CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
27 MAR. 2025
RECIBIDO
Firma: Hora: 12:51 pm

SUMILLA: LEY DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA EN EL PERÚ

Proyecto de Ley

El Congresista **JORGE LUIS FLORES ANCACHI,** y los congresistas de la bancada Podemos Perú que rubrican el presente documento, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 67° 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan a consideración del Congreso de la Republica la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL:

LEY DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA EN EL PERÚ

CAPÍTULO I:
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto de la Ley.

La presente ley tiene por objeto regular el ingreso, circulación y salida del transporte terrestre internacional de carga en el territorio nacional, estableciendo medidas de control y fiscalización integrales para garantizar la seguridad vial, proteger el medio ambiente, preservar la infraestructura vial y asegurar el cumplimiento de las obligaciones tributarias y de peaje por parte de los transportistas extranjeros que operan en el Perú. En tal sentido, se fijan disposiciones relativas al pago de peajes, control de emisiones contaminantes, condiciones de seguridad vehicular, ingreso de combustibles, cargas máximas permitidas, permisos de circulación y registro de transportistas internacionales, así como el régimen de sanciones por incumplimiento.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.

Las disposiciones de la presente ley se aplican a todo vehículo de transporte terrestre internacional de carga que ingrese al territorio de la República del Perú,

ya sea en tránsito, con origen o con destino en el país, perteneciente a personas naturales o jurídicas extranjeras o nacionales. Quedan comprendidos en este ámbito tanto los camiones de carga pesada como tractocamiones y sus remolques o semirremolques utilizados para el transporte internacional de mercancías por carretera. Se excluyen de esta ley los vehículos de transporte internacional de pasajeros, que se rigen por normativa especial, y aquellos casos especiales de transporte de carga en asistencia humanitaria o de emergencia, los cuales podrán ser objeto de disposiciones excepcionales previstas por el Poder Ejecutivo.

Artículo 3.- Definiciones. Para efectos de la presente ley, se entiende por:

a) **Transporte terrestre internacional de carga:** el servicio de traslado de mercancías por vía terrestre por medio de camiones u otros vehículos de carga, que implique el cruce de fronteras entre el Perú y países vecinos, ya sea en tráfico bilateral, de tránsito o multilateral, al amparo de acuerdos o permisos internacionales.

b) **Transportista internacional:** la persona jurídica o natural, nacional o extranjera, que en calidad de propietaria, arrendataria o concesionaria opera vehículos dedicados al transporte internacional de carga e ingresa con ellos al territorio peruano.

c) **Vehículo de carga internacional:** todo vehículo motorizado de categoría de carga (camión rígido, tractocamión, remolque o semirremolque) matriculado en el extranjero o en el Perú, habilitado para prestar servicio de transporte internacional de mercancías.

d) **Peaje:** la tarifa o derecho de uso que debe pagarse por el tránsito de un vehículo por una ruta, carretera o infraestructura vial concesionada o administrada por el Estado.

e) **Báscula o balanza de pesaje:** equipo o instalación fija o móvil destinada a medir el peso por eje y/o el peso bruto vehicular, utilizada para controlar que el vehículo no exceda los límites de carga permitidos.

f) **GPS (Sistema de Posicionamiento Global):** dispositivo o sistema de rastreo satelital instalado en un vehículo que permite monitorear en tiempo real su ubicación, velocidad y recorrido, con fines de control y seguridad.

g) **SUNAT:** la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, encargada entre otros de la administración aduanera y tributaria en el Perú.

h) **SUTRAN:** la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, entidad encargada de la fiscalización del transporte terrestre a nivel nacional.

i) **MTC:** el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, autoridad central en materia de transporte terrestre, encargado de formular políticas, emitir normas y otorgar habilitaciones en el sector.

CAPÍTULO II:
CONTROL DE PAGOS DE PEAJES

Artículo 4.- Obligación de pago de peajes.

Los transportistas internacionales de carga deben pagar todos los peajes correspondientes por el uso de la infraestructura vial nacional en sus rutas de tránsito por el Perú. Esta obligación rige tanto para las vías concesionadas como para las administradas directamente por el Estado. El pago del peaje garantiza que los usuarios extranjeros contribuyan al mantenimiento y mejora de las carreteras que utilizan, en igualdad de condiciones que los transportistas nacionales. El transportista deberá conservar los comprobantes de pago de peaje (tickets físicos o constancias electrónicas) durante su recorrido por el país, los cuales podrán ser exigidos por la autoridad competente como prueba de cumplimiento.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * JORGE LUIS FLORES ANCACHI *

Artículo 5.- Sistemas de verificación del pago de peaje.

La SUTRAN, en coordinación con el MTC y las entidades concesionarias de peajes, implementará mecanismos de verificación eficaces para controlar el pago de peajes por parte de vehículos de carga internacional:

1. **Control en ruta y fronteras:** En los puestos de control fronterizo y a lo largo de las vías nacionales principales, se establecerán puntos de control donde se verifique que los camiones hayan efectuado el pago de peajes en los tramos recorridos. Esto podrá realizarse mediante la revisión de comprobantes físicos o digitales, o mediante sistemas electrónicos de registro.
2. **Tecnología de telepeaje y reconocimiento:** Se promoverá el uso de dispositivos electrónicos de peaje (tags) interoperables o sistemas de **telepeaje** internacionales, de modo que los camiones puedan pagar los peajes automáticamente al pasar por las estaciones. Adicionalmente, se emplearán cámaras con reconocimiento de placas en las garitas de peaje para registrar el paso de vehículos extranjeros. La información recopilada será cruzada con la base de datos de pagos para detectar evasiones.
3. **Plataforma de consulta:** La SUTRAN habilitará una plataforma digital donde consten en tiempo real los peajes cancelados por cada vehículo de

transporte internacional, accesible para las autoridades en carretera. Esta plataforma integrará datos de concesionarios y de SUNAT (aduanas) para un seguimiento completo del itinerario del transportista en el país.

Artículo 6.- Infracciones por evasión de peaje.

Constituye infracción gravísima que un vehículo de transporte internacional de carga eluda el pago de uno o más peajes durante su tránsito en el país. En caso de detectarse la falta de pago de un peaje obligatorio, la autoridad competente (SUTRAN o la Policía Nacional del Perú, según corresponda) procederá de la siguiente manera:

a. **Detención preventiva:** Se detendrá el vehículo en un lugar seguro y se notificará al conductor sobre la infracción detectada.

b. **Cobro del peaje debido:** El transportista deberá cancelar en el acto el peaje omitido. Si ello no fuera posible en el lugar, se le conducirá a la estación de peaje más cercana para efectuar el pago correspondiente.

Imposición de multa: Además del pago debido, se impondrá una multa administrativa equivalente hasta al 100% del valor de los peajes evadidos, con un mínimo de una (1) UIT si se evidencia intencionalidad o reiteración en la evasión.

d. **Registro de infractor:** La infracción será registrada en el Registro de Transportistas Internacionales (establecido en esta ley), de modo que en caso de reincidencia en la evasión de peajes, se apliquen sanciones más severas conforme al régimen de sanciones de la presente ley (incluyendo la posible suspensión o prohibición de ingreso al territorio nacional).
En todos los casos, la autoridad expedirá el acta de control correspondiente. Los recursos recaudados por estas multas serán destinados preferentemente al mantenimiento de la infraestructura vial afectada.

CAPÍTULO III:
CONTROL DE EMISIONES CONTAMINANTES E IMPACTO AMBIENTAL

Artículo 7.- Calidad de combustibles y normas ambientales.

Como condición para ingresar y circular en el territorio nacional, todos los vehículos de transporte internacional de carga deberán utilizar combustibles que cumplan con las especificaciones y parámetros de calidad exigidos por la normativa peruana vigente en materia ambiental. Queda prohibido el uso de

diésel, gasolina u otros carburantes de baja calidad o con contenidos de azufre u otros contaminantes por encima de los límites establecidos por las normas peruanas. Esta medida tiene por objetivo prevenir que los vehículos provenientes del exterior continúen generando impactos contaminantes en el aire del país. En caso que un vehículo ingrese con combustible adquirido fuera del país, sólo podrá portar la cantidad estrictamente necesaria para alcanzar la estación de servicio peruana más próxima a la frontera, conforme a los lineamientos que se detallarán en el reglamento de la presente ley. El excedente de combustible que sobrepase dicho margen deberá ser declarado ante la autoridad aduanera (SUNAT) al ingreso, y estará sujeto a decomiso o a sanciones correspondientes por infringir la normativa de calidad de combustibles.

Artículo 8.- Control de emisiones vehiculares.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, establecerá los estándares de emisiones que deben cumplir los vehículos de carga internacional que ingresen al país. Mediante reglamento, se fijarán las exigencias técnicas equivalentes a estándares internacionales (por ejemplo, Euro IV, Euro V u otros) gradualmente, con plazos razonables para su cumplimiento. Los vehículos deberán contar con un Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) vigente emitido por la autoridad competente de su país de matrícula o por un centro de inspección autorizado, que acredite que cumplen con los límites de emisión de gases contaminantes y de opacidad de humos según estándares compatibles con los peruanos. La SUNAT y la SUTRAN, en los puntos de entrada al país, podrán verificar aleatoriamente las emisiones de escape de los camiones mediante equipos portátiles (opacímetros, analizadores) para comprobar que no excedan los valores permitidos. De encontrarse vehículos que excedan los límites de emisión (ej. expulsando humos negros visibles en cantidades nocivas), se les impondrán sanciones conforme al Capítulo IX y se les exigirá la regularización inmediata (reparación del sistema de escape, cambio de combustible, etc.), pudiendo incluso denegarse su ingreso o continuar circulación si representan un grave riesgo ambiental.

Artículo 9.- Disposiciones ambientales complementarias.

Para reducir el impacto ambiental del transporte internacional de carga:

1. **Gestión de residuos:** Los transportistas internacionales deberán gestionar adecuadamente los residuos peligrosos generados por sus vehículos durante el tránsito (aceites usados, filtros, llantas averiadas, etc.), evitando su disposición inadecuada en territorio nacional. El MTC, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, podrá exigir la

presentación de un formulario de manejo de residuos o implementar puntos de recolección en las fronteras.

2. **Tecnologías limpias:** Se incentivará, mediante acuerdos bilaterales o medidas de fomento, que los vehículos de carga internacional que ingresen al Perú incorporen **tecnologías más limpias**, como motores de bajas emisiones, sistemas de control de emisiones (filtros de partículas, catalizadores) e incluso la utilización de vehículos híbridos o eléctricos en el largo plazo.
3. **Monitoreo y reportes:** El Ministerio del Ambiente, con apoyo de SUTRAN, realizará monitoreos periódicos de la calidad del aire en las zonas de mayor tránsito de camiones internacionales (corredores viales principales, pasos fronterizos) y publicará informes anuales sobre el impacto ambiental de este tráfico. En base a dichos informes, se podrán proponer ajustes normativos adicionales en pro de la salud pública y el ambiente.

CAPÍTULO IV:
CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL Y DEL ESTADO DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 10.- Inspección técnica y condiciones mecánicas.

Los vehículos de transporte internacional de carga que ingresen al Perú deberán estar en adecuadas condiciones mecánicas y de seguridad. Es obligatorio que cuenten con un Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) vigente, emitido por la autoridad competente del país de origen o por una entidad autorizada internacionalmente, que acredite que el vehículo ha superado las revisiones técnicas de frenos, dirección, luces, suspensión, neumáticos, emisiones, entre otros aspectos esenciales de seguridad. Dicho certificado deberá presentarse en el control fronterizo al ingreso y portar una copia dentro del vehículo durante todo el trayecto en el país. SUTRAN realizará inspecciones aleatorias en carretera para verificar el estado de los vehículos (ej. comprobar funcionamiento de luces, estado de llantas, sistemas de freno y suspensión). Si se detectan fallas mecánicas graves que pongan en riesgo la seguridad vial (por ejemplo, sistema de frenos en mal estado, llantas lisas o rotas, etc.), la unidad será inhabilitada para circular hasta que se subsanen las observaciones, pudiendo ser escoltada al taller más cercano o retenida conforme a lo previsto en las sanciones.

Artículo 11.- Seguridad activa y pasiva obligatoria.

Todo vehículo de carga internacional deberá cumplir con las normas peruanas sobre equipamiento de seguridad activa y pasiva. En particular:

a) **Sistemas de frenado y retención:** Los camiones deben poseer sistemas de frenos operativos en todas las ruedas, incluyendo freno de servicio, freno de parqueo y, de ser aplicable, sistemas complementarios (freno motor, retardadores) en buenas condiciones. Asimismo, tratándose de vehículos articulados, deben contar con dispositivos de anti-desacople seguros entre el tracto y el semirremolque.

b) **Iluminación y señalización:** Es obligatorio el funcionamiento de todas las luces reglamentarias (faros delanteros, luces de freno, direccionales, luces de posición y demarcación lateral) y la presencia de dispositivos retrorreflectantes conforme a normativa MTC, para asegurar la visibilidad nocturna. Deben portar triángulos de seguridad, extintor de incendios operativo y botiquín de emergencias, tal como exigen las normas nacionales.

c) **Elementos de seguridad pasiva:** La cabina deberá contar con cinturones de seguridad para los ocupantes. Se prohíbe la circulación de vehículos con parachoques en mal estado o inexistentes, y se exigirá que tengan instalados guardafangos o guardabarros y sistemas antiempotramiento trasero (parachoque trasero inferior) en el caso de camiones pesados, de acuerdo a normativa técnica, para reducir la severidad de eventuales colisiones.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

d) **Seguro obligatorio:** Es requisito indispensable que el vehículo cuente con un Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) o equivalente internacional que brinde cobertura en el Perú, a fin de garantizar la atención de víctimas en caso de accidentes. La vigencia de este seguro será verificada en frontera y por SUTRAN durante operativos en carretera. No se permitirá la circulación de vehículos sin el seguro vigente.

Artículo 12.- Control de la fatiga del conductor y jornadas de conducción.
Con el fin de prevenir accidentes por fatiga o somnolencia del conductor, los transportistas internacionales deberán respetar las jornadas máximas de conducción y descanso establecidas por la normativa peruana o, en su defecto, por estándares internacionalmente aceptados (por ejemplo, las recomendaciones de la CAN – Comunidad Andina o convenios bilaterales). En ausencia de acuerdos específicos, se aplicarán las siguientes reglas generales mientras el vehículo circule en territorio peruano:

- Un máximo de 8 horas continuas de conducción por chofer, tras lo cual deberá realizar una pausa no menor a 30 minutos.
- No exceder 14 horas de conducción acumulada en un período de 24 horas, debiendo destinar al menos 10 horas a descanso (que podrán

fraccionarse en descansos menores, incluyendo al menos un periodo continuo de 6 horas de sueño).

- Si viajan dos conductores habilitados en el mismo vehículo (conducción en dúo), podrán alternar la conducción, pero aun así ninguno debe exceder los límites antes indicados individualmente.

La SUTRAN y la Policía podrán fiscalizar el cumplimiento de estas disposiciones mediante la revisión de los registros de conducción que lleve el transportista (bitácora de ruta, tacógrafo si dispone, o registros del sistema GPS) y mediante operativos en ruta en los que, de ser necesario, se indicará al conductor que tome un descanso obligatorio si se detectan signos de fatiga. El reglamento de la presente ley podrá adaptar estos valores y mecanismos de control según la evolución de los estándares internacionales y la infraestructura disponible (por ejemplo, instalación de sistemas electrónicos de tacógrafo).

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

Artículo 13.- Monitoreo por GPS y control en ruta.

Con el objeto de garantizar el control eficiente y en tiempo real de los vehículos de carga internacional dentro del país, se dispone la obligatoriedad del uso de sistemas GPS de seguimiento durante su permanencia en el Perú. A tal efecto:

1. Integración con SUTRAN: Los transportistas deberán contar con un dispositivo GPS activo en el vehículo, cuyas señales serán integradas al Sistema de Control y Monitoreo de Flota (SCMF) de la SUTRAN u otro sistema que ésta habilite para el seguimiento de camiones. Este sistema permitirá verificar en forma permanente la ubicación, ruta seguida, velocidades desarrolladas y paradas efectuadas por cada unidad, similar a la supervisión ya implementada en otros servicios de transporte

2. Dispositivo homologado: El MTC publicará un listado de dispositivos o servicios de rastreo GPS homologados para este fin, asegurando su compatibilidad con la plataforma de monitoreo nacional. En caso que el vehículo ya cuente con un GPS propio, el transportista podrá solicitar su integración al sistema nacional previa verificación técnica. Alternativamente, se podrá exigir la instalación temporal de un GPS provisto por SUTRAN al ingreso al país, el cual será devuelto o desconectado al salir del territorio nacional.

3. Control de velocidad y recorridos: La información obtenida vía GPS permitirá a SUTRAN detectar infracciones como exceso de velocidad, desvíos no autorizados de ruta o incumplimiento de pausas de descanso. En caso de alerta por exceso de velocidad u otra condición peligrosa,

SUTRAN podrá coordinar inmediatamente con la Policía Nacional para la intervención del vehículo antes de que ocurra un accidente. Cabe señalar que solo en el primer trimestre de 2024, el monitoreo electrónico permitió detectar más de 3,600 infracciones de velocidad en transporte interprovincial su extensión al transporte internacional de carga dotará a la autoridad de una herramienta eficaz para velar por un transporte seguro y eficiente dentro de nuestras vías.

4. Costos: El costo de implementación y operación del sistema GPS será asumido por el transportista internacional. En el caso de dispositivos temporales proporcionados por las autoridades peruanas, se podrá cobrar una tasa de servicio razonable al ingreso, destinada a financiar el mantenimiento del sistema de monitoreo.
5. Protección de datos: La información de ubicación y operación de los vehículos recopilada por el sistema de monitoreo tendrá carácter confidencial y solo será utilizada para fines de fiscalización y seguridad vial, conforme a la normativa de protección de datos personales. Solo las autoridades competentes (SUTRAN, MTC, Policía, y SUNAT en lo que corresponda a control de ruta) podrán acceder a dicha información.

Artículo 14.- Otras medidas de seguridad vial en ruta.

Adicionalmente a lo anterior, se establecen las siguientes disposiciones para mejorar la seguridad vial en el tránsito de vehículos de carga internacional:

a. **Respeto de límites de velocidad:** Los camiones internacionales deberán respetar los límites de velocidad establecidos para vehículos pesados en cada tipo de vía (por regla general 90 km/h en carreteras, salvo indicación menor). El monitoreo por GPS y los controles policiales sancionarán cualquier exceso conforme al Código de Tránsito peruano.

b. **Prioridad a la vida y a la seguridad:** En caso de condiciones climáticas adversas (neblina densa, lluvia intensa) u otras situaciones de riesgo, el conductor deberá extremar precauciones, reducir velocidad o detenerse si es necesario, priorizando la seguridad. Se recuerda que están sujetos a las mismas reglas de tránsito que los conductores nacionales, incluyendo prohibición estricta de conducir bajo efectos del alcohol o drogas, uso obligatorio de cinturón de seguridad, y prohibición del uso de dispositivos móviles durante la conducción sin manos libres.

c. **Controles policiales y de SUTRAN:** La Policía de Carreteras y SUTRAN realizarán operativos conjuntos periódicos en los principales corredores viales utilizados por transporte internacional, para verificar in

situ el cumplimiento de todas las normas establecidas en esta ley (peajes, peso, documentos, seguros, etc.). Los conductores deberán acatar las indicaciones de las autoridades y facilitar las inspecciones.

d. **Educación y capacitación:** El MTC, en coordinación con sus pares de los países vecinos, promoverá la difusión de materiales informativos y programas de capacitación para conductores de transporte internacional, enfatizando las normas de seguridad vial peruanas, las zonas de alto riesgo en nuestras rutas y las prácticas de conducción segura en tramos de montaña, costa y selva. Además, se evaluará la realización de campañas binacionales de seguridad vial en fronteras.

CAPÍTULO V:
CONTROL DE INGRESO DE COMBUSTIBLES Y TRIBUTOS ENERGÉTICOS

Artículo 15.- Regulación del ingreso de combustibles.
Con el fin de proteger la calidad del aire nacional y asegurar una competencia leal en materia de combustibles, se regula el ingreso de carburantes en vehículos de carga internacionales de la siguiente forma:

1.- Límite de combustible al ingreso: Los vehículos de carga que ingresen al Perú podrán portar en sus tanques únicamente el combustible necesario para llegar, desde el punto de entrada fronterizo, hasta la estación de servicio peruana más cercana donde puedan repostar combustible que cumpla con la normativa nacional

El volumen exacto permitido será establecido en el reglamento (p.ej., un porcentaje de la capacidad del tanque o un máximo en galones), considerando las distancias desde cada puesto fronterizo a las primeras ciudades o estaciones de abastecimiento.

2.- Declaración y control aduanero: Al momento de ingresar por Aduanas (SUNAT), el conductor del vehículo deberá declarar la cantidad de combustible que porta en sus tanques si esta excede un mínimo libre establecido (por ejemplo, más de 1/4 de tanque). Los funcionarios aduaneros podrán medir o estimar la cantidad de combustible, y si se comprueba que excede lo necesario, se le requerirá al transportista pagar los tributos e impuestos correspondientes por la importación del excedente de combustible, conforme a las tasas impositivas vigentes para combustibles (Impuesto Selectivo al Consumo u otros aplicables). Alternativamente, el exceso de combustible podrá ser retenido o inmovilizado en depósito fronterizo para ser retornado al país de origen del transportista, a

elección de este último, si no desea pagar los tributos; en tal caso el tanque será sellado para impedir su uso en territorio peruano.

3.- Combustible no conforme: Si se detecta que el vehículo porta o utiliza un combustible que no cumple con los estándares de calidad peruanos (por ejemplo, diésel de alto contenido de azufre), se ordenará la inmovilización del vehículo hasta que realice la purga o cambio de combustible necesario. Esto implicará drenar el combustible no conforme y reemplazarlo por uno que sí cumpla los estándares, en una estación de servicio autorizada. Los costos de esta operación serán asumidos por el transportista. Adicionalmente, se impondrá la sanción correspondiente por incumplir el Artículo 7 de la presente ley.

Artículo 16.- Tributos energéticos compensatorios.

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas y la SUNAT, establecerá mecanismos para que los transportistas internacionales de carga contribuyan equitativamente a los tributos energéticos, de manera similar a los transportistas locales:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

- **Impuesto al Combustible:** Se velará porque el consumo de combustible de los camiones extranjeros en el Perú tribute el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) u otros impuestos aplicables, evitando la elusión fiscal mediante el ingreso de combustible exonerado. Para ello, además del control del Artículo 15, se podrá implementar un "Pase Tributario": un sistema en el que, al ingresar, los transportistas paguen una tasa fija o depósito en garantía que corresponda a un estimado de impuestos por el uso de combustible en suelo peruano, la cual podría ser ajustada al salir según comprobantes de carga de combustible dentro del país.

- **Precios y competencia leal:** El Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN) podrá supervisar que la venta de combustibles a transportistas internacionales en las zonas fronterizas se realice a precios que reflejen la carga impositiva nacional, evitando distorsiones con los precios del país vecino que pudieran incentivar cargas excesivas de combustible en tanque. Asimismo, se coordinará con las empresas comercializadoras para facilitar medios de pago y facturación adecuados para transportistas extranjeros, de modo que puedan adquirir combustible legalmente y solicitar la devolución de impuestos si algún convenio internacional lo prevé.

- **Uso de fondos recaudados:** Los ingresos adicionales generados por estos tributos o tasas compensatorias ingresarán al Tesoro Público. Una parte de lo recaudado por el control de combustibles podrá ser destinada

a un fondo de mitigación ambiental o de infraestructura vial, reconociendo que la medida contribuye tanto a la reducción de emisiones como al mantenimiento de vías (impactadas por el transporte pesado).

CAPÍTULO VI:
CONTROL DE CARGAS EXCESIVAS Y PROTECCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 17.- Límites de peso y dimensiones.

Los vehículos de transporte internacional de carga deberán respetar los límites de peso bruto vehicular, peso por eje y dimensiones establecidos por la normativa peruana vigente (Reglamento Nacional de Vehículos y normas complementarias del MTC) para la categoría de vehículos de carga correspondiente. En caso de tratados o acuerdos internacionales que prevean límites específicos distintos (por ejemplo, en corredores binacionales), se aplicarán dichos límites siempre que no excedan los nacionales en más de lo permitido por convenios. El MTC publicará y mantendrá actualizada la tabla de pesos máximos por eje, tonelaje máximo según número de ejes y dimensiones máximas (altura, ancho, largo) permitidas para vehículos de transporte de carga que circulen en el país, incluyendo a los extranjeros, y la difundirá en los puestos fronterizos y medios digitales.

Artículo 18.- Control obligatorio en básculas.

Con el fin de prevenir la circulación de camiones con sobrepeso que puedan dañar las carreteras y comprometer la seguridad vial, se instituye el control obligatorio de peso para el transporte internacional de carga:

1. **Básculas en frontera:** En cada puesto fronterizo terrestre habilitado para el ingreso de transporte de carga, el MTC en coordinación con la SUTRAN y la SUNAT instalará o mantendrá estaciones de pesaje (básculas). Todo camión internacional de carga deberá, como parte de su trámite de entrada al país, pasar por la báscula para verificar su peso bruto y por ejes antes de ser autorizado a continuar. Este control se realizará igualmente a la salida del territorio si el vehículo sale cargado, a fin de verificar que no haya incrementado su carga ilícitamente dentro del país.

2. **Básculas en ruta:** Adicionalmente, la SUTRAN establecerá puntos de control de peso móviles o fijos en las principales carreteras nacionales usadas por transporte internacional, especialmente antes y después de tramos críticos (puentes, carreteras de diseño antiguo o de alta

siniestralidad). Se podrá emplear tecnología de pesaje en movimiento (WIM), que permite medir el peso de los camiones sin necesidad de detenerlos completamente, aumentando la eficiencia del control. Los vehículos que sean detectados con posible sobrecarga mediante WIM serán desviados a una estación de pesaje convencional para la comprobación exacta.

3. **Certificado de Peso:** Tras el pesaje en frontera, se expedirá un certificado o constancia de pesaje con los resultados (peso bruto y por ejes) que acompañará los documentos del camión. Este certificado podrá ser requerido en controles posteriores durante el tránsito interno. Si el camión va a cargar mercancía adicional dentro del Perú (por tener origen peruano la carga de exportación), deberá someterse a un nuevo pesaje oficial antes de salir del país.

Artículo 19.- Medidas ante sobrepeso o sobredimensión.

caso de detectarse que un vehículo de transporte internacional de carga cede los límites de peso o dimensiones permitidos:

a) **Denegatoria de ingreso:** Si en el control de báscula al ingreso se comprueba sobrepeso, el vehículo no podrá ingresar al territorio nacional mientras subsista la condición de excedencia. Se le dará la opción de redistribuir o reducir la carga en la zona primaria aduanera (por ejemplo, removiendo parte de la carga a otro vehículo habilitado, si lo hubiera, o dejando la carga en depósito fronterizo temporal) hasta alcanzar los límites permitidos. Los costos y logística de dicha operación son responsabilidad del transportista, sin perjuicio de las sanciones aplicables. Si no es posible una solución inmediata, se denegará la entrada y el vehículo deberá retornar a su país de origen.

b) **Inmovilización en ruta:** Si el sobrepeso es detectado en un control en ruta dentro del país, la unidad será detenida e inmovilizada. Se procederá de igual forma a exigir la descarga parcial o transferencia del excedente de carga antes de permitirle proseguir el viaje. En este caso, además, se aplicará una multa por circulación con sobrepeso, cuyo monto será proporcional al exceso constatado (por ejemplo, cierta UIT por tonelada excedida), conforme al régimen sancionador. El camión no podrá reanudar su marcha sino hasta que la autoridad verifique que se ha corregido la infracción (peso dentro del límite).

c) **Protección de la infraestructura:** Si se detecta que la carga o dimensiones excedidas pudieron haber causado daños a la infraestructura vial (pavimento, puentes, señalización), la entidad competente (Provías, concesionario u otra) realizará una evaluación de daños. De encontrarse afectación, el transportista infractor deberá asumir el costo de las reparaciones, independientemente de las multas impuestas, de acuerdo a la cuantificación que realice el MTC o la entidad propietaria de la infraestructura afectada. Esto se gestionará a través de un proceso administrativo de cobranza adicional.

d) **Excesos tolerables y permisología especial:** Se podrá considerar una tolerancia mínima de sobrepeso (p.ej., 5% sobre el peso bruto total) para margen de error, sin sanción, siempre que no supere los límites por eje. Cargas indivisibles de gran tamaño o peso que excedan los límites solo podrán ingresar con un permiso especial otorgado por el MTC, previa coordinación binacional si corresponde, fijando condiciones de traslado (horarios, rutas especiales, escolta, etc.). La obtención de dicho permiso deberá gestionarse antes del ingreso al país.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

Artículo 20.- Conservación de la infraestructura vial.

Los fondos recaudados por concepto de multas relacionadas al sobrepeso y sobredimensión se destinarán prioritariamente a la conservación y reparación de la infraestructura vial nacional. El MTC llevará un registro de daños asociados a infracciones de sobrecarga cometidas por transportistas internacionales y coordinará con el Ministerio de Economía y Finanzas para que, en la programación del gasto, dichos recursos se asignen a los tramos carreteros afectados o a mejorar los sistemas de control de peso (como la instalación de más básculas o tecnología WIM). Asimismo, se promoverá la cooperación con países vecinos para unificar criterios de control de peso y así prevenir que vehículos que ya exceden peso en origen intenten transitar por el Perú.

CAPÍTULO VII:
PERMISOS DE CIRCULACIÓN Y REGISTRO DE TRANSPORTISTAS INTERNACIONALES

Artículo 21.- Registro Obligatorio de Transportistas Internacionales.

Créase el Registro Nacional de Transportistas de Carga Internacional a cargo del MTC, en el cual deberán inscribirse obligatoriamente todas las empresas de transporte y transportistas independientes extranjeros que realicen operaciones de carga internacional hacia, desde o a través del territorio peruano. Este registro

tendrá como finalidad contar con una base de datos actualizada de los operadores foráneos, sus vehículos y conductores, para fines de fiscalización y comunicación. La inscripción en el registro será un requisito previo para el ingreso al país:

- **Procedimiento de inscripción:** El transportista (o su representante) deberá proporcionar información básica de la empresa (razón social, país de origen, domicilio, representantes legales), relación de vehículos habilitados para transporte internacional (marca, modelo, año, placa, país de matrícula, características técnicas) y conductores autorizados (nombres, nacionalidad, licencias de conducir y sus categorías). Asimismo, deberá adjuntar copia de la autorización para transporte internacional otorgada por su país (si la hubiere en el marco de tratados) y constancia de seguro internacional. Esta información podrá ser enviada anticipadamente vía plataforma digital del MTC para agilizar trámites.

- **Vigencia y actualización:** La inscripción en el registro tendrá una vigencia renovable (por ejemplo, cada 2 años), sujeta a la actualización de documentos y al historial de cumplimiento del transportista. Cualquier cambio significativo (nuevos vehículos, retiro de flota, nuevos conductores, cambio de razón social) deberá notificarse al MTC para mantener la información al día.

- **Intercambio de datos:** El MTC podrá compartir la data pertinente de este registro con SUNAT, SUTRAN y la Policía Nacional, a efectos de que estas entidades ejerzan sus funciones de control con conocimiento de los antecedentes del transportista (infracciones previas, sanciones pendientes, etc.). De igual modo, se establecerán canales de cooperación internacional para intercambiar información con las autoridades de transporte de los países vecinos sobre los operadores registrados y sus eventuales infracciones.

Artículo 22.- Permiso de operación de transporte internacional.
Además de la inscripción en el registro, todo transportista internacional deberá obtener un Permiso de Circulación u Operación expedido por el MTC para poder realizar transporte de carga en territorio peruano. Este permiso certifica que el operador cumple con los requisitos legales y técnicos para operar y está alineado con los acuerdos internacionales vigentes. Las características de este permiso son:

- Carácter y obtención: El permiso podrá tener la forma de una autorización anual renovable o estar vinculado a los permisos otorgados en el marco

de acuerdos bilaterales o multilaterales (Comunidad Andina, Mercosur, Acuerdos Chile-Perú, Bolivia-Perú, etc.). En la práctica, si existe un carnet o documento de identificación de transporte internacional reconocido (p. ej., licencia originaria del país de origen reconocida por el Perú), dicho documento podrá hacer las veces de permiso, siempre que se homologue con el MTC. En ausencia de ello, el MTC emitirá un certificado o constancia para el transportista.

- Requisitos: Para otorgar el permiso, el MTC exigirá: (i) Estar inscrito en el Registro creado en el Artículo 21; (ii) Acreditar idoneidad legal y financiera (por ejemplo, que la empresa no esté sancionada gravemente en su país, y cuente con capacidad económica o seguro que responda por daños); (iii) Acreditar idoneidad técnica: esto incluye la lista de vehículos con CITV y seguros vigentes, y conductores con licencias válidas y experiencia. (iv) Compromiso de cumplir con la normativa peruana (mediante una declaración jurada de someterse a las leyes peruanas mientras opere en el país).
- Distintivo o código: El transportista autorizado recibirá un código o número de registro único, el cual deberá estar visiblemente marcado en cada vehículo (mediante un adhesivo o cartel en el parabrisas o carrocería) mientras circule en el Perú, para facilitar su identificación por las autoridades. Este código corresponderá a su inscripción y permiso, permitiendo en línea consultar su vigencia.
- Excepciones: Podrán exceptuarse de la exigencia de un permiso específico aquellos casos cubiertos por convenios internacionales que establezcan la libre circulación bajo ciertos documentos (por ejemplo, si hubiera libre tránsito para ciertos tipos de carga bajo la Alianza del Pacífico u otro acuerdo). No obstante, incluso en dichos casos, el registro y las demás exigencias de esta ley (peajes, pesos, etc.) se mantienen.

Artículo 23.- Requisitos especiales de ingreso y circulación. Se establecen además los siguientes requisitos para operar en el país, que deberán ser cumplidos y cuya acreditación podrá ser solicitada por las autoridades en cualquier momento:

a. **Documentación del vehículo y carga:** El transportista deberá portar en todo momento: (i) La Guía o Carta Porte Internacional o documento de transporte que ampara la carga, indicando procedencia, destino, naturaleza de la mercancía y peso, para eventuales verificaciones de consistencia con el peso real; (ii) La documentación aduanera correspondiente (manifiesto internacional de carga, etc.) emitida por SUNAT al ingreso; (iii) Licencia de conducir del chofer competente para vehículo pesado internacional, y su documento de identidad o pasaporte; (iv) Copia de la presente ley y su reglamento en formato físico o digital

para conocimiento de obligaciones (esto último se recomendará pero no será causal de sanción si falta, se busca que conozcan la norma).

b. **Seguro de responsabilidad civil:** Además del SOAT o seguro contra accidentes personales, se recomienda (y podrá exigirse gradualmente) que el transportista cuente con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros (daños a la infraestructura, medio ambiente u otros) que pudieran ocurrir con motivo de su operación. Esto para asegurar que existan fondos para cubrir eventuales siniestros mayores (como contaminación por accidente, daños a puentes, etc.).

c. **Idiomas y señalización:** En los vehículos conducidos por choferes que no hablen castellano, se deberá disponer de material de señalización bilingüe (por ejemplo, fichas con frases básicas de comunicación con autoridades, o una persona de contacto que hable español vía telefónica) para facilitar las inspecciones. Asimismo, se exigirá que la documentación presentada esté, al menos, en español o en inglés, para su adecuada revisión por las autoridades.

Prohibición de cabotaje: Se recuerda que los transportistas internacionales extranjeros no pueden realizar cabotaje (transporte de carga entre dos puntos dentro del Perú) salvo autorización expresa en convenios. Cualquier evidencia de que un camión extranjero esté efectuando servicios de carga internos en el país sin autorización será sancionada según esta ley y las normas de transporte (incluyendo la posible incautación de la carga y el vehículo).

CAPÍTULO VIII:
ENTIDADES ENCARGADAS DE LA FISCALIZACIÓN Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

Artículo 24.- Competencias de fiscalización.
Las siguientes entidades serán las encargadas de hacer cumplir las disposiciones de la presente ley, en el marco de sus competencias:

- **MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones):** Autoridad normativa y administrativa central. Le corresponde expedir el reglamento de la ley, otorgar los permisos de operación y mantener el registro de transportistas internacionales. Asimismo, supervisará la adecuada implementación de los controles (peajes, básculas, GPS) y podrá dictar disposiciones complementarias en el ámbito de transporte terrestre.
- **SUTRAN (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías):** Entidad adscrita al MTC encargada de la **fiscalización en ruta**. Tiene la competencia principal para supervisar el tránsito de los vehículos de carga en las vías nacionales, verificando el

pago de peajes, el peso, las condiciones vehiculares, el cumplimiento de rutas y velocidades, entre otros. SUTRAN puede intervenir vehículos, realizar inspecciones técnicas, imponer papeletas de infracción y medidas preventivas de acuerdo a la ley. También administra el sistema de monitoreo GPS y coordina con las Policías de Carreteras.

- **SUNAT (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria):** A través de sus intendencias de aduana en frontera, será responsable de controlar el ingreso y salida de vehículos y mercancías en el aspecto aduanero. Esto incluye la verificación de la carga declarada, la revisión de documentos de transporte, la fiscalización del combustible ingresado, y la coordinación para el cobro de tributos correspondientes (peajes pendientes, impuestos de combustible, multas aduaneras, etc.). SUNAT contará con personal capacitado para detectar irregularidades (por ejemplo, tanques con combustible no declarado, mercadería no manifestada, etc.) y deberá comunicar a SUTRAN cualquier hallazgo relevante para la seguridad vial (como sobrepeso detectado en balanzas aduaneras).
- **Policía Nacional del Perú (División de Policía de Carreteras):** Brindará apoyo en la fiscalización en carretera, ejerciendo facultades de control de tránsito. La Policía tiene potestad para detener vehículos ante infracciones flagrantes a esta ley o al reglamento de tránsito, y colaborar en operativos conjuntos con SUTRAN. Asimismo, en coordinación con Migraciones y Aduanas, podrá efectuar controles de seguridad en fronteras (verificación de identidades, prevención del contrabando y otros ilícitos vinculados al transporte).
- **Ministerio del Ambiente y organismos competentes (MINAM, OEFA):** Tendrán injerencia en la fiscalización ambiental relacionada con esta ley. Podrán realizar operativos de medición de emisiones, supervisar la correcta disposición de residuos de los camiones, y sancionar, en el ámbito de sus competencias, conductas que atenten contra el ambiente (por ejemplo, derrames de combustible, expulsión de humo tóxico excesivo).
- **Gobiernos regionales y locales:** En coordinación con el MTC, pueden coadyuvar en la fiscalización mediante sus gerencias de transporte o infraestructura, principalmente en la protección de vías departamentales o vecinales que pudieran ser usadas indebidamente para evadir controles (por ejemplo, camiones internacionales tomando rutas alternas no autorizadas para evitar pesajes o peajes). Estas entidades podrán emitir alertas y coordinar con SUTRAN y la Policía para tomar acciones.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA * JORGE LUIS FLORES ANCACHI *

Artículo 25.- Coordinación interinstitucional. Las entidades señaladas deberán actuar de manera coordinada y complementaria para garantizar la eficacia de los controles dispuestos en la presente ley. Se establece lo siguiente:

- Centro de Coordinación de Control de Transporte Internacional (CCCTI): El MTC liderará la creación de una instancia o mesa de trabajo permanente (CCCTI) en la que participarán representantes de MTC, SUTRAN, SUNAT, Policía de Carreteras, MINAM y otras autoridades pertinentes, con el objeto de compartir información en tiempo real y planificar operativos conjuntos. Este centro unificará la información del registro de transportistas, monitoreo GPS, pasos por peaje, resultados de pesajes y sanciones impuestas, facilitando la toma de decisiones rápida ante infracciones o emergencias.
- Intercambio de información electrónica: Se implementará un sistema informático integrado (plataforma única) donde SUTRAN, SUNAT, MTC y Policía puedan cargar y consultar datos relativos a cada vehículo de carga internacional: por ejemplo, su inscripción y permiso, historial de infracciones, peso registrado al ingreso, peajes pagados, etc. Esta plataforma deberá operar en tiempo real y con niveles de acceso seguro para cada institución.
- Cooperación internacional: El Gobierno, a través del MTC y la Cancillería, fomentará acuerdos de cooperación y asistencia mutua con los países vecinos para fortalecer el control del transporte internacional. Esto incluirá el intercambio de información sobre infractores reincidentes (de modo que una empresa sancionada en Perú no escape al control en su país, y viceversa), la homologación de requisitos técnicos (por ejemplo, reconocimiento mutuo de inspecciones técnicas vehiculares, homologación de licencias), y la posibilidad de operativos simultáneos en ambos lados de la frontera para verificar condiciones de los camiones. De igual forma, se promoverá la armonización de normativas en el marco de la Comunidad Andina u otras instancias regionales para facilitar el cumplimiento de esta ley sin contravenir acuerdos internacionales
- **Capacitación y recursos:** El Estado proveerá capacitación continua a los inspectores de SUTRAN, personal de Aduanas y policías sobre las nuevas herramientas tecnológicas y procedimientos implementados por esta ley. Además, se asignarán los recursos logísticos y financieros necesarios (básculas, kits de emisiones, vehículos de inspección, sistemas informáticos) para que las entidades ejerzan sus funciones de manera efectiva.

Artículo 26.- Uso de tecnología de fiscalización.

Las autoridades emplearán tecnología moderna para optimizar el control sin entorpecer indebidamente el comercio:

- **Sistemas GPS y SCMF:** Tal como se dispone en el Artículo 13, todos los camiones estarán georreferenciados. La información GPS será procesada automáticamente para generar alertas de posibles infracciones (exceso de velocidad, desvío de ruta, paradas prolongadas indebidas) permitiendo respuestas rápidas de la autoridad.
- **Escáneres y detección remota:** En las fronteras se instalarán **escáneres de vehículos** de alta capacidad para inspeccionar camiones y sus contenedores sin necesidad de descarga, con fines aduaneros y de seguridad. Estos escáneres también identificarán irregularidades como compartimentos ocultos, tanques adicionales de combustible no declarados, etc. Asimismo, se podrá emplear lectores remotos de emisiones (sensores en carretera que miden la contaminación del aire cuando pasa un camión) para detectar vehículos altamente contaminantes y someterlos a revisión.
- **Básculas automáticas:** Las básculas de peso (fijas o WIM) enviarán datos en línea al sistema central, generando un registro inmediato de sobrepesos. Igualmente, los pórticos de altura y ancho detectarán si un camión excede las dimensiones al pasar por puntos de control, activando alarmas.
- **Plataforma digital de verificación:** Se implementará una aplicación web y móvil oficial donde los transportistas puedan consultar sus obligaciones y estado (por ejemplo, confirmar si su permiso está vigente, revisar si tienen multas pendientes, rutas recomendadas, etc.), y donde las autoridades consignen las incidencias. Esto dará transparencia y permitirá a los transportistas corregir situaciones (como pagar peajes pendientes) antes de salir del país, evitando sanciones mayores.

  Estas herramientas tecnológicas contribuirán a un control más eficiente y preciso, reduciendo la necesidad de intervenciones manuales y mejorando la fiscalización integral del transporte de carga internacional.

CAPÍTULO IX:
RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 27.- Clasificación de infracciones.

El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley por parte de los transportistas internacionales de carga se clasificará, para efectos de sanción,

en leves, graves y muy graves, de acuerdo a la naturaleza y riesgo de la infracción:

- Son infracciones leves aquellas de carácter formal o que no comprometen directamente la seguridad, el ambiente ni la infraestructura, pero implican un incumplimiento de obligaciones administrativas. Ejemplos: no actualizar datos en el Registro (Artículo 21) dentro del plazo, portar documentación incompleta (Artículo 23.a, salvo que sea documentación esencial como licencia o seguro), pequeñas demoras en los descansos obligatorios de conductor (Artículo 12) sin consecuencias mayores, etc.

- Son infracciones graves las que ponen en riesgo la seguridad vial, la infraestructura o el medio ambiente de forma significativa, o implican evasión de obligaciones económicas importantes. Ejemplos: no pagar peajes requeridos (Artículo 4) o intentar evadirlos (Artículo 6), exceder los límites de horas de conducción de forma considerable (Artículo 12), carecer del certificado de inspección técnica vehicular (Artículo 10) vigente, carecer del SOAT o seguro equivalente (Artículo 11.d), incumplir con la obligación del GPS activo (Artículo 13) o manipularlo para falsear datos, ingresar con combustible sobre el límite permitido (Artículo 15.1) sin declararlo, o sobrepasar ligeramente (dentro de un margen moderado) los límites de peso (Artículo 17) sin llegar a situaciones extremas.

- Son infracciones muy graves aquellas que generan un peligro inminente o daño efectivo a la seguridad, al medio ambiente, a las personas o a la infraestructura, o que suponen una violación flagrante de la ley. Ejemplos: circular con sobrepeso extremo muy por encima del límite legal (Artículo 19) o con dimensiones que amenacen infraestructura (ej. intentar pasar con exceso de altura causando daño a un puente), usar combustible prohibido de alta contaminación (Artículo 15.3), verter residuos o sustancias peligrosas en la vía pública, rebasar deliberadamente barreras de control o evadir un control de frontera, realizar cabotaje interno ilegal (Artículo 23.d), reincidir en infracciones graves de forma sistemática, o cualquier acción u omisión que produzca directamente un accidente grave o daño al medio ambiente (por negligencia o dolo).

El reglamento detallará la tipificación precisa de cada infracción en leve, grave o muy grave, así como códigos para su registro, tomando en cuenta la gradación aquí establecida.

Artículo 28.- Sanciones administrativas.

Según la gravedad de la infracción cometida, se impondrán las siguientes sanciones administrativas, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiera concurrir en casos particulares:

- Multas pecuniarias: Se aplicarán multas expresadas en Unidades Impositivas Tributarias (UIT), de acuerdo a la clasificación: infracciones leves hasta 0.5 UIT; infracciones graves desde >0.5 UIT hasta 2 UIT; infracciones muy graves >2 UIT y hasta 5 UIT, pudiendo llegar a 10 UIT en casos especialmente críticos determinados en reglamento (por ejemplo, sobrepeso que exceda en más del 50% el límite, o reincidencia múltiple). Los montos específicos por cada tipo de infracción se establecerán en el cuadro de sanciones del reglamento. En caso de múltiples infracciones concurrentes, las multas podrán acumularse.



- Medidas no pecuniarias: Además de la multa, la autoridad podrá imponer medidas administrativas tales como: Retención temporal del vehículo (inmovilización) hasta que se subsane el incumplimiento o se pague la multa; Retención o decomiso de la carga o de elementos (combustible excedente, por ejemplo) involucrados en la infracción, de acuerdo con la ley; Suspensión del permiso de operación del transportista por un plazo determinado; o cancelación del permiso y registro, según la gravedad y reincidencia.

- Prohibición de ingreso al país: En caso de infracciones muy graves o reiteradas, el MTC, a solicitud fundamentada de SUTRAN o SUNAT, podrá disponer la inhabilitación del transportista o del vehículo para ingresar al territorio nacional por un tiempo definido. Esta prohibición será comunicada a las autoridades fronterizas y aduaneras para que impidan el ingreso del transportista sancionado durante la vigencia de la medida. En casos extremos (reincidencia continua en conductas peligrosas o dañosas), la prohibición podría ser permanente, previa garantía del derecho de defensa del afectado.

- Sanción al conductor o empresa: Las sanciones se impondrán al titular del permiso (empresa transportista), pero en casos donde se demuestre responsabilidad individual del conductor (ej. conducir en estado de ebriedad, negarse a controles, etc.), la Policía podrá comunicar a las autoridades del país de origen del conductor dicha falta. Adicionalmente, se podrá retener la licencia de conducir extranjera de manera preventiva

si su estado representa un peligro, dando cuenta a Migraciones para que el conductor no continúe conduciendo en el país.

Artículo 29.- Procedimiento sancionador y debido proceso.

La imposición de sanciones administrativas se sujetará a un procedimiento sancionador que garantice el debido proceso, conforme a la Ley del Procedimiento Administrativo General y las normas sectoriales aplicables:

- Detección y acto de control: Ante la detección de una presunta infracción, la autoridad actuante (SUTRAN, Policía, SUNAT u otra según corresponda) labrará el acta de control o papeleta donde se consigne la falta observada, la identificación del vehículo, conductor y empresa, así como las evidencias (resultados de báscula, fotos, lecturas de GPS, etc. si las hubiera). Este documento se entregará al conductor o representante, sirviendo de notificación inicial.



- Descargos: El infractor (transportista) tendrá derecho a presentar sus descargos o apelación ante la autoridad competente (por lo general SUTRAN para temas de transporte, o SUNAT para temas aduaneros/combustible) dentro de un plazo breve (por ejemplo, 5 días hábiles) si discrepa de la infracción imputada. Podrá adjuntar pruebas que desvirtúen la imputación. En caso de infracciones detectadas electrónicamente (ej: por GPS o cámaras), la notificación se podrá hacer vía electrónica al representante registrado del transportista, quien igualmente podrá descargar las pruebas del sistema y apelar en línea.

- Resolución: La autoridad analizará los descargos y emitirá la resolución correspondiente confirmando o levantando la infracción. De confirmarse, se establecerá la sanción concreta (multa y/o medida adicional). Esta resolución se notificará por medios expeditos, incluso por vía electrónica o en el punto de salida del país si el camión aún se halla en territorio nacional. En casos de infracciones muy graves, la resolución podrá disponerse de inmediato, dentro del mismo acto de control, por razones de seguridad (por ejemplo, ordenando la inmovilización por sobrepeso extremo).

- Pago y recursos: El transportista sancionado deberá efectuar el pago de la multa en los plazos establecidos; de no hacerlo, la SUNAT ejecutará la cobranza coactiva, pudiendo retener el vehículo o la carga en garantía de pago. Se habilitarán mecanismos sencillos de pago, incluso en línea o en ventanillas en fronteras, para facilitar la cancelación antes de la salida del país. Contra la resolución sancionadora, el infractor podrá interponer los

recursos administrativos que correspondan (reconsideración, apelación) según la normativa, sin perjuicio de que la sanción pueda hacerse efectiva de inmediato si es medida preventiva o por seguridad.

Artículo 30.- Reincidencia y agravantes.
Se considerará reincidencia cuando un mismo transportista (misma empresa) o mismo vehículo incurra en una infracción igual o similar a otra por la que ya fue sancionado en el Perú en los últimos 12 meses. En tales casos, se aplicará una multa con un incremento del 50% sobre la base establecida para dicha infracción, y si se trata de la tercera vez o más, el incremento será del 100%.

Adicionalmente, la autoridad evaluará la suspensión temporal o cancelación del permiso de operación tras múltiples reincidencias, priorizando la seguridad y orden. Se considerarán circunstancias agravantes de cualquier infracción: el intento de fuga o evadir el control, la alteración dolosa de documentos, registros o dispositivos (ej. manipular el GPS, adulterar los sellos de báscula, etc.), y la negativa injustificada a acatar las órdenes de la autoridad. Tales agravantes podrán elevar la calificación de la infracción (de leve a grave, o de grave a muy grave) y conllevar sanciones más severas según criterio de la autoridad instructora y lo previsto en reglamento.

Artículo 31.- Destino de las multas y bienes incautados. Las multas impuestas al amparo de esta ley constituyen ingresos para el Tesoro Público; sin perjuicio de ello, el Poder Ejecutivo podrá disponer que un porcentaje de lo recaudado se reinvierte en mejorar la seguridad vial e infraestructura. En particular, se priorizará financiar: la implementación y mantenimiento de sistemas tecnológicos de control (GPS, básculas, escáneres), la mejora de las carreteras dañadas por el tránsito pesado y programas de capacitación en seguridad vial para transportistas.

Los bienes incautados o decomisados (como combustible excedente, elementos adulterados, etc.) tendrán el destino previsto por las leyes especiales: por ejemplo, el combustible puede ser entregado al Ministerio de Energía y Minas para su disposición adecuada o subasta si corresponde, y los fondos igualmente dirigidos a fines públicos.

CAPÍTULO X:
DISPOSICIONES FINALES Y COMPLEMENTARIAS

Única. - Reglamentación.

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las entidades competentes, emitirá el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de 90 días calendario contados a partir de su publicación.

Lima marzo de 2025

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

Heidy Juárez Calle.

ISABEL CORTEZ AGUIRRE
Congresista de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **28** de **marzo** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10638/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Perú enfrenta una serie de desafíos en la regulación del transporte internacional de carga terrestre que atraviesa sus fronteras. La falta de un marco normativo integral ha permitido que se generen múltiples problemas relacionados con la seguridad vial, la protección del medio ambiente, la infraestructura vial y el control tributario de los transportistas extranjeros. La ausencia de un control efectivo ha derivado en la evasión sistemática de pagos de peajes y tributos energéticos, el ingreso de vehículos con deficiencias mecánicas o sin inspección técnica, el uso de combustibles de baja calidad altamente contaminantes y la circulación de camiones con sobrepeso, generando un deterioro acelerado de las carreteras y un perjuicio económico para el país.

Uno de los principales problemas detectados es la falta de pago de peajes por parte de transportistas extranjeros que transitan por el territorio nacional. Actualmente, muchos de estos vehículos cruzan las fronteras y recorren las carreteras peruanas sin realizar los aportes correspondientes al mantenimiento de la infraestructura vial. Esta situación genera una competencia desleal con los transportistas nacionales, quienes sí cumplen con estas obligaciones, además de representar una carga injusta para el Estado, que debe asumir los costos de reparación de vías deterioradas por el alto tránsito de carga pesada internacional.

Asimismo, el ingreso de vehículos de transporte de carga provenientes del extranjero sin un adecuado control de emisiones contaminantes representa un riesgo ambiental significativo. En diversas ocasiones, se ha identificado que camiones provenientes de países vecinos utilizan combustibles de baja calidad, con un alto contenido de azufre y otros contaminantes, lo que afecta la calidad del aire en las zonas de tránsito y las ciudades donde operan. La falta de inspecciones técnicas rigurosas en los puestos fronterizos también permite la circulación de vehículos en condiciones mecánicas deficientes, incrementando el riesgo de accidentes de tránsito en las carreteras nacionales.

Otro punto crítico es la falta de control sobre el peso de los camiones internacionales que ingresan al país. La sobrecarga vehicular es una de las principales causas del deterioro prematuro de la infraestructura vial, afectando puentes, carreteras y autopistas que no fueron diseñadas para soportar pesos excesivos. Actualmente, no existe un sistema estandarizado de control de básculas en las fronteras ni en rutas estratégicas, lo que permite que los transportistas extranjeros operen con cargas por encima de los límites permitidos, generando daños millonarios en la red vial nacional.

El incumplimiento de las normas de seguridad vial por parte de conductores de transporte internacional de carga es otro problema recurrente. En muchos casos, los conductores extranjeros no respetan las regulaciones peruanas en cuanto a tiempos de conducción y descanso, lo que aumenta el riesgo de accidentes por fatiga. Además, la falta de monitoreo en tiempo real de estos vehículos impide detectar infracciones como el exceso de velocidad, el desvío de rutas no autorizadas y las maniobras imprudentes que ponen en riesgo la seguridad de otros usuarios de la vía.

Por otro lado, la ausencia de un registro nacional de transportistas internacionales y la falta de interoperabilidad con sistemas de control en países vecinos dificultan el seguimiento de las empresas y conductores que han incurrido en infracciones reiteradas. En muchos casos, transportistas sancionados en otros países ingresan al Perú sin restricción alguna, operando de manera irregular y evadiendo sanciones previas. Esta falta de coordinación interinstitucional y de cooperación internacional debilita la capacidad de fiscalización del Estado peruano.

Ante esta problemática, la presente Ley de Control y Fiscalización del Transporte Internacional de Carga en el Perú busca establecer un marco normativo integral para regular el ingreso, circulación y salida de estos vehículos en el país. A través de medidas como el fortalecimiento del control de peajes, la regulación de emisiones contaminantes, la implementación de básculas obligatorias, la exigencia de inspecciones técnicas vehiculares y la creación de un registro de transportistas internacionales, se busca garantizar la seguridad vial, proteger la

infraestructura del país y asegurar que los transportistas extranjeros contribuyan de manera justa al mantenimiento de la red vial y al cumplimiento de las obligaciones tributarias.



1.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Para abordar los problemas que enfrenta el Perú en la fiscalización y control del transporte internacional de carga terrestre, es fundamental implementar soluciones integrales y efectivas. Las siguientes alternativas permitirán mejorar la seguridad vial, reducir el impacto ambiental, optimizar la infraestructura y garantizar el cumplimiento de obligaciones tributarias por parte de los transportistas extranjeros.

1. Implementación de un Sistema Integrado de Control Fronterizo

Es necesario fortalecer los controles en los puntos de ingreso al país con sistemas tecnológicos avanzados que permitan la verificación inmediata de documentos, condiciones mecánicas de los vehículos, pago de peajes y cumplimiento de regulaciones ambientales. Para ello, se propone:

- Uso de escáneres y básculas automatizadas en fronteras para detectar sobrecarga, documentación falsa o mercadería no declarada.

- Interconexión con bases de datos internacionales para verificar el historial de infracciones de los transportistas y evitar la reincidencia.
- Monitoreo en tiempo real mediante GPS para registrar la ruta y las paradas de los camiones dentro del territorio nacional.

2. Control y Recaudación de Peajes y Tributos Energéticos

Para evitar la evasión de pagos de peajes y tributos por parte de transportistas extranjeros, se plantea:

- Sistemas de telepeaje obligatorio para transportistas internacionales, asegurando el cobro automático en los puntos de control.
- Plataforma digital de verificación de pago de peajes donde las autoridades puedan consultar en tiempo real si un vehículo ha cumplido con sus obligaciones antes de salir del país.
- Cobro anticipado de una tasa de compensación vial al ingreso del país, que garantice el pago de tributos por uso de la infraestructura.

3. Regulación de Combustibles y Control de Emisiones Contaminantes

Para reducir el impacto ambiental del transporte de carga internacional y asegurar el uso de combustibles adecuados, se recomienda:

- Exigir certificación de calidad de combustibles en frontera, con la prohibición de ingreso de carburantes contaminantes.
- Establecimiento de zonas de recarga de combustibles certificados en los puntos de ingreso al país para que los camiones reemplacen combustibles no autorizados.
- Inspección aleatoria de emisiones en carretera, con sanciones a vehículos que superen los niveles permitidos de contaminación.

4. Fortalecimiento del Control de Peso y Protección de Infraestructura Vial

Para evitar el daño a carreteras y puentes, es indispensable establecer controles rigurosos en el peso de los camiones mediante:

- Instalación de básculas electrónicas en todas las fronteras y rutas estratégicas, asegurando que los camiones cumplan con los límites permitidos.
- Creación de estaciones de transferencia de carga en las fronteras, donde los camiones con sobrepeso puedan redistribuir la carga antes de ingresar.

- Implementación de sanciones severas para los reincidentes, incluyendo la inmovilización del vehículo y la suspensión del permiso de circulación.

5. Seguridad Vial y Control de Conductores

Para garantizar el cumplimiento de normas de seguridad y reducir los accidentes causados por fatiga, exceso de velocidad o fallas mecánicas, se plantea:

- Obligatoriedad del uso de tacógrafos electrónicos, que registren las horas de conducción y descanso de los choferes.
- Capacitación obligatoria para conductores de transporte internacional, con certificaciones que acrediten su conocimiento de la normativa peruana.
- Sistemas de monitoreo de velocidad y cumplimiento de rutas, con sensores y cámaras que detecten infracciones y permitan sancionar a los infractores.

6. Creación del Registro Nacional de Transportistas Internacionales

Para mejorar la fiscalización y seguimiento de los transportistas extranjeros, se propone:

- Inscripción obligatoria de todas las empresas y conductores que realicen transporte internacional en un registro administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Intercambio de información con entidades de transporte de países vecinos, asegurando que los infractores reincidentes no puedan operar en el país.
- Emisión de un código único de registro, que deberá estar visible en cada vehículo para facilitar la fiscalización en carretera.

7. Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional

Para fortalecer la fiscalización del transporte internacional de carga, se recomienda:

- Creación de un Centro de Coordinación de Control de Transporte Internacional, donde MTC, SUTRAN, SUNAT y la Policía Nacional compartan información y planifiquen operativos conjuntos.
- Acuerdos binacionales con países vecinos para la homologación de normas técnicas, inspecciones vehiculares y sanciones aplicadas a transportistas infractores.

- Uso de sistemas de inteligencia artificial y análisis de datos para predecir riesgos y mejorar la eficiencia de los controles.

8. Endurecimiento del Régimen de Sanciones y Fiscalización Electrónica

Para garantizar el cumplimiento de la normativa, es necesario establecer un régimen de sanciones disuasorio, que incluya:

- Multas progresivas y sanciones acumulativas para transportistas reincidentes.
- Prohibición de ingreso al país para operadores que acumulen infracciones graves.
- Fiscalización electrónica mediante cámaras, sensores y monitoreo satelital para reducir la intervención manual y aumentar la eficiencia del control.

Estas alternativas de solución permitirán que el Perú garantice un transporte internacional de carga ordenado, seguro y equitativo, donde los transportistas extranjeros cumplan con las mismas obligaciones que los nacionales, protegiendo así la infraestructura vial, el medio ambiente y la economía del país.

II. MARCO NORMATIVO

2.1 BASE LEGAL Y CONSTITUCIONAL

El presente proyecto de ley se fundamenta en las siguientes normas del ordenamiento jurídico peruano:

A. Constitución Política del Perú

- Artículo 44: El Estado tiene la obligación de garantizar el bienestar general y la seguridad nacional, asegurando el cumplimiento de normas de tránsito y transporte.
- Artículo 58: El Estado regula la actividad empresarial en función del interés general, estableciendo mecanismos de control para evitar abusos y evasión de obligaciones tributarias y de tránsito.
- Artículo 74: La administración y fiscalización de tributos corresponde al Estado, garantizando la recaudación equitativa de ingresos, incluyendo el cobro de peajes y tributos energéticos a transportistas internacionales.

- Artículo 88: El Estado promueve el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial y de transporte, garantizando su conservación mediante el pago de tasas y peajes.

2.2 LEGISLACIÓN NACIONAL VIGENTE

Este proyecto de ley se sustenta en normativas vigentes que regulan el transporte terrestre y la fiscalización aduanera:

1. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181)
    - Establece la regulación del tránsito terrestre en el Perú, incluyendo requisitos de circulación y fiscalización del transporte de carga pesada.
    - Regula las condiciones técnicas y de seguridad que deben cumplir los vehículos en circulación.
2. Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo N° 1053)
    - Regula la entrada y salida de mercancías y vehículos al territorio peruano.
    - Permite la aplicación de controles específicos a los vehículos de carga internacional para garantizar el pago de tributos y cumplimiento normativo.
3. Ley del Sistema Nacional de Peajes (Ley N° 28670)
    - Dispone el pago obligatorio de peajes para el mantenimiento de infraestructura vial.
    - Permite la aplicación de sanciones a quienes evadan el pago de peajes en rutas concesionadas y estatales.
4. Reglamento Nacional de Vehículos (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC)
    - Establece los límites de peso y dimensiones de los vehículos de transporte terrestre.
    - Regula la inspección técnica vehicular para garantizar la seguridad en carretera.
5. Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN (Ley N° 29380)

- Otorga a SUTRAN facultades de fiscalización y control del transporte terrestre en el país.
- Le permite intervenir, sancionar y retener vehículos que incumplan las normas de tránsito y seguridad.

6. Código Tributario (Decreto Legislativo N° 816)
   - Establece el régimen de impuestos y tributos aplicables al comercio y tránsito internacional, incluyendo medidas compensatorias para evitar la evasión fiscal por parte de transportistas extranjeros.
7. Ley del SOAT y Seguros Obligatorios (Ley N° 29946)
   - Dispone que todo vehículo que transite en el Perú debe contar con un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) o un equivalente reconocido por las autoridades peruanas.

2.3 ACUERDOS INTERNACIONALES APLICABLES

El presente proyecto de ley respetará los tratados y acuerdos internacionales vigentes, armonizando su aplicación con las siguientes normativas supranacionales:

1. Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) – Comunidad Andina
   - Regula el tránsito de vehículos de carga entre los países miembros de la CAN (Perú, Bolivia, Colombia y Ecuador).
   - Establece que los Estados pueden exigir controles de seguridad y tránsito sin vulnerar la libre circulación del transporte internacional.
2. Convenio de Integración Fronteriza Perú-Bolivia y Perú-Chile
   - Permite el tránsito de vehículos comerciales con reciprocidad entre países vecinos, sin perjuicio del cumplimiento de normas locales de tránsito y seguridad.
3. Reglamento de Pesos y Dimensiones del Mercosur
   - Perú, como país asociado, puede aplicar estándares similares de control de peso y dimensiones para evitar el deterioro de la infraestructura vial.
4. Acuerdo de París sobre Cambio Climático

- El Perú está comprometido a reducir la contaminación ambiental, por lo que el control de emisiones y combustibles contaminantes en el transporte de carga es una prioridad.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

La implementación de esta ley reforzará y complementará el marco normativo vigente en materia de transporte, seguridad vial, fiscalización tributaria y protección ambiental. Se fortalecerá la aplicación de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181) y su reglamento, garantizando controles más estrictos sobre el tránsito de vehículos de carga internacional. Además, permitirá a la SUNAT mejorar la fiscalización del comercio exterior, complementando la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo N° 1053) al establecer mecanismos específicos para evitar la evasión de peajes y tributos energéticos.

Asimismo, esta norma se alineará con la Ley del Sistema Nacional de Peajes (Ley N° 28670) al establecer sanciones más efectivas para quienes evadan estos pagos. En materia de seguridad vial, SUTRAN y la Policía Nacional del Perú contarán con un marco normativo más claro para intervenir y sancionar a los transportistas que no cumplan con los estándares técnicos de operación. En términos ambientales, la regulación del ingreso de combustibles extranjeros complementará las disposiciones de la Ley de Protección Ambiental (Ley N° 28611), contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes en carreteras. A nivel normativo, la vigencia de esta ley permitirá armonizar la legislación nacional con los compromisos internacionales asumidos por el Perú en el marco de la Comunidad Andina (ATIT), Mercosur y el Acuerdo de París sobre Cambio Climático, garantizando que el comercio internacional de carga se realice bajo condiciones seguras, sostenibles y fiscalmente equitativas. No se prevé la derogación de normas vigentes, sino su adecuación mediante la actualización de reglamentos y protocolos de fiscalización.

IV. COSTO-BENEFICIO

Impactos directos e indirectos

La vigencia de la norma tendrá impactos directos en la economía nacional, permitiendo una mayor recaudación de peajes y tributos, así como la reducción de costos de mantenimiento vial al controlar el sobrepeso en los vehículos. Indirectamente, contribuirá a la seguridad en carreteras, reduciendo la accidentalidad y mejorando la calidad del aire mediante la regulación del ingreso de combustibles contaminantes.

A nivel social, se generará un impacto positivo en la equidad económica, asegurando que los transportistas internacionales contribuyan al mantenimiento vial en igualdad de condiciones que los nacionales. También beneficiará a los ciudadanos y transportistas locales, quienes actualmente sufren competencia desleal de operadores extranjeros que evaden pagos y regulaciones.

Desde el punto de vista ambiental, la prohibición del uso de combustibles de alta contaminación reducirá la emisión de gases tóxicos en corredores viales estratégicos. Asimismo, el control del peso vehicular disminuirá el deterioro prematuro de la infraestructura, evitando intervenciones costosas en carreteras y puentes.

Costos directos e indirectos

Los costos directos de implementación incluyen la instalación de básculas electrónicas en fronteras y rutas principales, el fortalecimiento de los sistemas de monitoreo GPS y la modernización de los controles en peajes. También se requerirá inversión en la capacitación de personal de SUTRAN, SUNAT y la Policía Nacional para aplicar los nuevos procedimientos de fiscalización.

Los costos indirectos serán mínimos para el Estado, ya que los gastos operativos serán cubiertos con las multas y tributos recaudados. Para los transportistas internacionales, el costo de la norma se limitará al cumplimiento de obligaciones

ya vigentes, como el pago de peajes, seguros y certificaciones técnicas, sin generar barreras adicionales al comercio exterior.

Beneficios directos e indirectos

Los beneficios directos incluyen un incremento en la recaudación por peajes y tributos energéticos, una reducción en el gasto público destinado al mantenimiento de carreteras y una mayor seguridad vial. También se prevé un impacto positivo en el sector transporte nacional, que operará en condiciones más justas y competitivas.

Entre los beneficios indirectos, se destacan la mejora en la calidad del aire debido a la reducción de emisiones contaminantes y la optimización del tráfico en rutas de alto tránsito, evitando congestión generada por vehículos en condiciones deficientes. Además, la tecnología implementada permitirá un control más eficiente, reduciendo la necesidad de inspecciones manuales y facilitando la circulación para transportistas que cumplen con la normativa.

En términos generales, los beneficios de esta ley superan ampliamente los costos de implementación, asegurando una mayor eficiencia económica, vial y ambiental.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

El Acuerdo Nacional del Perú establece políticas de Estado orientadas a la sostenibilidad económica, la seguridad vial y la equidad en el comercio. Este proyecto de ley se vincula directamente con los siguientes objetivos estratégicos:

- Política de Estado N° 32: Infraestructura y Transporte
  Garantiza la adecuada conservación de la infraestructura vial, estableciendo mecanismos de financiamiento sostenible mediante el cumplimiento del pago de peajes y el control del peso de los vehículos de carga.
- Política de Estado N° 19: Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental
  Contribuye a la reducción de la contaminación ambiental mediante la

regulación de combustibles no tributados y de alto impacto ambiental, así como el control de emisiones en vehículos pesados.

- Política de Estado N° 22: Descentralización y Desarrollo Regional Mejora la gestión de carreteras nacionales y regionales, asegurando que los transportistas internacionales no evadan las contribuciones necesarias para su mantenimiento y operación.
- Política de Estado N° 24: Acceso Universal a Servicios Públicos Permite un tránsito más ordenado y seguro en las carreteras del país, beneficiando tanto a transportistas nacionales como a la población en general.

Este proyecto de ley refuerza el compromiso del Perú con un modelo de desarrollo equitativo y sostenible, alineándose con los principios del Acuerdo Nacional y asegurando que el transporte internacional de carga se realice en condiciones seguras, transparentes y ambientalmente responsables.

Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI
Congresista de la República