



NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO
Congresista de la República



LEY QUE ESTABLECE LA CREACION DE UN SISTEMA NACIONAL DESCENTRALIZADO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE A FIN DE REDUCIR LOS NIVELES DE INFORMALIDAD Y REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL.

PROYECTO DE LEY

La Congresista de la República **NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO**, integrante del Grupo Parlamentario **FUERZA POPULAR**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE ESTABLECE LA CREACION DE UN SISTEMA NACIONAL DESCENTRALIZADO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE A FIN DE REDUCIR LOS NIVELES DE INFORMALIDAD Y LA SINIESTRALIDAD VIAL.

ARTÍCULO 1.- OBJETO DE LA LEY

La presente ley tiene por objeto crear el Sistema Nacional Descentralizado de Fiscalización del Transporte Terrestre, con el fin de establecer un marco normativo estructural que articule, ordene y refuerce las acciones de fiscalización entre la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Policía Nacional del Perú (PNP) y los gobiernos regionales y locales, bajo criterios de interoperabilidad, planificación territorial y evaluación de resultados.

ARTÍCULO 2.- FINALIDAD DE LA LEY

La ley tiene como finalidad institucionalizar una estructura nacional descentralizada de fiscalización del transporte terrestre que permita reducir los niveles de informalidad y siniestralidad vial en las regiones del país con menor presencia del Estado, garantizando una cobertura efectiva, articulada y territorialmente equitativa de los operativos de control, así como la transparencia en la gestión de la información y la rendición de cuentas.

ARTÍCULO 3.- DEL SISTEMA NACIONAL DESCENTRALIZADO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

3.1. Creación y estructura.

Créase el Sistema Nacional Descentralizado de Fiscalización del Transporte Terrestre, conformado por la SUTRAN, el MTC, la PNP y los gobiernos regionales y locales. La SUTRAN ejerce la función de ente rector del Sistema, siendo responsable de su planificación, articulación, monitoreo y evaluación.

3.2. Plan Anual de Fiscalización Territorial.

El Sistema aprueba anualmente un Plan de Fiscalización Territorial Descentralizada, con metas regionales verificables, indicadores de impacto y zonas de intervención priorizadas, bajo la coordinación técnica de la SUTRAN.

3.3. Interoperabilidad y gestión de información.

Las entidades integrantes del Sistema están obligadas a compartir información a través de una plataforma interoperable gestionada por la SUTRAN, que facilite el seguimiento en tiempo real, la identificación de riesgos y la planificación preventiva de intervenciones.

3.4. Rendición de cuentas.

La SUTRAN presenta anualmente un informe de cumplimiento del Plan de Fiscalización Territorial ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

ARTÍCULO 4. IMPLEMENTACIÓN PROGRESIVA

La implementación del Sistema se realiza de manera progresiva bajo la rectoría de la SUTRAN, en función del nivel de cobertura fiscalizadora y los índices de siniestralidad e informalidad por departamento, según informe técnico del MTC. Se priorizan las regiones con mayores brechas de control.

ARTÍCULO 5. ACCIONES DE FORTALECIMIENTO.

El fortalecimiento de la fiscalización territorial contempla:

- a) Transferencia de equipos, logística y tecnología a las regiones priorizadas.
- b) Asignación de personal fiscalizador itinerante bajo condiciones normadas por la SUTRAN.

- c) Coordinación de operativos conjuntos con la PNP y gobiernos regionales y locales.
- d) Uso intensivo de plataformas digitales interoperables para el control en tiempo real.
- e) Capacitación continua de los actores participantes.
- f) Otras acciones que establezca la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de la SUTRAN conforme al Plan aprobado

ARTÍCULO 6. FINANCIAMIENTO

La implementación del Sistema se financia con cargo al presupuesto institucional de la SUTRAN, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Asimismo, se pueden suscribir convenios con gobiernos subnacionales, organismos de cooperación internacional u otras entidades públicas y privadas para la ejecución de actividades del Sistema.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. REGLAMENTO

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo no mayor a noventa (90) días calendario a partir de su vigencia.

Lima, 22 de julio de 2025



Firmado digitalmente por:
RAMÍREZ GARCÍA Tania
Estefany FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 16:26:54-0500



Firmado digitalmente por:
VENTURA ANGEL Hector Jose
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 13:00:58-0500



Firmado digitalmente por:
CHACÓN TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/07/2025 15:23:54-0500



Firmado digitalmente por:
ALEGRIA GARCIA Luis
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 12:08:29-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RUIZ Victor
Seferino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 16:46:57-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 16:37:28-0500



Firmado digitalmente por:
SANTISTEBAN SUCLUPE
Magally FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 16:13:52-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 14:33:36-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/07/2025 15:12:56-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

En el Perú, los accidentes de tránsito vinculados al transporte interprovincial representan una problemática persistente de alto impacto social, especialmente en zonas donde la fiscalización estatal enfrenta serias limitaciones operativas. La debilidad en los sistemas de control y supervisión, sumada a la expansión del transporte informal, ha convertido esta situación en un riesgo estructural para la vida y la seguridad de los ciudadanos que se movilizan por el territorio nacional.

Diversos informes oficiales revelan que, entre los años 2021 y 2023, se produjeron centenares de víctimas mortales y miles de heridos en siniestros relacionados con vehículos de transporte interprovincial, incluyendo autobuses de larga distancia y unidades rurales adaptadas sin regulación técnica. Este fenómeno se acentúa en departamentos como La Libertad, Lima, Arequipa, Cusco, Puno, entre otros, donde factores tales como condiciones topográficas complejas, alta demanda de movilidad o también deficiencias en infraestructura vial dificultan una intervención eficaz y sostenida por parte de las autoridades competentes.

Los factores que inciden en esta crisis son múltiples. Entre ellos destacan el exceso de horas laborales a las que son sometidos los conductores, muchas veces sin reemplazos o recambios durante extensas jornadas; la circulación de unidades en condiciones técnicas totalmente inadecuadas; la escasa o deficiente señalización en las carreteras; y la propensión a conducir a velocidades mayores a las permitidas. Los horarios de mayor riesgo se concentran en la madrugada y en las primeras horas del día, cuando la fatiga y la baja visibilidad aumentan la probabilidad de que se produzcan los accidentes.

Adicionalmente, la fragmentación institucional entre las entidades encargadas de la fiscalización del transporte terrestre (la SUTRAN, la Policía Nacional del Perú y los gobiernos regionales) impide la implementación de una estrategia coherente y efectiva. Dicha falta de articulación merma la capacidad de respuesta ante la informalidad, impide el monitoreo permanente de rutas de alta siniestralidad y dificulta la implementación de acciones preventivas en el ámbito regional.

Ante este panorama, se hace necesario establecer un marco normativo que permita reforzar la fiscalización en zonas vulnerables, así como promover estándares de seguridad que estén alineados con una visión de prevención, protección de vidas humanas y formalización del servicio. En tal sentido, solo mediante una intervención

legal articulada y con enfoque territorial será posible reducir los altos índices de accidentes viales que afectan diariamente a cientos de familias peruanas.¹

Durante el primer semestre del año 2023, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) llevó a cabo un despliegue intensivo de acciones de supervisión en la Red Vial Nacional, orientadas a reducir los accidentes, frenar la expansión del transporte informal y asegurar el cumplimiento de las obligaciones normativas por parte de los operadores de transporte. En el marco de dicho plan, se logró fiscalizar más de un millón doscientos mil vehículos a nivel nacional, lo cual denota un esfuerzo significativo por parte del Estado para garantizar un entorno vial más seguro y ordenado.

A partir de este universo de fiscalización, se detectaron cerca de tres mil unidades que prestaban el servicio de transporte sin la autorización exigida por el marco regulatorio vigente, incurriendo en infracciones administrativas de carácter grave conforme al Reglamento Nacional de Administración de Transporte; tales prácticas, además de vulnerar el principio de legalidad en la prestación de servicios públicos, exponen a los usuarios a condiciones inseguras e inestables, afectando su derecho a un transporte digno y confiable.

En ese mismo contexto, como medida de protección ciudadana y disuasión frente a la informalidad, se ejecutaron acciones complementarias tales como el internamiento de vehículos, el retiro de placas de rodaje y la retención de licencias de conducir. Estas intervenciones no se limitaron a la imposición de multas, sino que también buscaron neutralizar de manera efectiva la reincidencia de operadores informales, aplicando medidas directas sobre los medios de transporte utilizados para la infracción.

Pese a estos esfuerzos, la persistencia del transporte informal evidencia una problemática de carácter estructural; su expansión responde, entre otros factores, a vacíos en la fiscalización territorial y falta de herramientas tecnológicas interconectadas entre las entidades competentes. En consecuencia, se hace indispensable reforzar el marco legal en materia de fiscalización del transporte terrestre, fortaleciendo las capacidades de SUTRAN y promoviendo una acción coordinada con los gobiernos subnacionales, a fin de consolidar una vigilancia eficiente y descentralizada que se sostenga en el tiempo.²

¹ Información verificable en: <https://www.onsv.gob.pe/post/accidentes-de-carretera-en-peru-donde-ocurren-mas-y-por-que-razones>

² Nota de prensa de la página oficial del gobierno peruano “No+Informalidad: Entre enero y julio de 2023 SUTRAN realizó más de 1,2 millones de intervenciones a vehículos en la Red Vial Nacional”: <https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/817293-no-informalidad-entre-enero-y-julio-de-2023-sutran-realizo-mas-de-1-2-millones-de-intervenciones-a-vehiculos-en-la-red-vial-nacional>



NILZA MERLY CHACÓN TRUJILLO
Congresista de la República



Imagen extraída de: <https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/817293-no-informalidad-entre-enero-y-julio-de-2023-sutran-realizo-mas-de-1-2-millones-de-intervenciones-a-vehiculos-en-la-red-vial-nacional>

Según el “Boletín Estadístico III – Trimestre 2024” del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre enero y septiembre de 2024, se registraron 64 739 siniestros de tránsito en todo el país, de los cuales 2 272 resultaron en muertes y 42 683 en heridos.³ Estas cifras evidencian la obligación estatal de reducir la siniestralidad vial.



Imagen perteneciente al Boletín Estadístico III – Trimestre 2024 del MTC:

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7473757/4600197-boletin-estadistico-iii-trimestre-2024%282%29.pdf>

Ello no hace más que reafirmar la necesidad de consolidar un sistema nacional articulado y descentralizado, que unifique criterios, metas e información entre las entidades responsables.

II. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El núcleo del problema radica en la persistencia de una amplia brecha entre la creciente demanda de fiscalización del transporte terrestre y la limitada capacidad operativa, técnica y estratégica para atenderla de manera eficaz, especialmente a nivel regional. A pesar de los esfuerzos desplegados por entidades como la SUTRAN, aún subsiste un sistema de transporte en el que un número considerable de unidades de pasajeros opera al margen de la legalidad, sin contar con autorizaciones administrativas, supervisión técnica ni certificaciones obligatorias, esto debilita los esfuerzos de formalización del servicio y además alimenta prácticas de competencia desleal en perjuicio de los operadores debidamente registrados, y pone en riesgo la vida y la seguridad de los usuarios.

Uno de los factores estructurales que explica esta realidad es la insuficiente dotación de recursos humanos especializados, así como la carencia de equipos tecnológicos y

³ Boletín disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7473757/4600197-boletin-estadistico-iii-trimestre2024%282%29.pdf>

sistemas de monitoreo inteligentes capaces de ofrecer una cobertura permanente en los corredores más críticos del país. Consecuentemente, la limitada presencia territorial de inspectores, junto con la falta de interoperabilidad entre bases de datos y mecanismos de alerta temprana, impide desarrollar una fiscalización preventiva. En línea con ello, la suma de dichos factores genera que las intervenciones terminen siendo dispersas y desconectadas entre sí, lo cual reduce su impacto en la reducción sostenida de la siniestralidad y debilita la confianza ciudadana en las entidades fiscalizadoras.

La informalidad en el servicio de transporte terrestre de pasajeros genera impactos múltiples y graves. Por un lado, contribuye a la congestión del tránsito y al deterioro de la movilidad urbana e interurbana; por otro, expone a los pasajeros a condiciones de viaje inseguras. Muchas de estas unidades carecen del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), exceden los límites de velocidad, recogen pasajeros en paraderos informales y no cuentan con protocolos mínimos de seguridad. Peor aún, se han documentado casos de robos y agresiones cometidas por falsos conductores o cobradores, lo que demuestra la vulnerabilidad de los usuarios frente a un entorno desregulado y carente de trazabilidad.

En este contexto, la medida legislativa que se propone busca fortalecer el enfoque preventivo y descentralizado de la fiscalización, y se alinea con los objetivos estratégicos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), orientados a promover la formalización progresiva del transporte de pasajeros y elevar la calidad y seguridad del servicio a nivel nacional. El tránsito hacia un sistema más ordenado y confiable requiere de reformas normativas que permitan cerrar las brechas operativas y habiliten una fiscalización más eficiente y articulada entre niveles de gobierno.

Cabe señalar que, durante el primer trimestre del año 2024, la SUTRAN intensificó su presencia operativa en diversas regiones, realizando más de dos mil controles en puntos estratégicos de la Red Vial Nacional, como respuesta al crecimiento del transporte informal. Producto de estas intervenciones, se detectaron 1 525 vehículos que operaban sin la debida autorización, procediéndose a la imposición de las sanciones correspondientes. Además, se retiraron 1 152 pares de placas de rodaje, se suspendieron 1 202 licencias de conducir y se internaron en depósitos oficiales 288 unidades, medidas que evidencian el esfuerzo por contener la informalidad, pero que, al mismo tiempo, reflejan la magnitud del problema y la urgencia de dotar al sistema de herramientas legales y logísticas más eficaces.⁴

⁴ Nota de prensa SUTRAN (gob.pe): <https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/930708-no-mas-informalidad-sutran-sanciona-a-mas-de-1500-vehiculos-informales-durante-el-i-trimestre-de-2024>



De lo anterior se denota no solo la magnitud del desafío que plantea la informalidad, sino también el impacto positivo que un despliegue coordinado de inspectores y recursos puede tener en la protección de los usuarios y en la promoción de un transporte plenamente regulado.

Por otro lado, el POI 2025 de la SUTRAN incluye objetivos relacionados con la supervisión del transporte y la seguridad vial, incluyendo gestión administrativa y operativa en la SUTRAN ("AEI.02.02"), sin embargo, no se visibilizan acciones destinadas específicamente a reforzar y redistribuir temporalmente la capacidad operativa en regiones con menor cobertura o mayor exposición al transporte informal.

Objetivo Estratégico Institucional (OEI)		Acción Estratégica Institucional (AEI)		Responsable
Código	Descripción	Código	Descripción	
OEI.01	Contribuir a la Reducción de la Sinistralidad en las Vías Nacionales.	AEI.01.01	Programa de prevención integral para empresas de transporte terrestre y de servicios complementarios en el ámbito de competencia de la Sutran	Gerencia de Prevención
		AEI.01.02	Programa de fiscalización eficaz y oportuno a los agentes fiscalizables no autorizados en el ámbito de competencia de la Sutran.	Gerencia de Articulación Territorial
		AEI.01.03	Programa de fiscalización eficaz y oportuno para los agentes fiscalizables autorizados en el ámbito de competencia de la Sutran	Gerencia de Supervisión y Fiscalización / Gerencia de Articulación Territorial
		AEI.01.04	Programa de fiscalización electrónica eficaz y oportuno para los agentes fiscalizables en el ámbito de competencia de la Sutran.	Gerencia de Supervisión y Fiscalización
		AEI.01.05	Sanción eficaz y oportuna para los agentes fiscalizables que incurrieron en infracciones o faltas en el ámbito de competencia de la Sutran.	Gerencia de Procedimientos y Sanciones
OEI.02	Modernizar la Gestión institucional.	AEI.02.01	Procesos automatizados y transformación digital integral en la Sutran	Oficina de Planeamiento y Presupuesto / Oficina de Tecnología de Información
		AEI.02.02	Gestión Administrativa y Operativa efectiva en la Sutran.	Oficina de Planeamiento y Presupuesto
		AEI.02.03	Implementación del Modelo de Integridad Pública en la Sutran.	Gerencia General
		AEI.02.04	Programa de capacitación en igualdad y estereotipos de género implementado en la Sutran	Oficina de Administración
OEI.03	Reducir la Vulnerabilidad del Riesgo ante Desastres	AEI.03.01	Gestión de la prevención y reducción del riesgo de desastres integrada a la cultura organizacional en la Sutran.	ST - GTGRD

Fuente: Plan Estratégico Institucional (PEI) 2024 – 2030 de la Sutran.

Cuadro extraído de: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7442793/6339819-poi-2025.pdf>

III. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa legislativa tiene por finalidad crear el Sistema Nacional Descentralizado de Fiscalización del Transporte Terrestre, reconociendo que la fiscalización actual se ejerce sin un marco articulador consolidado entre los distintos

niveles de gobierno, lo cual reduce la eficacia de los controles y obstaculiza la lucha contra el transporte informal y la siniestralidad vial.

Si bien la SUTRAN y otras entidades ya cuentan con competencias normativas para fiscalizar, no existe un sistema específico estructurado por ley que coordine metas, recursos, interoperabilidad de información y criterios de priorización regional.

De igual forma, la presente iniciativa legislativa tiene por finalidad fortalecer las capacidades logísticas, operativas y tecnológicas de la SUTRAN, con especial énfasis en aquellas regiones que actualmente presentan una cobertura fiscalizadora insuficiente o nula.

En ese contexto, esta propuesta se sustenta en los siguientes aspectos:

Brechas operativas no atendidas.

Si bien la SUTRAN cuenta con mecanismos vigentes de supervisión, estos han estado tradicionalmente concentrados en corredores viales principales y zonas urbanas de alta circulación, dejando sin cobertura a rutas interprovinciales secundarias, zonas rurales o de difícil acceso, donde la presencia institucional es escasa o inexistente. Tal es así que, según el *Plan Operativo Institucional 2025 de la SUTRAN*, la estrategia de fiscalización aún no contempla acciones correctivas específicas orientadas a superar la brecha regional en la asignación de fiscalizadores, patrullas móviles o herramientas tecnológicas.

Dichas omisiones estratégicas contribuyen a que, en varios departamentos del país, la fiscalización sea esporádica, reactiva y limitada por la falta de recursos humanos o materiales. Esto, a su vez, permite la consolidación de operadores informales que transitan sin autorización, sin cobertura de seguro y en condiciones técnicas deficientes, lo que expone a los pasajeros a accidentes fatales, asaltos a bordo, extorsiones y otras formas de vulnerabilidad terrestre.

La urgencia de una intervención estratégica.

El actual enfoque operativo, fragmentado y centrado en intervenciones puntuales, ha demostrado ser insuficiente para enfrentar el fenómeno del transporte informal de forma sostenible. Se requiere con urgencia consolidar un sistema que incorpore una estrategia nacional que articule los esfuerzos de fiscalización a través de un modelo preventivo, con base en evidencia y orientado por criterios objetivos de priorización territorial, riesgo vial y volumen de tránsito.

En tal sentido, la presente iniciativa permite avanzar hacia ese cambio estructural, pues no solo habilita el fortalecimiento de los equipos de campo y de control en carretera,

sino que promueve también la incorporación de tecnologías para el monitoreo en tiempo real, la capacitación continua del personal fiscalizador y la creación de canales de cooperación institucional con actores clave como la Policía Nacional del Perú y los gobiernos regionales. Se prevé que este enfoque integral contribuirá a reducir notablemente la siniestralidad vial y a consolidar un sistema de transporte más seguro, eficiente y confiable.

Sostenibilidad financiera y compatibilidad institucional.

Un valor añadido de esta propuesta es su viabilidad presupuestal, ya que su implementación se prevé con cargo al presupuesto institucional de la SUTRAN, sin generar una nueva demanda de recursos al Tesoro Público. Asimismo, se contempla expresamente la posibilidad de suscribir convenios de cooperación técnica o financiera con organismos públicos y privados, tanto a nivel nacional como internacional, lo que permite ampliar las fuentes de financiamiento sin comprometer el equilibrio fiscal.

Desde el punto de vista institucional, la propuesta refuerza sistemáticamente las funciones de una entidad técnica ya existente, evitando duplicidad de competencias y fortaleciendo la institucionalidad del sistema nacional de transporte. En ese sentido, se articula con los marcos legales vigentes y se presenta como una herramienta complementaria que potencia los esfuerzos normativos y operativos ya en curso.

También se prevén acciones que son compatibles con la actual sociedad de la información (tecnológica), para un eficaz seguimiento en tiempo real de riesgos asociados al sistema de transporte terrestre.

Una medida estructural, no simbólica.

A diferencia de las normas de carácter meramente declarativo, esta propuesta plantea acciones concretas, con impacto real y medible en el corto y mediano plazo. Su objetivo es dotar al Estado de herramientas eficaces para intervenir en regiones donde la fiscalización es prácticamente inexistente, permitiendo avanzar hacia un sistema de transporte más formalizado, profesionalizado y orientado a la seguridad del usuario.

En suma, se trata de una medida estructural que responde a una necesidad urgente y ampliamente documentada, y que se enmarca dentro de los compromisos del Estado peruano para reducir los accidentes de tránsito, mejorar la calidad del servicio de transporte terrestre y cerrar las brechas de fiscalización con un enfoque territorial, equitativo y sostenible.

Si bien la SUTRAN y la PNP actúan mediante estructuras desconcentradas según lo establecen sus respectivas leyes, su articulación con los gobiernos regionales y locales, que sí son entidades descentralizadas, permite configurar un sistema nacional

descentralizado de fiscalización del transporte terrestre, con enfoque territorial y corresponsabilidad institucional.

Asimismo, la presente propuesta dispone un mecanismo de rendición de cuentas a través de su ente rector (SUTRAN) de forma anual para que presente un informe ante el Congreso de la República, específicamente por medio de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, para una correcta evaluación y seguimiento en aras de una efectiva implementación.

En ese sentido, los indicadores pueden ser tomados de distintas fuentes, por ejemplo, reportes estadísticos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, la SUTRAN o el MTC, tal cual se denota en la siguiente imagen:



Imagen extraída de: <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semestre-2024/>

Respecto del financiamiento de la presente propuesta:

La implementación no implica recursos adicionales del Tesoro Público. Su financiamiento se realizará progresivamente bajo la rectoría de la SUTRAN, priorizando el uso eficiente de sus recursos asignados a fiscalización y control. Asimismo, la ejecución progresiva por departamentos permite una aplicación escalonada, viable presupuestalmente, que se alinea con la capacidad operativa de la entidad y con la programación multianual del gasto público.

Concordante con lo anterior, la aplicación del principio de progresividad se encuentra reafirmada por el Tribunal Constitucional, el cual, a través del fundamento 169 del proceso de inconstitucionalidad recaído en el Exp. N° 000006-2023-PI/TC, de fecha 27 de mayo de 2024, ha ratificado su viabilidad.

Además, al enfocarse en la reducción de siniestros y la formalización del transporte, se contribuye indirectamente a disminuir costos sociales y económicos derivados, lo que justifica su ejecución como una inversión pública preventiva y estratégica.

Por estas razones, se concluye que existe viabilidad financiera, técnicamente sostenible y jurídicamente compatible con el régimen presupuestal del sector público, lo que justifica plenamente su aprobación e implementación a corto y mediano plazo.

Indicadores de impacto esperados a futuro:

En cuanto a la cobertura de fiscalización, un incremento amplio en intervenciones regulares durante el primer año es viable dado que, por ejemplo, entre enero y julio de 2023, SUTRAN ejecutó más de 1.2 millones de intervenciones a nivel nacional con su capacidad actual. Al focalizar recursos, equipos y personal en los departamentos con menor cobertura, un incremento progresivo en la frecuencia y volumen de operativos es técnicamente alcanzable, elevando esa cifra.

Respecto a la reducción de la siniestralidad vial, se esperan menos de muertes y heridos en zonas priorizadas al segundo año es realista, considerando que los accidentes de tránsito tienen múltiples causas, pero una de las variables más efectivas para reducirlos es la fiscalización permanente (por ejemplo: conductores en estado de ebriedad) y el efecto disuasivo de los controles conjuntos.

Finalmente, se pretende lograr que unidades informales detectadas pasen a la formalidad de acuerdo a un efecto de presión que genera una fiscalización sostenida y sistemática.

Por las consideraciones expuestas, se afirma que esta ley no crea nuevas funciones ni estructuras paralelas, sino que consolida desde el plano técnico y jurídico un sistema que formaliza la articulación entre entidades públicas, permitiendo una acción más eficaz, sostenible y territorialmente equilibrada frente a una problemática estructural.

El sustento normativo de lo propuesto se encuentra en las siguientes disposiciones:

- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que regula los lineamientos generales del tránsito terrestre en el país, concretamente en el artículo 15 menciona a las autoridades competentes, estando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones instituido en su literal a).
- Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), establece su naturaleza y competencias; asimismo en el literal i) del numeral 2 del artículo 4 define sus

funciones, entre los cuales se encuentra presente la actividad de fiscalización y sanción en materia de transporte.

- Decreto Legislativo N° 1216, que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte: refuerza la operatividad de la Policía Nacional del Perú en materia de fiscalización, supervisión y control de tránsito; de igual forma, reconoce en su artículo 2 la competencia de la SUTRAN para articulación de acciones de fortalecimiento de seguridad ciudadana.
- Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado: promueve una administración pública eficiente. Sustenta la reorganización funcional del Estado, lo cual se relaciona con el presente proyecto porque se promueve la movilización de recursos a lugares en los cuales haya necesidades.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte: regula las determinaciones, competencias, gestiones, etc.; acerca del servicio de transporte terrestre de personas y mercancías.
- Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, que aprueba el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, y sus servicios complementarios: que agiliza y estandariza formatos para una eficaz sanción a los infractores de tránsito. En su artículo 4 reconoce como autoridad competente en materia de transporte a la SUTRAN.

IV. ANTECEDENTES LEGALES.

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 29380 - Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).
- Ley N° 29158 - Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y su modificatoria
- Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.
- Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte.
- Ley N° 27568 – Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.
- Ley N° 27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades.
- Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre.



- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

PL	FECHA DE PRESENTACIÓN	TÍTULO	ESTADO	PROPONENTE
10638/2024-CR	27/03/2025	LEY DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA EN PERÚ	EN COMISIÓN	Congreso
11665/2024-CR	16/06/2025	LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1216, QUE FORTALECE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	PRESENTADO	Congreso
06851/2023-CR	24/01/2024	LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO N° 1103 QUE ESTABLECE MEDIDAS DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN EN LA DISTRIBUCIÓN, TRANSPORTE Y COMERCIALIZACIÓN DE INSUMOS QUÍMICOS QUE PUEDAN SER UTILIZADOS EN LA MINERÍA ILEGAL	APROBADO	Congreso
11346/2024	27/05/2024	LEY QUE MODIFICA DIVERSAS DISPOSICIONES DEL DECRETO LEGISLATIVO 1107, DECRETO LEGISLATIVO QUE ESTABLECE MEDIDAS DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN EN LA DISTRIBUCIÓN, TRANSPORTE Y COMERCIALIZACIÓN DE MAQUINARIAS Y EQUIPOS QUE PUEDAN SER UTILIZADOS EN LA MINERÍA ILEGAL, ASÍ COMO DEL PRODUCTO MINERO OBTENIDO EN DICHA ACTIVIDAD, PARA FORTALECER LA LUCHA CONTRA EL DELITO DE MINERÍA ILEGAL	EN COMISIÓN	Congreso

VI.- ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

INVOLUCRADOS	BENEFICIOS	COSTOS
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)	Incremento en detección y sanción de transporte informal. Eficiencia y optimización en gestión de recursos.	-Viáticos y pasajes para fiscalizadores itinerantes. -Capacitación continua del personal.
Usuarios de transporte	Mayor seguridad vial Servicios más confiables Mejor experiencia de viaje.	Ningún costo directo.
Ciudadanía en general	Reducción de accidentes de tránsito.	Leves demoras por operativos y controles.



	Mayor control del transporte informal.	
Policía Nacional del Perú (PNP)	Mayor articulación interinstitucional con SUTRAN y gobiernos regionales y locales. Cumplimiento eficiente de funciones de tránsito y disuasión de comisión de infracciones.	Coordinación logística y asignación de personal.
Gobiernos regionales y locales.	Mayor avance en el control del transporte informal local. Reducción de accidentes por departamentos, provincias y distritos.	Apoyo logístico y coordinación para despliegue de personal.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)	Mejora en la articulación de políticas públicas de transporte y fiscalización.	Elaboración de informes técnicos de priorización. Coordinación permanente.
Estado / Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	Ahorro en costos sociales y sanitarios por accidentes ocurridos. Incremento de recaudación por multas.	Recursos para evaluación de resultados.

La propuesta sistematiza la movilización de recursos logísticos, tecnológicos y humanos para ampliar la presencia operativa de la SUTRAN en las regiones con menor cobertura fiscalizadora. Esto implica viáticos, pasajes, capacitar al personal y mantener equipamiento (tablets, vehículos, sistemas de comunicación), así como sumar horas-hombre y coordinación para la Policía Nacional. Los gobiernos regionales aportan espacios y personal de enlace, mientras que el MEF asume la supervisión y auditoría del presupuesto destinado a la iniciativa.

La ciudadanía y los usuarios del transporte se benefician directamente de una mayor seguridad vial, servicios más formales y fiables, y canales de denuncia y control más efectivos. Para ellos, el único “costo” puede ser algún retraso puntual durante operativos de inspección, que queda ampliamente compensado por la reducción de accidentes, la formalización del servicio y la disminución de riesgos en sus desplazamientos diarios.

Aunque la implementación demanda coordinación y ciertos costos operativos (con la PNP y Municipalidades principalmente), estos se compensan ampliamente con los beneficios esperados en materia de seguridad vial, formalización del transporte y eficiencia institucional.

Por su parte, el MTC tiene la labor de orientar técnicamente a través de informes para que se pueda tener una visualización del mapa en el que se tiene que trabajar para que las acciones de fortalecimiento puedan ser bien identificadas y solventadas.

En términos macro, el Estado, recaído en el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) obtiene un ahorro en costos sociales y sanitarios derivados de menos siniestros viales, además de un incremento en la recaudación por multas y un fortalecimiento de la rendición de cuentas. Así, aunque existen erogaciones operativas y de coordinación, los beneficios en eficiencia, seguridad y recaudación superan con creces la inversión requerida, justificando plenamente la propuesta.

VII.- EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La entrada en vigencia de esta ley consolidará un sistema de fortalecimiento de seguridad y reforzará el marco normativo existente sin contradecir ni derogar disposiciones de la Ley N.º 27181 (Transporte y Tránsito Terrestre), la Ley N.º 29380 (creación de la SUTRAN) ni normas conexas. Más por contrario, las complementa al establecer acciones específicas para canalizar recursos y capacidades operativas a regiones con baja cobertura fiscalizadora, mejorando la aplicación práctica de las facultades de supervisión y sanción ya reconocidas.

Asimismo, al mantenerse íntegros los procedimientos del D.S. 004-2020-MTC (sancionador sumario) y alinearse con la Ley N.º 27658 (Modernización del Estado) y el Sistema Nacional de Presupuesto (D.L. 1440), la norma impulsa la funcionalidad de la SUTRAN sin crear estructuras nuevas ni exigir créditos adicionales, lo cual genera coherencia presupuestal, respeto a la autonomía regional y una mayor eficacia en la reducción de la informalidad y la siniestralidad vial.

VIII.-VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La actual propuesta legislativa se encuentra relacionada directamente con los siguientes objetivos:

- Fortalecimiento del Civismo y la Seguridad Ciudadana (Política 7): Promueve la sistematización de la gestión de acciones destinadas a reducir los siniestros viales, informalismo en el tránsito terrestre, así como la confianza ciudadana en materia de transporte terrestre.

- Política de afirmación de un Estado Eficiente y Transparente (Política 24): Ratifica el compromiso del Estado por mejorar uno de los problemas sociales latentes, siendo en este caso en materia de transportes.

IX.- VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa legislativa se enmarca en la Agenda legislativa para el periodo anual de sesiones 2024—2025, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso 006-2024-2025-CR, ya que guarda nexo con los temas 21 y 92 al ser una propuesta que pretende ordenar y sistematizar la eficiencia y asignación estratégica de recursos a regiones con mayor necesidad en materia de fiscalización y control de transporte terrestre.