verificó que, en el punto de volcadura, la unidad vehicular presentó una reducción súbita de velocidad de 60 km/h a 0 km/h, luego de la salida de una curva en la vía, conforme se aprecia en los registros evaluados:

[19] Presentada mediante escrito con registro N° 2022-E01-104906.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Imagen N°2: Mapa de la ubicación de la emergencia ambiental

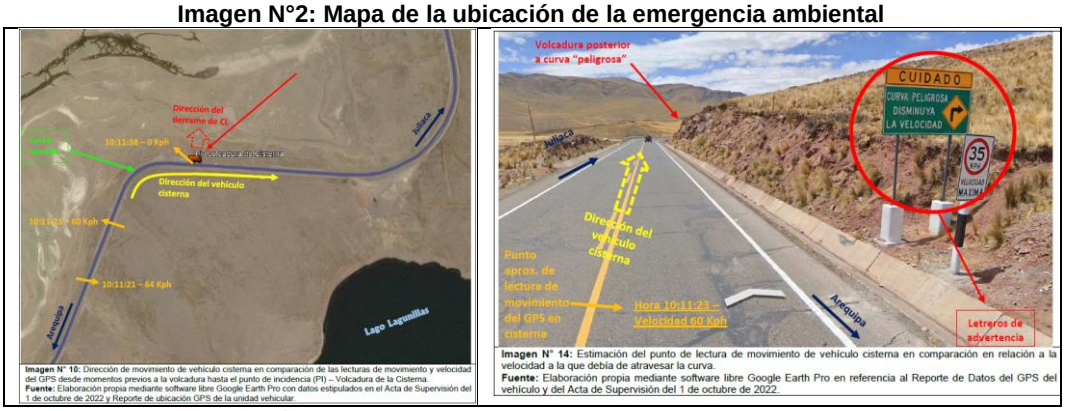


Imagen N° 10: Dirección de movimiento de vehículo cisterna en comparación de las lecturas de movimiento y velocidad del GPS desde momentos previos a la volcadura hasta el punto de incidencia (PI) – Volcadura de la Cisterna.
Fuente: Elaboración propia mediante software libre Google Earth Pro con datos estipulados en el Acta de Supervisión del 1 de octubre de 2022 y Reporte de ubicación GPS de la unidad vehicular.

Imagen N° 14: Estimación del punto de lectura de movimiento de vehículo cisterna en comparación en relación a la velocidad a la que debía de atravesar la curva.
Fuente: Elaboración propia mediante software libre Google Earth Pro en referencia al Reporte de Datos del GPS del vehículo y del Acta de Supervisión del 1 de octubre de 2022.

Fuente: Informe de Supervisión, pp.17 – 21.

24. Sobre la base de dichos hallazgos y luego del curso propio del PAS, la Autoridad Supervisora concluyó que, si bien la unidad vehicular contaba con certificación de inspección técnica vehicular, MC Transportes no acreditó la adopción de medidas de prevención suficientes para reducir o eliminar los factores que ocasionaron el siniestro del camión cisterna en los momentos previos a la emergencia ambiental, situación que generó daño potencial a la flora y fauna, declarando su responsabilidad administrativa por la conducta infractora N°2.

B. Sobre la idoneidad de las medidas de prevención planteadas por la Primera Instancia

25. Al respecto, de la revisión de la RSD 542-2025 se advierte que la Autoridad Instructora consideró que el administrado debió adoptar, como mínimo, las siguientes medidas de prevención: **(i)** La implementación de un Plan de Seguridad Vial para el transporte de sustancias peligrosas, que incluya procedimientos específicos de control de velocidad y evaluación de rutas; **(ii)** La implementación de dispositivos limitadores de velocidad: instalación de GPS con control de velocidad en tiempo real en las unidades vehiculares, con alarmas configuradas para alertar excesos de velocidad y generación de reportes automáticos; y, **(iii)** la supervisión continua mediante odómetros**,** a fin de supervisar adecuadamente al personal encargado del transporte de sustancias peligrosas y desincentivar malas prácticas en la conducción de vehículos.

Imagen N°3: Medidas de prevención propuestas por la SFEM

Aspecto asociado a la causa de la emergencia	Medidas no adoptadas por el administrado	Finalidad de las medidas
Excesiva velocidad con la que el trabajador del administrado condujo el camión cisterna de placas del Tracto/Cisterna D0E-949 / V5W-985, generando su volcadura y el derrame de aproximadamente 70 galones de	(i) Implementación de un Plan de Seguridad Vial para transporte de sustancias peligrosas, que incluya procedimientos específicos de control de velocidad, y evaluación de rutas.	Supervisar adecuadamente al personal del administrado encargado del transporte de sustancias peligrosas. Asimismo, prever mecanismos que desincentiven malas prácticas en la conducción de los vehículos.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

	combustible diésel en un área afectada de 30 m^2, en el Km. 209+600 Carretera Arequipa - Juliaca, Sector Lagunillas, distrito de Santa Lucía, provincia de Lampa y departamento de Puno.	(ii) Implementación de dispositivos limitadores de velocidad: Instalación de GPS con control de velocidad en tiempo real en las unidades vehiculares, con alarmas configuradas para alertar excesos de velocidad y generación de reportes automáticos. (iii) Supervisión continua mediante odómetros.	

Fuente: RSD 542-2025, p.25.

26. En ese contexto, previo al análisis de los alegatos planteados por el administrado, esta Sala considera necesario evaluar la idoneidad y suficiencia de dichas medidas, a efectos de determinar si guardaban relación directa con los hechos verificados y si resultaban aptas para evitar el impacto ambiental negativo o daño potencial a la flora y fauna.

i) Sobre la medida relacionada a la implementación de un Plan de Seguridad Vial para el transporte de sustancias peligrosas

27. Al respecto, esta Sala reconoce que la implementación de un Plan de Seguridad Vial constituye una herramienta de gestión que puede contribuir a la prevención de riesgos durante el transporte de sustancias peligrosas, en tanto establece procedimientos, responsabilidades y pautas de actuación, así como aspectos relacionados con la evaluación y reconocimiento de las rutas. No obstante, dicha medida no se encuentra dirigida de manera específica a evitar o controlar directamente la conducta que originó la emergencia ambiental, esto es, el exceso de velocidad de la unidad vehicular.

28. En efecto, si bien el Plan de Seguridad Vial puede contemplar disposiciones relacionadas con el cumplimiento de los límites de velocidad, su finalidad se encuentra principalmente orientada a establecer procedimientos de seguridad y a gestionar las condiciones y rutas de transporte, sin constituir, por sí mismo, **un mecanismo directo que asegure el control y/o prevención del exceso de velocidad** durante la conducción.

29. En ese sentido, toda vez que dicha medida no constituye una medida que incida de manera directa sobre el exceso de velocidad, ni asegura por sí misma que dicha conducta sea efectivamente evitada durante la conducción, **corresponde su exclusión.**

ii) Sobre la medida relacionada a la implementación de dispositivos limitadores de velocidad

30. Sobre el particular, la implementación de un sistema GPS con control de velocidad en tiempo real permite efectuar el seguimiento de la velocidad a la que circulan las unidades vehiculares y detectar oportunamente situaciones de exceso. A su vez, la configuración de alertas permite advertir al conductor o al responsable del monitoreo cuando se superen los límites establecidos, mientras que la generación

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

de reportes automáticos facilita la verificación posterior del cumplimiento de dichos límites y la adopción de medidas correctivas, de ser el caso.

31. Por tanto, esta Sala considera que dicha medida **resulta idónea**, toda vez que incide directamente sobre el factor asociado a la emergencia ambiental, esto es, el exceso de velocidad. Además, permite establecer mecanismos de control y supervisión orientados a prevenir la reiteración de situaciones similares durante el transporte de combustibles.

iii) Sobre la supervisión continua mediante odómetros

32. Respecto de esta medida, corresponde señalar que el uso de odómetros permite registrar el kilometraje recorrido por las unidades vehiculares y puede constituir un mecanismo complementario para el control general de los desplazamientos. Sin embargo, dicho instrumento no incide directamente sobre el factor que originó la emergencia ambiental.

33. En efecto, el odómetro registra la distancia recorrida, pero no permite controlar ni determinar, por sí mismo, la velocidad a la que circula la unidad vehicular. Tampoco permite advertir oportunamente que el vehículo excede un límite de velocidad, especialmente al aproximarse o ingresar a una curva.

34. Por lo que, si bien esta medida puede contribuir al seguimiento general de la unidad, no resulta apta para prevenir directamente el exceso de velocidad que habría originado la emergencia ambiental.

35. En ese sentido, toda vez que dicha medida no guarda una relación directa con la causa del evento materia de análisis, **corresponde disponer su exclusión.**

36. En atención a lo expuesto en los considerandos previos, este Colegiado concluye que la medida de control que resulta idónea y directamente vinculada a reducir o eliminar los factores que ocasionaron el siniestro del camión cisterna en los momentos previos a la emergencia ambiental es: **ii)** la implementación de dispositivos limitadores de velocidad: instalación de GPS con control de velocidad en tiempo real en las unidades vehiculares, con alarmas configuradas para alertar excesos de velocidad y generación de reportes automáticos.

37. Por lo tanto, en aplicación de lo dispuesto en el numeral 6.3 del artículo 6 del TUO de la LPAG[20] , que establece que no constituye causal de nulidad el hecho de que

[20] **TUO de la LPAG**
Artículo 6.- Motivación del acto administrativo
6.3 No son admisibles como motivación, la exposición de fórmulas generales o vacías de fundamentación para el caso concreto o aquellas fórmulas que por su oscuridad, vaguedad, contradicción o insuficiencia no resulten específicamente esclarecedoras para la motivación del acto.
No constituye causal de nulidad el hecho de que el superior jerárquico de la autoridad que emitió el acto que se impugna tenga una apreciación distinta respecto de la valoración de los medios probatorios o de la aplicación o interpretación del derecho contenida en dicho acto. Dicha apreciación distinta debe conducir a estimar parcial o totalmente el recurso presentado contra el acto impugnado. (...)

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

el superior jerárquico de la autoridad que emitió el acto que se impugna tenga una apreciación distinta a primera instancia, corresponde revocar las medidas de prevención referidas a : **i)** La implementación de un Plan de Seguridad Vial para el transporte de sustancias peligrosas, que incluya procedimientos específicos de control de velocidad y evaluación de rutas; y, **iii)** la supervisión continua mediante odómetros**,** a fin de supervisar adecuadamente al personal encargado del transporte de sustancias peligrosas y desincentivar malas prácticas en la conducción de vehículos.

38. Finalmente, no corresponde considerar las medidas de prevención i) y iii) para los efectos de la sanción correspondiente.

C. Sobre los alegatos planteados por el administrado

39. MC Transportes sostiene que la DFAI habría incurrido en una indebida valoración probatoria al descartar sus instrumentos internos de gestión preventiva —tales como el Reglamento Interno de Seguridad y Salud en el Trabajo, el Manual del Conductor, el Manual de Transporte de Combustible y el procedimiento de Monitoreo de Unidades— únicamente porque algunas versiones consignaban fechas posteriores a la emergencia ambiental. No obstante, refiere que dichos documentos contenían historiales de cambios con versiones aprobadas en los años 2021 y 2022, por lo que la autoridad debió requerir las versiones históricas antes de desestimarlos.

40. Asimismo, alega que la Primera Instancia no valoró integralmente el sistema preventivo implementado por la empresa. En esa línea, señala que, pese a haberse reconocido la existencia de un sistema GPS satelital operativo, certificados de inspección técnica vehicular vigentes, Manual de Transporte de Combustible con límites de velocidad, Plan de Preparación y Respuesta para Emergencias, matriz IPERC y capacitación al conductor, dichos elementos fueron evaluados de manera aislada, sin analizar si, en conjunto, acreditaban la adopción de medidas preventivas antes de la ocurrencia del siniestro.

41. Finalmente, alega una vulneración al principio de tipicidad, ya que la DFAI habría trasladado al análisis de responsabilidad y al cálculo del costo evitado medidas técnicas específicas —como el Plan de Seguridad Vial, dispositivos limitadores de velocidad y supervisión por odómetros— que no estarían previstas expresamente como obligaciones ambientales en el Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 039-2014-EM (**RPAAH**)[21], en el IGA del administrado ni en otra norma ambiental del

[21] **Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos**, aprobado mediante Decreto Supremo N° 039-2014-EM y sus modificatorias.
Artículo 3.- Responsabilidad Ambiental de los Titulares
(…)
Los Titulares de las Actividades de Hidrocarburos son también responsables de prevenir, minimizar, rehabilitar, remediar y compensar los impactos ambientales negativos generados por la ejecución de sus Actividades de Hidrocarburos, y por aquellos daños que pudieran presentarse por la deficiente aplicación de las medidas

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

subsector hidrocarburos.

Análisis del TFA

42. Al respecto, corresponde señalar que la conducta infractora N° 2 se encuentra referida a la presunta falta de adopción de medidas de prevención destinadas a evitar impactos ambientales negativos producto del derrame de combustible diésel ocasionado por la volcadura del camión cisterna. En ese sentido, el análisis de esta Sala debe determinar si la Primera Instancia valoró adecuadamente los medios probatorios presentados por MC Transportes y si las medidas consideradas como no adoptadas guardan relación directa con la causa que originó la emergencia ambiental, vinculada al exceso de velocidad de la unidad vehicular.

43. De la revisión de la RD 970-2026, se advierte que la Primera Instancia evaluó los documentos presentados por el administrado en su recurso de reconsideración, entre ellos, el Reglamento Interno de Seguridad y Salud en el Trabajo, el Manual del Conductor, el Manual de Transporte de Combustible y el Procedimiento de Monitoreo de Unidades. No obstante, dichos documentos fueron desestimados, principalmente, porque databan del año **2024**; esto es, de una fecha posterior a la emergencia ambiental ocurrida el 29 de setiembre de 2022, sin que el administrado hubiera presentado las versiones que se encontraban vigentes antes de dicho evento.

44. Sin embargo, esta Sala advierte que, junto con el recurso de reconsideración, MC Transportes presentó el "Procedimiento de Transporte de Combustible en Cisterna", aprobado el 20 de agosto de 2022; esto es, con anterioridad a la emergencia ambiental ocurrida el 29 de setiembre de 2022. De la revisión de dicho documento, se verifica que este contiene disposiciones vinculadas al control de velocidad durante el transporte de combustible, incluyendo reglas específicas para reducir la velocidad al transitar por curvas y zonas de riesgo.

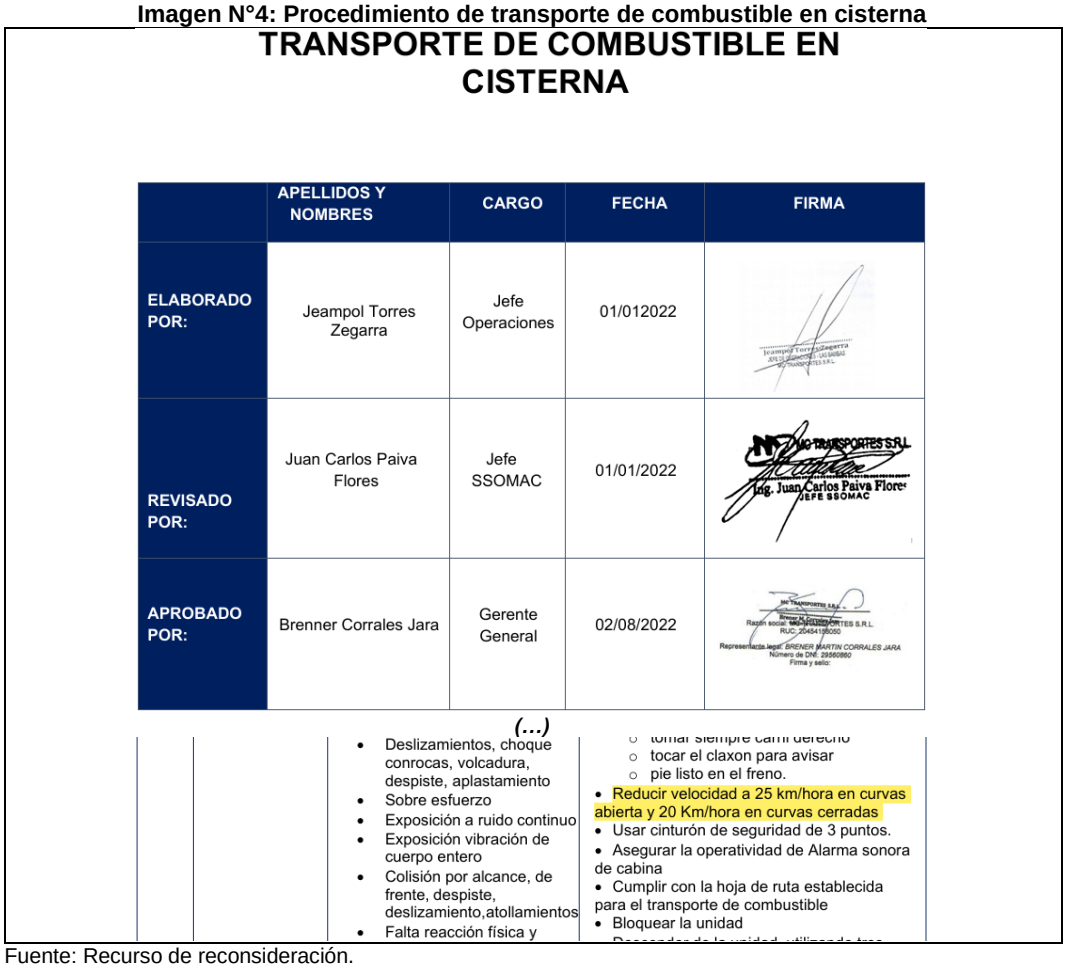
45. No obstante, tales disposiciones constituyen medidas de carácter preventivo y procedimental que, por sí solas, no garantizan el cumplimiento efectivo de los límites de velocidad por parte del conductor. En ese sentido, la existencia de dichos procedimientos no sustituye la implementación de mecanismos de control directo, como dispositivos **limitadores de velocidad y sistemas GPS con alertas configuradas,** los cuales permiten prevenir, detectar y advertir oportunamente excesos de velocidad durante el desplazamiento de la unidad vehicular.

---

aprobadas en el Estudio Ambiental y/o Instrumento de Gestión Ambiental Complementario correspondiente, así como por el costo que implique su implementación.
(…).

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

Imagen N°4: Procedimiento de transporte de combustible en cisterna



TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE EN CISTERNA

	APELLIDOS Y NOMBRES	CARGO	FECHA	FIRMA
ELABORADO POR:	Jeampol Torres Zegarra	Jefe Operaciones	01/012022	
REVISADO POR:	Juan Carlos Paiva Flores	Jefe SSOMAC	01/01/2022	
APROBADO POR:	Brenner Corrales Jara	Gerente General	02/08/2022	

(...)

			• Deslizamientos, choque conrocas, volcadura, despiste, aplastamiento • Sobre esfuerzo • Exposición a ruido continuo • Exposición vibración de cuerpo entero • Colisión por alcance, de frente, despiste, deslizamiento,atollamientos • Falta reacción física y	○ tocar el claxon para avisar ○ pie listo en el freno. • Reducir velocidad a 25 km/hora en curvas abierta y 20 Km/hora en curvas cerradas • Usar cinturón de seguridad de 3 puntos. • Asegurar la operatividad de Alarma sonora de cabina • Cumplir con la hoja de ruta establecida para el transporte de combustible • Bloquear la unidad

Fuente: Recurso de reconsideración.

46. Ahora bien, respecto del sistema GPS satelital operativo relacionado a la medida preventiva ii) "*Sobre la medida relacionada a la implementación de dispositivos limitadores de velocidad"*, corresponde señalar que, si bien el administrado ha acreditado contar con un sistema GPS implementado, conforme se verifica del reporte GPS correspondiente a la unidad D0E-949 (presentado como anexo del escrito con registro N° 2022-E01-104906), dicha circunstancia, por sí sola, no permite acreditar que el referido sistema contara con limitadores de velocidad ni con alarmas configuradas para alertar al conductor ante la ocurrencia de excesos.

47. En consecuencia, el hecho de que la unidad vehicular contara con un sistema GPS al momento de la emergencia ambiental no resultó suficiente para prevenir o evitar su ocurrencia. Por ello, para acreditar el cumplimiento integral de la medida de prevención ii), se requiere demostrar, además, la implementación de los mecanismos específicos de limitación y alerta de velocidad exigidos. No obstante, la acreditación de la implementación del sistema GPS será considerada como un elemento relevante para efectos de la graduación de la multa, en tanto evidencia la adopción de una medida parcialmente vinculada con la finalidad

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

preventiva perseguida.

48. En efecto, el GPS permite registrar o monitorear la ubicación y velocidad de la unidad vehicular; sin embargo, para efectos de la medida de prevención analizada, resultaba necesario acreditar que dicho sistema contaba con mecanismos específicos de alerta, control o limitación de velocidad. Ello resulta relevante porque la emergencia ambiental se produjo pese a que la unidad contaba con GPS, lo que evidencia que dicho sistema, por sí solo, no fue suficiente para prevenir el evento asociado al exceso de velocidad.

49. Por otro lado, respecto de los documentos alegados por el administrado como son el Plan de Preparación y Respuesta para Emergencias, el Manual de Transporte de Combustible, la capacitación al conductor, y de la matriz IPERC, se advierte que dichos documentos se encuentran vinculados con los procedimientos y controles implementados para la gestión y manejo de los riesgos asociados a la actividad, aspectos que se encuentran comprendidos en la medida de prevención i), la cual ya ha sido excluida.

50. Por su parte, respecto de los certificados de inspección técnica vehicular vigentes, se advierte que estos se encuentran relacionados con la verificación de las condiciones de operatividad y funcionamiento de las unidades vehiculares. No obstante, dicha documentación no guarda relación directa con la causa que originó la emergencia ambiental, vinculada al exceso de velocidad, por lo que no resulta pertinente para acreditar el cumplimiento de la medida de prevención orientada al control de dicho factor.

51. Finalmente, respecto de la presunta vulneración del principio de tipicidad, corresponde precisar que la exigencia de medidas como alarmas o mecanismos de limitación de velocidad no supone la creación de una nueva obligación ambiental autónoma, por el contrario, dichas medidas fueron consideradas como acciones preventivas razonablemente exigibles frente al riesgo concreto generado por la actividad de transporte de combustible.

52. En esa línea, la norma tipificadora aplicada sanciona la falta de adopción de medidas de prevención destinadas a evitar la ocurrencia de un incidente o emergencia ambiental que genere un impacto ambiental negativo. Por ello, la identificación de mecanismos de control de velocidad, tales como alarmas o dispositivos limitadores, responde al riesgo concreto verificado en el presente caso, asociado al exceso de velocidad de la unidad vehicular que transportaba combustible diésel.

53. Por tanto, este Colegiado considera que la conducta imputada se subsume válidamente en el supuesto previsto en la norma tipificadora aplicada, toda vez que el administrado mantenía el deber de adoptar medidas de prevención idóneas para evitar la ocurrencia de una emergencia ambiental que genere un impacto ambiental negativo. Por tanto, no se advierte vulneración al principio de tipicidad alegado por el administrado.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***

54. En consecuencia, corresponde desestimar los argumentos formulados por el administrado y confirmar la responsabilidad administrativa por la conducta infractora N° 2.

V.2 Determinar si la multa impuesta a MC Transportes por la conducta infractora N° 2 se enmarca en los parámetros legales previstos en nuestro ordenamiento jurídico

A. Cálculo de la multa impuesta por la DFAI para la conducta infractora N° 2

55. Se verifica que la Primera Instancia determinó que la multa a imponer en el presente caso ascendía a **7,437 (siete con 437/1000) UIT**, cuyo detalle se aprecia a continuación:

Cuadro N° 2: Composición de la multa impuesta por la DFAI

RESUMEN DE LA SANCIÓN IMPUESTA	
Componentes	**Valor**
Beneficio Ilícito **(B)**	3,243 UIT
Probabilidad de detección **(p)**	0,75
Factores para la graduación de sanciones **[F]** = $(1+f_1+f_2+f_3+f_4+f_5+f_6+f_7)$	172%
Multa calculada en UIT = (B/p)*(F)	**7,437 UIT**
Tipificación, numeral 2.3 del cuadro anexo a la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2015-OEFA/CD; desde 20 UIT hasta 2 000 UIT.	20,000 UIT
Aplicación del artículo 1 de la Resolución del Consejo Directivo 001-2020-OEFA/CD; prevalece la multa calculada sobre el tope mínimo.	7,437 UIT
Valor de la multa impuesta	**7,437 UIT**

Fuente: Informe N° 1464-2026-OEFA/DFAI-SSAG (en adelante, **Informe de multa 1464-2026**).
Elaboración: TFA.

B. De los argumentos expuestos en el recurso de apelación

56. El administrado alega que la DFAI habría aplicado incorrectamente el criterio señalado en la Resolución N° 054-2026-OEFA/TFA-SE sobre el costo de capacitación, en tanto que, si bien la RD 970-2026 se excluyó el costo de capacitación en la conducta N° 1 bajo la motivación de que los costos evitados deben ser directamente exigibles por la normativa ambiental y guardar relación causal directa con la conducta imputada, dicho criterio no habría sido aplicado a la conducta N° 2.

57. En esa línea, cuestiona los costos evitados CE1, CE2 y CE3. Señala que el CE1, referido al Plan de Seguridad Vial, no sería una obligación ambiental autónoma prevista en el RPAAH, sino una materia vinculada al sector transporte. Del mismo modo, sostiene que los CE2 y CE3, referidos a dispositivos limitadores de velocidad, GPS con alarmas y supervisión por odómetros, tampoco serían

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

obligaciones ambientales exigibles por la normativa del subsector hidrocarburos.

58. Además, invoca el precedente administrativo contenido en la Resolución N° 543-2023-OEFA/TFA-SE, alegando que este permite al administrado acreditar costos menores o distintos cuando ha realizado actividades iguales o semejantes a las consideradas como costo evitado. Sobre esa base, afirma que presentó documentación de Tracklog S.A.C. y reportes GPS que acreditarían que la unidad involucrada contaba con sistema de monitoreo de velocidad y generación automática de reportes de exceso de velocidad.

59. Aunado a ello, el administrado cuestiona la aplicación de los factores de graduación (f_1, f_2, f_3 y f_6) y su incremento en la multa en un 72%. Alega que la resolución no explica por qué corresponde dicho porcentaje y no uno menor. Además, sostiene que existiría una doble valoración, pues el "daño potencial" habría sido utilizado tanto para tipificar la infracción como grave como para agravar la multa.

60. Finalmente, invoca los principios de proporcionalidad y razonabilidad, sostiene que el evento fue accidental, que el daño fue solo potencial y de extensión mínima, que ejecutó acciones de primera respuesta y remediación, y que no registra antecedentes sancionatorios por conductas similares. Por ello, considera que la multa fue construida sobre una base sobredimensionada y ajena a la realidad económica y operativa de la empresa.

Análisis del TFA

61. Al respecto, de la revisión del Informe de multa 1464-2026, la primera instancia consideró como costos evitados los costos de: i) CE1 - implementación de un Plan de Seguridad Vial para transporte de sustancias peligrosas, que incluya procedimientos específicos de control de velocidad, y evaluación de rutas críticas, ii) CE2 - implementación de dispositivos limitadores de velocidad: Instalación de GPS con control de velocidad en tiempo real en las unidades vehiculares, con alarmas configuradas para alertar excesos de velocidad y generación de reportes automáticos, y iii) CE3 – supervisión continua mediante odómetros, costos evitados relacionados con las medidas de prevención confirmadas por la primera instancia en la RD 970-2026.

62. Sin embargo, como ha sido analizado en los considerandos previos, que las medidas preventivas i) y iii), relacionadas con los costos evitados CE1 y CE3, no resultan medidas idóneas y se dispuso el archivo de las mismas; en consecuencia, no corresponde considerar ni asignar un costo evitado asociado a dichos conceptos. De otro lado, en el caso de la medida de prevención ii), de la revisión efectuada se encuentra que la misma sí resulta idóneo, por lo que correspondía realizarle el costeo debido.

63. Ahora bien, en cuanto al costo evitado CE2, se debe advertir que, de acuerdo con lo analizado previamente, el administrado ha demostrado contar con un sistema

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

implementado de GPS satelital, sin embargo, no ha podido acreditar que el mismo cuente con un dispositivo limitador o de alarma integrado.

64. Asimismo, de la revisión del Informe de multa 1464-2026 se puede notar que la primera instancia reconoció la implementación del sistema GPS mediante la presentación con información de los escritos con registro Nros. 2026-E01-021466, 2025-E01-154733 y 2022-E01- 104906, como se aprecia a continuación.

Imagen N°5: Sustento de la primera instancia respecto al CE2

> Respecto a la implementación de dispositivos limitadores de velocidad —consistente en la instalación de GPS con control de velocidad en tiempo real en las unidades vehiculares, alarmas configuradas para alertar excesos de velocidad y la generación de reportes automáticos, así como la supervisión continua mediante odómetros—, se advierte que el administrado, durante la emergencia ambiental ocurrida el 29 de setiembre de 2022, contaba con un sistema de georreferenciación proporcionado por la empresa Tracklog S.A.C. Ello se verifica con los documentos presentados por el administrado, tales como: (i) el "Presupuesto Anual de Seguridad y Salud en el Trabajo 2022" (Anexo 1.D del recurso de reconsideración con registro n.° 2026-E01-021466), en el cual se consigna un presupuesto de S/ 42 852; (ii) la factura F003 N.° 00013520 emitida por la empresa Tracklog S.A.C. a favor de MC Transportes S.R.L., por un monto de S/ 4 897 (Anexo 1-K del escrito con registro n.° 2025-E01-154733); y (iii) el Reporte GPS de la unidad D0E-949 (Anexo del escrito con registro n.° 2022-E01-104906).
>
> No obstante, el hecho de que la unidad vehicular haya contado con un sistema GPS durante la emergencia ambiental del 29 de setiembre de 2022 no acredita que dicho sistema tuviera implementado un control de velocidad en tiempo real ni alarmas configuradas para alertar al conductor sobre excesos de velocidad.
>
> Por lo tanto, se rechazan los alegatos del administrado y se ratifican los costos establecidos en el ICM2.

Fuente: Informe de multa 1464-2026, pp. 29-30.

65. Sin embargo, de la revisión del Anexo N° 1 del Informe de multa 1464-2026, se advierte que únicamente se ha considerado como costo evitado el correspondiente al alquiler del sistema GPS, precisamente aquel cuya implementación ha sido acreditada por el administrado. No obstante, no se han considerado los costos asociados a los accesorios o funcionalidades de control de velocidad y alarmas, cuya implementación no ha sido acreditada y que, precisamente, constituyen los componentes necesarios para el cumplimiento integral de la medida de prevención ii).

66. Por tanto, al haberse omitido en el referido informe la consideración de los costos asociados a los dispositivos y funcionalidades de limitador de velocidad y alarmas, se evidencia una manifiesta contradicción e incongruencia en la motivación del

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

cálculo de la Primera Instancia: mientras que en el análisis sustantivo se desestimaron los descargos exigiendo limitadores de velocidad y alarmas integradas, al momento de estructurar la valorización económica del costo evitado se consideró únicamente el alquiler del GPS, omitiendo por completo cuantificar y costear los dispositivos físicos o configuraciones de alarmas que fueron omitidos.

Imagen N°6: Descripción de los ítems contemplados en el CE2

2. Implementación de un Plan de Seguridad Vial para transporte de sustancias peligrosas, que incluya procedimientos específicos de control de velocidad, y evaluación de rutas – CE2

Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario	Factor de ajuste 9/	Monto (*) (S/)	Monto (*) (U$$) 10/
Personal 1/	**Horas**					
Ingeniero de Seguridad Vial	16	1	S/. 31.067	1.285	S/. 638.738	US$ 163.875
Técnico en sistemas	16	1	S/. 15.871	1.285	S/. 326.308	US$ 83.718
Asistente administrativo	8	1	S/. 15.871	1.285	S/. 163.154	US$ 41.859
Seguro y certificaciones						
Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (SCTR) 2/	und	3	S/. 123.900	1.166	S/. 433.402	US$ 111.194
Curso de Seguridad y Salud en el Trabajo 3/	und	3	S/. 118.000	0.952	S/. 337.008	US$ 86.463
Examen Médico Ocupacional 4/	und	3	S/. 181.720	0.952	S/. 518.992	US$ 133.153
Equipo de protección personal						
Guante 5/	und	3	S/. 10.030	1.142	S/. 34.363	US$ 8.816
Casco de seguridad 5/	und	3	S/. 8.850	1.142	S/. 30.320	US$ 7.779
Lente de seguridad 5/	und	3	S/. 21.240	1.142	S/. 72.768	US$ 18.669
Mameluco 6/	und	3	S/. 46.020	1.142	S/. 157.665	US$ 40.451
Zapatos punta de acero 6/	und	3	S/. 56.640	1.142	S/. 194.049	US$ 49.785
Materiales, equipos y/o herramientas	**Horas**					
Alquiler de laptop 7/	16	1	S/. 13.280	0.935	S/. 198.669	US$ 50.971
	días					
Alquiler de GPS 8/	1	1	S/. 39.727	0.923	S/. 36.668	US$ 9.408
Total					**S/. 3,142.104**	**US$ 806.141**

Fuente:

Fuente: Informe de multa 1464-2026, p. 56.

67. Al respecto, de conformidad con el numeral 1.2 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG[22], la debida motivación constituye un requisito de validez esencial de todo acto administrativo. Asimismo, el numeral 6.1 del artículo 6 de la citada norma[23] establece que la motivación debe ser expresa, mediante una

[22] **TUO de la LPAG**
Título Preliminar
Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo (…)
1.2. Principio del debido procedimiento. - Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten. La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo.

[23] **TUO de la LPAG**
Artículo 6.- Motivación del acto administrativo

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml

relación concreta y directa de los hechos probados relevantes y la exposición de las razones jurídicas que justifican el acto adoptado.

68. Por consiguiente, de conformidad con lo señalado en los numerales 1 y 2 del artículo 10 del TUO de la LPAG[24], corresponde declarar la nulidad de la RD 970-2026, en el extremo que sancionó a MC Transportes con una multa ascendente a 7,437 UIT , por la comisión de la conducta infractora N° 2; y, en consecuencia, se debe retrotraer el PAS hasta el momento en que el vicio se produjo, con la respectiva devolución de los actuados a la DFAI para que proceda a emitir un nuevo pronunciamiento, de acuerdo a sus atribuciones.

69. Finalmente, en atención a las consideraciones antes expuestas, carece de objeto emitir pronunciamiento respecto de los demás argumentos planteados por el administrado en su recurso de apelación.

De conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo Nº 006-2026-JUS; la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental; el Decreto Legislativo N° 1013, que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente; el Decreto Supremo N° 013-2017-MINAM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del OEFA; y la Resolución de Consejo Directivo N° 020-2019-OEFA/CD, que aprueba el Reglamento Interno del Tribunal de Fiscalización Ambiental del OEFA[25].

SE RESUELVE:

PRIMERO. – CONFIRMAR la Resolución Directoral N° 0970-2026-OEFA/DFAI del 29 de mayo del 2026, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución Directoral N° 0159-2026-OEFA/DFAI del 30 de enero de 2026, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa de MC Transportes S.R.L. por la comisión de la conducta infractora N° 2 descrita en el Cuadro Nº 1 de la presente resolución, en el extremo de la medida de prevención consistente en: **(ii)** La implementación de dispositivos limitadores de velocidad: instalación de GPS con control de velocidad en tiempo real en las unidades vehiculares, con alarmas configuradas para alertar excesos de velocidad y generación de reportes automáticos, por los fundamentos expuestos en la parte considerativa, quedando agotada la vía administrativa.

6.1 La motivación debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con referencia directa a los anteriores justifican el acto adoptado (…).

[24] **TUO de la LPAG**
Artículo 10. – Causales de nulidad
Son vicios del acto administrativo que causan su nulidad de pleno derecho, los siguientes:
1. La contravención a la Constitución, a las leyes o a las normas reglamentarias.
2. 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.

[25] Modificada por Resolución de Consejo Directivo N° 00006-2020-OEFA/CD, publicada en el diario oficial *El Peruano* el 21 de mayo de 2020.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***

SEGUNDO. – **REVOCAR** la Resolución Directoral N° 0970-2026-OEFA/DFAI del 29 de mayo del 2026, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución Directoral N° 0159-2026-OEFA/DFAI del 30 de enero de 2026, en el extremo que declaró la responsabilidad administrativa de MC Transportes S.R.L. por la comisión de la conducta infractora N° 2 descrita en el Cuadro Nº 1 de la presente resolución, en el extremo de las medidas de prevención consistentes en: **(i)** la implementación de un Plan de Seguridad Vial para el transporte de sustancias peligrosas, que incluya procedimientos específicos de control de velocidad y evaluación de rutas; y, **(iii)** la supervisión continua mediante odómetros**,** a fin de supervisar adecuadamente al personal encargado del transporte de sustancias peligrosas y desincentivar malas prácticas en la conducción de vehículos; y, en consecuencia, se archiva el presente procedimiento administrativo correspondiente en dichos extremos.

TERCERO. – Declarar la **NULIDAD** de la Resolución Directoral N° 0970-2026-OEFA/DFAI del 29 de mayo del 2026, que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución Directoral N° 0159-2026-OEFA/DFAI del 30 de enero de 2026, en el extremo que sancionó a MC Transportes S.R.L. por la comisión de la conducta infractora N° 2 descrita en el Cuadro Nº 1 de la presente resolución; en consecuencia, **RETROTRAER** el procedimiento administrativo sancionador al momento en el que el vicio se produjo.

CUARTO. - Notificar la presente resolución a MC Transportes S.R.L. y remitir el expediente a la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos del OEFA para los fines correspondientes.

Regístrese y comuníquese.

Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

Firmado digitalmente por: MEDRANO RECUAY Ulises Simeon FAU 20521286769 soft
Cargo: Presidente de la Sala Especializada y del Tribunal de Fiscalización Ambiental del OEFA
Lugar: Sede Central - Jesus Maria - Lima - Lima
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha/Hora: 30/09/2026 09:02:12

Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

Firmado digitalmente por: GALLEGOS QUESQUEN Patricia Mercedes FAU 20521286769 soft
Cargo: Vocal
Lugar: Sede Central - Jesus Maria - Lima - Lima
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha/Hora: 29/09/2026 20:19:26

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***

Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

Firmado digitalmente por: GARCIA ARAGON Francisco FAU 20521286769 soft
Cargo: Vocal
Lugar: Sede Central - Jesus Maria - Lima - Lima
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha/Hora: 30/09/2026 12:56:15

Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

Firmado digitalmente por: MARTINEZ POLO Ramiz Ademir FAU 20521286769 soft
Cargo: Vocal
Lugar: Sede Central - Jesus Maria - Lima - Lima
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha/Hora: 30/09/2026 08:47:51

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***

Anexo N° 1

Códigos de Multa

Conductas infractoras	Multa DFAI	Pronunciamiento TFA	Multa Final	Código Único de Multas (CUM)
Multas apeladas				
N° 2	7,437 UIT	Nulidad	-	00004712612
Multas no apeladas				
N° 1	0,148 UIT	-		00004702612
N° 3	0,606 UIT	-		00004722612
N° 4	0,362 UIT	-		00004732612
N° 5	0,378 UIT	-		00004742612
Código Acumulador de Multas (CAM)				**20260100108**

Elaboración: TFA.

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***

"Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el OEFA, aplicando los dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. Nª 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://sistemas.oefa.gob.pe/verifica e ingresando la siguiente clave: 01093921"

01093921

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N° 27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias.
La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en ***https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml***