



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Lima, 01 de abril de 2026

Señora:

ANA ZADITH ZEGARRA SABOYA

Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado
Congreso de la República del Perú - CRP
Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n

Presente. –

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

Referencia : a) Oficio N° D-000554-2026-ATU/GG
b) Informe N°000197-2026-ATU/GG-OAJ
c) Informe N° 00081-2026-ATU/DIR-SR
d) Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR
e) Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO
f) Informe N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR
g) Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE
h) Memorando N° D-000772-2026-ATU/DFS
i) Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS
j) Memorando N° D-000437-2026-ATU/DIR
k) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
l) Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR
Expediente: 0302-2026-02-0015485

Tengo a bien dirigirme a usted, por especial encargo de la Presidencia Ejecutiva de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, en relación al documento de la referencia k), mediante el cual su despacho solicitó emitir opinión institucional sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “*Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción*”.

Al respecto, se comunica a su despacho que, mediante Oficio N° D-000554-2026-ATU/GG de fecha 03 de marzo de 2026, la ATU cumplió con remitir al MTC la respuesta a lo solicitado en el documento de la referencia k); a efectos que el Sector canalice su atención, en el marco de lo establecido en el numeral 5.11 de la Directiva N° 004-2019-MTC/01, “Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”, aprobada por la Resolución Ministerial N° 616-2019 MTC/01 y su modificatoria.

Hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
IVÁN IGOR RODRÍGUEZ JADROSICH
GERENTE GENERAL
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU

Esta es una copia autenticada imprimible de un documento Electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013- PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: "<https://sgd.atu.gob.pe/portal-Web/consultaExterna/index.xhtml>" e ingresar clave: BC7BBC2C5D8D800

Calle José Gálvez
550, Miraflores
Lima – Perú
www.gob.pe/atu



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Lima, 30 de marzo de 2026

Señora:

ROCIO ESPINO GOYCOCHEA

Secretaria General

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC

Jr. Zorritos N° 1203, Cercado de Lima

Presente. -

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

Referencia : a) Informe N° 000197-2026-ATU/GG-OAJ
b) Informe N° 00081-2026-ATU/DIR-SR
c) Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO
d) Informe N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR
e) Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE
f) Oficio Múltiple N° 026-2026-MTC/18
g) Oficio N° 1832-2025-2026-CDRGLMGE-CR
h) Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR
i) Memorando N° D-000772-2026-ATU/DFS
j) Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS
k) Memorando N° D-000437-2026-ATU/DIR
l) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
Expediente: 0302-2026-02-0015485

Es grato dirigirme a usted, por especial encargo de la Presidencia Ejecutiva de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, en atención al documento de la referencia f), mediante el cual la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, requiere opinión institucional respecto al Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “*Proyecto de ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción*”, en virtud de lo requerido por la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República, conforme se advierte en el documento g) de la referencia.

Al respecto, tenga a bien encontrar adjunto, los documentos de las referencias a), b), c), d), e), h), i), j) y k), los cuales han sido elaborados y alcanzados por la Oficina de Asesoría Jurídica, la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, la Dirección de Operaciones, la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, y la Dirección de Fiscalización y Sanción, a través de los cuales se brinda la atención debida a lo solicitado, para su consideración, canalización y fines correspondientes, en atención de lo establecido en el numeral 5.11 de la Directiva N° 004-2019-MTC/01, “Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”, aprobada por la Resolución Ministerial N° 616-2019 MTC/01.

Esta es una copia autenticada imprimible de un documento Electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013- PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM.
Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: "<https://sgd.atu.gob.pe/portal-Web/consultaExterna/index.xhtml>" e ingresar clave: 8B3B4BDB437B800

Calle José Gálvez
550, Miraflores
Lima – Perú
www.gob.pe/atu



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

GERENCIA GENERAL

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
IVÁN IGOR RODRÍGUEZ JADROSICH
GERENTE GENERAL
Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano
para Lima y Callao

Oficina de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

- A** : **IVÁN IGOR RODRÍGUEZ JADROSICH**
Gerente General
- ASUNTO** : Opinión referida al Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, "Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción".
- REFERENCIA** : a) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
b) Memorando N° D-000437-2026-ATU/DIR
c) Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS
d) Memorando N° D-000772-2026-ATU/DFS
e) Oficio Múltiple N° 0026-2026-MTC/18
f) Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR
g) Memorando N° D-000480-2026-ATU/DIR
h) Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE
i) Informe N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR
j) Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO
k) Informe N° D-000081-2026-ATU/DIR-SR
l) Memorando N° D-000491-2026-ATU/DIR
Expediente N° 0302-2026-02-0015485
- FECHA** : Lima, 24 de marzo de 2026

I. OBJETO:

- 1.1 El presente informe tiene por objeto emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, "Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción" (**Proyecto de Ley**), del Congreso de la República (**CR**).
- 1.2 Cabe señalar que el presente informe se emite en el marco de las competencias de esta Oficina de Asesoría Jurídica (**OAJ**), establecidas en los artículos 27 y 28 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones (**Texto Integrado del ROF de la ATU**), aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE, el mismo que fue rectificado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 069-2025-ATU/PE, y en la materia de nuestra competencia; sin que ello implique que esta oficina se constituya en instancia revisora de los aspectos que corresponde evaluar y sustentar a otros órganos en la ATU, acorde a sus competencias.

II. ANTECEDENTES:

- 2.1 Mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR, de fecha 25 de febrero de 2026, la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República (**CR**), solicitó a la Autoridad de Transporte

Esta es una copia autenticada imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM.
Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: "https://sgd.atu.gob.pe/portal-Web/consultaExterna/index.xhtml" e ingresar clave: 127A23CC4045800



Urbano para Lima y Callao (**ATU**) opinión técnico legal sobre el Proyecto de Ley N°13932/2025-CR, "Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción"

- 2.2 Con Memorando N°D-000437-2026-ATU/DIR, de fecha 11 de marzo de 2026 la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo (**DIR**) trasladó el documento a la Dirección de Fiscalización y Sanción (**DFS**), solicitando opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 2.3 Mediante Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS, de fecha 11 de marzo de 2026 la Subdirección de Sanción (**SS**), trasladó el documento a la DFS, donde concluye que el Proyecto de Ley no resulta técnica ni legalmente favorable en su formulación actual.
- 2.4 Con Memorando N°D-000772-2026-ATU/DFS, de fecha 11 de marzo de 2026 la DFS trasladó el documento elaborado por la SS a la DIR.
- 2.5 Mediante Oficio Múltiple N°0026-2026-MTC/18, de fecha 13 de marzo de 2026, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (**DGPRTM**) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (**MTC**), solicita a la ATU se emita opinión sobre el Proyecto de Ley.
- 2.6 Con Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR, de fecha 19 de marzo de 2026, la Subdirección de Regulación (**SR**) traslada el documento a la DIR.
- 2.7 Mediante Memorando N°D-000480-2026-ATU/DIR, de fecha 19 de marzo de 2026, la DIR remitió el expediente a esta oficina para el pronunciamiento respectivo.
- 2.8 En ese sentido, con Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE, de fecha 19 de marzo de 2026, la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios (**SSTE**), remite el documento a la Dirección de Operaciones (**DO**).
- 2.9 Con Informe N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR, de fecha 19 de marzo de 2026, la Subdirección de Servicios de Transporte Regular (**SSTR**) remite el documento a la DO.
- 2.10 Mediante Memorando N°D-000608-2026-ATU/DO, de fecha 19 de marzo de 2026, la DO traslada los informes elaborados por la SSTE y la SSTR a la DIR.
- 2.11 Con Informe N° D-000081-2026-ATU/DIR-SR, de fecha 20 de marzo de 2026, la SR traslada a la DIR el informe complementario sobre la opinión del Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR.
- 2.12 Finalmente con Memorando N°D-000491-2026-ATU/DIR, de fecha 20 de marzo de 2026, la DIR remitió el expediente a esta oficina para el pronunciamiento respectivo.

III. ANÁLISIS:



Sobre la competencia de la Oficina de Asesoría Jurídica:

- 3.1 De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU (TIROF), la OAJ es el órgano de asesoramiento responsable de asesorar y emitir opinión de carácter jurídico - legal sobre los asuntos de competencia de la Alta Dirección y los demás órganos de la ATU, que depende de la Gerencia General¹. Asimismo, el artículo 28 de la misma norma establece que son funciones de la OAJ las siguientes:

“Artículo 28.- Funciones de la Oficina de Asesoría Jurídica

Son funciones de la Oficina de Asesoría Jurídica las siguientes:

- a) Asesorar a la Alta Dirección y a los órganos de la ATU sobre aspectos jurídicos relacionados con la competencia de la entidad;*
- b) Evaluar los expedientes administrativos y proyectos de resolución que se sometan a su consideración, a ser expedidos por la Alta Dirección, en el marco de la normatividad vigente;*
- c) Formular dispositivos normativos en coordinación con los órganos de la ATU, según corresponda y emitir opinión jurídico-legal sobre aquellos que someta a su consideración la Alta Dirección;*
- d) Elaborar y opinar sobre los proyectos de leyes y demás dispositivos normativos;*
- e) Emitir opinión legal sobre convenios, contratos y otros documentos afines que sean suscritos por la Alta Dirección;*
- f) Emitir pronunciamiento legal respecto de las discrepancias de carácter jurídico producidas dentro de un órgano o entre órganos de la ATU, cuando así lo requiera la Alta Dirección;*
- g) Revisar y visar los proyectos de dispositivos normativos que expida la Alta Dirección, contando con el informe técnico o legal elaborado por el órgano o entidad, según corresponda;*
- h) Compilar, concordar y sistematizar la legislación de competencia de la ATU; y,*
- i) Las demás funciones que le asigne el(la) gerente(a) general y aquellas que le sean dadas por normativa expresa.”*

(subrayado agregado)

- 3.2 A ello, conforme el literal “d”) -arriba señalado- corresponde emitir opinión sobre el Proyecto de Ley.

Sobre las competencias y funciones de la ATU:

- 3.3 Mediante la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, se modificó el artículo 73 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, bajo los siguientes términos:

“ARTÍCULO 73.- MATERIAS DE COMPETENCIA MUNICIPAL

(...)

Quando se trate del caso de municipalidades conurbadas, los servicios públicos locales que, por sus características, sirven al conjunto de la aglomeración urbana, deberán contar con mecanismos de coordinación en el ámbito de la planificación y prestación de dichos

¹ Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva 064-2025-ATU/PE del 21 de febrero de 2025.

Artículo 27.- Oficina de Asesoría Jurídica

La Oficina de Asesoría Jurídica es el órgano de asesoramiento responsable de asesorar y emitir opinión de carácter jurídico - legal sobre los asuntos de competencia de la Alta Dirección y los demás órganos de la ATU. Depende de la Gerencia General.



servicios entre las municipalidades vinculadas, de modo que se asegure la máxima eficiencia en el uso de los recursos públicos y una adecuada provisión a los vecinos.

Excepcionalmente, cuando se trate de circunscripciones provinciales conurbadas, la prestación de servicios públicos locales que sirven al conjunto de la aglomeración urbana, se regula por ley expresa. En tal caso la ley determina el organismo responsable de la prestación integrada del servicio público local, precisa su ámbito de competencia y funciones e incorpora en su dirección la participación de representantes del Poder Ejecutivo y de las municipalidades provinciales cuyas circunscripciones están involucradas. Dicho organismo ejerce la titularidad de las funciones en la materia para el conjunto del ámbito de las provincias conurbadas.

*Los ámbitos conurbados, a que se refieren los párrafos precedentes, son debidamente identificados y declarados conforme a ley en la materia. La prestación de servicios públicos locales debe asegurar la mayor eficacia y eficiencia en el uso de recursos públicos y una adecuada provisión del servicio a los vecinos.
(...)”*

- 3.4 Así, cuando se trate de circunscripciones provinciales conurbadas, la prestación de servicios públicos que sirven al conjunto de su población, mediante una la ley se determina el organismo responsable de la prestación integrada del servicio público local, el cual ejerce la titularidad de las funciones en la materia para el conjunto del ámbito de las provincias conurbadas.
- 3.5 En ese sentido, mediante el artículo 3 de la Ley N° 30900 se crea la ATU como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, con competencia para organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao - SIT, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable para la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao.
- 3.6 En cuanto al ámbito de competencia de la ATU, el artículo 5 de la Ley N° 30900 señala lo siguiente:

“Artículo 5. Ámbito de competencia

- 5.1 *La ATU es el organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable.*
- 5.2 *La ATU ejerce competencia en la integridad del territorio y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este, de acuerdo a lo establecido en la presente ley. Están sujetos a la ATU los operadores y los conductores de los servicios de transporte que se prestan dentro del territorio y los prestadores de servicios complementarios a los mismos, en especial los que operan el Sistema de Recaudo Único.*
- 5.3 *Se incorporan al ámbito de competencia de la ATU las provincias del departamento de Lima que, como consecuencia de su crecimiento urbano, lleguen a conformar un*



área urbana continua con el territorio, la que debe ser declarada con arreglo al procedimiento legalmente establecido."

3.7 Así, el artículo 6 de la Ley N°30900 contempla entre las funciones de la ATU, las siguientes:

"Artículo 6. Funciones de la ATU

La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

- a. *Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio, las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general.*
- b. *Aprobar normas para la integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago de los distintos modos que conforman el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.*
- c. *Aprobar el Plan de Movilidad Urbana para las provincias de Lima y Callao, el cual debe considerar la integración multimodal de medios de transporte motorizados y no motorizados, así como los planes de desarrollo urbano vigentes en su ámbito.*
- d. *Desarrollar y aplicar políticas para promover, fomentar y priorizar la movilidad sostenible con medios de transporte intermodal, accesibles, seguros, ambientalmente limpios y de amplia cobertura.*
- e. *Aprobar las normas que regulen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, así como las especificaciones técnicas, de operatividad y de funcionamiento del Sistema de Recaudo Único, lo que comprende el proceso de homologación a los equipos y componentes que forman parte del Sistema de Recaudo Único, así como la tipificación de infracciones y sanciones administrativas, el régimen de beneficios y ejecutoriedad en lo que respecta a los usuarios del Sistema de Recaudo.*
- (...)
- g. *Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas y para la prestación de los servicios de transporte especial.*
- h. *Otorgar autorizaciones para las actividades de transporte de trabajadores, estudiantes y turístico, en el marco de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.*
- i. *Otorgar habilitaciones de conductores, vehículos y de infraestructura complementaria destinada a la prestación de los servicios de transporte terrestre de personas.*
- (...)
- ñ. *Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el marco normativo sobre la materia.*
- (...)
- w. *Otras que determine la ley."*

3.8 Asimismo, el numeral 7.1 del artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30900, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, establece que la ATU planifica, norma, supervisa, fiscaliza y gestiona sobre las materias de Servicio Público de Transporte Terrestre de Personas.

3.9 De las normas descritas, se advierte que: (i) la creación de la ATU constituye uno de los pilares fundamentales de la Política Nacional de Transporte Urbano, aprobada por Decreto Supremo N° 012-2019-MTC (**PNTU**), la creación de la ATU resulta indispensable en la medida que la



planificación y gestión de un sistema integrado de transporte recae sobre una sola autoridad, la misma que tiene una única visión de brindar un sistema de transporte deseado y adecuado para la ciudad. Asimismo, la PNTU precisa que con la creación de la ATU se cumple con las acciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, respecto a los Ejes de Política del Proyecto TRANS Perú - NAMA de Transporte Urbano Sostenible; y, (ii) la ATU **se constituye como la autoridad competente en materia de transporte terrestre de personas para Lima y Callao**, teniendo como objetivo principal la **implementación del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao - SIT**; siendo que, para cumplir con dicho objetivo, la ATU tiene entre sus funciones la de **planificar, normar, gestionar, fiscalizar, supervisar y controlar los servicios de transporte bajo su competencia**, los cuales componen el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao - SIT².

De la opinión de la DFS sobre los alcances del Proyecto de Ley:

- 3.10 Mediante Informe N°D-000308-2026-ATU/DFSS, remitido a la DIR mediante Memorando N°D-000772-2026-ATU/DFS, la SS de la DFS precisa lo siguiente:

“ (...)”

IV. CONCLUSIÓN:

- 4.1 *De la evaluación realizada, se concluye que el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR no resulta técnica ni legalmente favorable en su formulación actual, en tanto introduce modificaciones sustantivas en el esquema vigente de control del tránsito terrestre, alterando el modelo de competencias articuladas previsto en el marco normativo nacional. En particular, la atribución de un “control total” a los gobiernos locales, la restricción del rol ordinario de la Policía Nacional del Perú, la habilitación para tipificar infracciones mediante ordenanza y la implementación de mecanismos tecnológicos sin estándares comunes podrían generar superposición competencial, aplicación diferenciada de normas entre jurisdicciones y afectar la coherencia del régimen nacional de tránsito. En tal sentido, la propuesta requiere una revisión integral que garantice una delimitación clara de competencias y su adecuada articulación con el sistema nacional vigente.*

(...)”

(subrayado agregado)

- 3.11 Al respecto, debemos señalar que, en conformidad con el artículo 93° del TIROF, la DFS es el órgano de línea responsable de conducir las acciones de fiscalización para el cumplimiento de la normatividad vigente y la prestación de los servicios en materias de competencia de la ATU, así como de la imposición de sanciones por infracciones a la normatividad de la materia.
- 3.12 Asimismo, de acuerdo al artículo 98 y 99, la SS -adscrita a la DFS- es una unidad orgánica responsable de aplicar y ejecutar las sanciones en el marco de competencia de la ATU y conforme a la normatividad sobre la materia.

² El NAMA Facility es una iniciativa conjunta del Departamento de Energía y Cambio Climático de Gran Bretaña (DECC) y el Ministerio Federal Alemán de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza, Vivienda y Seguridad Nuclear (BMUB). Este fondo concursable busca apoyar a países en desarrollo y economías emergentes que muestren liderazgo en combatir el cambio climático y que quieran implementar acciones nacionales apropiadas de mitigación (NAMAs)



- 3.13 En ese sentido, la DFS, señala **que el Proyecto de Ley N.º 13932/2025-CR no es favorable en su forma actual dado que modifica el sistema vigente de control del tránsito terrestre y en consecuencia podría generar conflictos de competencias.** Por ello, recomienda una revisión integral para definir claramente las competencias y asegurar su adecuada coordinación dentro del marco nacional.

De la opinión de la DO sobre los alcances del Proyecto de Ley:

- 3.14 Mediante Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO, la DO remitió a la DIR la opinión de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios (SSTE) y de la Subdirección de Servicios de Transporte Regular (SSTR).
- 3.15 La SSTE mediante el Informe N.º D-000100-2026-ATU/DO-SSTE, respecto al Proyecto de Ley ha manifestado lo siguiente:

"(...)

2.9 En tal sentido, al analizar el marco normativo, se advierte que no sería factible que las Municipalidades Distritales y/o Provinciales retomen el control, supervisión y fiscalización del transporte, pues dicha acción generaría confusiones competenciales, en adición a que, de conformidad con la Segunda Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley, se estaría derogando tácitamente la Ley N° 30900 por los conflictos competenciales que se originarían de aprobarse el Proyecto de Ley.

2.10 Cabe señalar que, anteriormente, las competencias relacionadas con el transporte urbano en Lima y Callao, ya estuvieron a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, respectivamente; situación que generaba conflictos competenciales, territoriales y materiales, lo cual repercutía en duplicidad de funciones, falta de planificación integral y debilidad en fiscalización y control, por lo que se consideró pertinente crear un órgano autónomo encargado de regular los servicios de transporte urbano para ambas provincias.

(...)

2.16 De lo anteriormente expuesto, consideramos que el citado Proyecto de Ley constituye un retroceso estructural tanto en términos de eficiencia como de seguridad jurídica. Su aprobación implicaría desarticular los avances alcanzados hasta la fecha en el Sistema Integrado de Transporte Urbano, logros que han sido posibles gracias a la labor técnica y al fortalecimiento institucional de la ATU.

(...)"

(subrayado agregado)

- 3.16 De conformidad con el artículo 87 del TIROF de la ATU, la SSTE es la unidad orgánica de la DO, responsable de gestionar la operación y mantenimiento de los servicios de transporte especial y servicios complementarios de la entidad.
- 3.17 En ese sentido la SSTE, señala que no es factible que las municipalidades retomen el control y fiscalización del transporte, ya que ello generaría conflictos de competencias y, además, implicaría la derogación tácita de la Ley N.º 30900. Asimismo, **recuerda que anteriormente estas funciones estaban a cargo de las municipalidades de Lima y Callao, lo que ocasionó**



duplicidad de funciones, falta de planificación integral y debilidad en el control, motivo por el cual se creó un organismo autónomo para gestionar el transporte urbano.

3.18 De ese modo, la SSTR mediante el Informe N.º D-000533-2026-ATU/DO-SSTR, respecto al Proyecto de Ley ha manifestado lo siguiente:

" (...)

2.4 Al respecto, de la revisión de las funciones de la SSTR contenidas en el artículo 86 del TIROF de la ATU, se colige que las funciones de la SSTR tienen una naturaleza eminentemente operativa, de gestión y de ejecución contractual sobre los servicios de transporte regular concesionado y autorizado. En ese sentido, la SSTR carece de competencia para emitir una opinión técnico-legal sobre un Proyecto de Ley que busca modificar la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972) y el marco nacional del tránsito terrestre. Emitir opinión sobre la estructura del Estado o la redistribución de facultades sancionadoras nacionales excede el ámbito de especialización de esta Subdirección, más aún si tenemos en consideración que la materia bajo regulación es el "tránsito".

(...)

2.8 Sin embargo, el proyecto de ley al pretender otorgar facultades normativas autónomas a las municipalidades para regular horarios, sentidos viales y zonas rígidas sin ratificación de entes nacionales (Art. 3.3.1), limitaría la capacidad de la ATU de planificación y gestión operativa del servicio público de transporte.

2.9 Esta circunstancia implica que la operatividad del transporte quedaría supeditada a las decisiones discrecionales de los gobiernos locales, desconociendo los fines establecidos en la Ley N° 30900. En consecuencia, la ATU perdería su autonomía para garantizar la continuidad y eficiencia del servicio, trasladando el control real de la movilidad urbana a cuerpos civiles municipales.

2.10 Por otro lado, se advierte una grave inconsistencia jurídica en el Artículo 9.1 del Proyecto de Ley, el cual pretende que una infracción de tránsito acarree la cancelación definitiva de títulos habilitantes de transporte. Al respecto, de acuerdo con el principio de razonabilidad, recogido en el numeral 1.4 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, la sanción debe guardar estricta proporcionalidad con la naturaleza de la norma vulnerada. Cancelar una autorización de transporte, que es competencia de la ATU, basándose en una infracción de tránsito tipificada por una Municipalidad mediante Ordenanza, vulnerando incluso el Principio de Legalidad."

(...)"

(subrayado agregado)

3.19 La SSTR señala que, no cuenta con competencia para emitir opinión técnico-legal sobre el proyecto de ley. Sin embargo, añade que, el mencionado proyecto, al otorgar facultades normativas autónomas a las municipalidades lo cual afectaría la capacidad de planificación y gestión de la ATU, subordinando la operatividad del transporte a decisiones locales y debilitando su autonomía, en contravención de la Ley N.º 30900.

3.20 Además, se identifica una inconsistencia jurídica en la propuesta que pretende sancionar infracciones de tránsito con la cancelación de títulos habilitantes, lo cual vulnera el principio de razonabilidad y legalidad, al imponer una medida desproporcionada basada en normas municipales.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano
para Lima y Callao

Oficina de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

De las competencias de la DIR y la SR para emitir opinión al Proyecto de Ley:

- 3.21 El artículo 58 del TIROF de la ATU establece que la DIR es un órgano de línea responsable de la planificación, normatividad, interoperabilidad y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao; así como de la conducción y supervisión del desarrollo e implementación de los sistemas tecnológicos e infraestructura informática que soportan la gestión del sistema de transporte bajo competencia de la ATU, y de la generación de datos e información para la toma de decisiones. Asimismo, es responsable de establecer el sistema de recaudo único. Depende de la Presidencia Ejecutiva³.
- 3.22 En ese sentido, el artículo 63 del precitado TIROF señala que la SR, es la unidad orgánica perteneciente a la DIR, responsable de la formulación de normas, lineamientos, estándares de calidad y demás disposiciones relacionadas con los servicios de transporte y su régimen tarifario para el funcionamiento del SIT. Estableciendo en el literal g) del artículo 64 del mencionado TIROF como una de las funciones de la SR el evaluar las propuestas de normas relacionadas a los servicios de transporte terrestre de personas, en el ámbito de competencia de la ATU, y el literal h) establece como función el emitir informes técnicos en el ámbito de su competencia.
- 3.23 De la revisión del **Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR** complementado con el **Informe N° D-000081-2026-ATU/DIR-SR** -emitido por la SR- precisa lo siguiente:

"(...)

2.12 (...) Se advierte que la propuesta normativa, al pretender ampliar la autonomía municipal en materia de transporte, consolidando el control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en las Municipalidades Provinciales y Distritales, podría generar un posible conflicto con la distribución de competencias establecidas en el marco normativo nacional del transporte. Ello, en tanto propone modificar el numeral 1.9 del artículo 81 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, incorporando la expresión "control total" del tránsito terrestre, lo que incluye la dirección del tránsito y la imposición de sanciones mediante un cuerpo civil municipal.

(...)

2.14 En esa línea, la atribución de un "control total" del tránsito terrestre a favor de las municipalidades entraría en conflicto con la rectoría nacional del sector transporte ejercida por el MTC. Ello implicaría una desnaturalización del rol rector del sector, debilitando su capacidad de establecer políticas, lineamientos y estándares de alcance nacional, lo que podría derivar en una gestión desarticulada del tránsito terrestre.

(...)

³ **Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, aprobado por Resolución de Presidencia Ejecutiva 064-2025-ATU/PE del 21 de febrero de 2025. Artículo 58.- Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo.**

La Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo es un órgano de línea responsable de la planificación, normatividad, interoperabilidad y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao; así como de la conducción y supervisión del desarrollo e implementación de los sistemas tecnológicos e infraestructura informática que soportan la gestión del sistema de transporte bajo competencia de la ATU, y de la generación de datos e información para la toma de decisiones. Asimismo, es responsable de establecer el sistema de recaudo único. Depende de la Presidencia Ejecutiva.



2.17 *En efecto, el Proyecto de Ley, al plantear la modificación del numeral 14 del artículo 2 del Decreto Legislativo N.º 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, señalando que la función de la PNP deviene en subsidiaria, contraviene el artículo 166 de la Constitución Política del Perú, el cual establece que la PNP tiene como finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno, lo cual abarca funciones vinculadas al control del tránsito. En ese sentido, la propuesta no solo genera un conflicto normativo, sino también un conflicto de rango constitucional al interferir con funciones esenciales asignadas a la PNP.*

(...)

2.20 *Asimismo, cabe señalar que si bien el Proyecto de Ley habilita la creación de un "Cuerpo Municipal de Tránsito", el mismo Reglamento Nacional de Tránsito, en su artículo 3, reconoce como autoridad competente en materia de tránsito a la PNP, y en su artículo 57 señala que sus indicaciones prevalecen sobre los dispositivos de control vial. Por lo tanto, la equiparación normativa de un "Cuerpo Municipal de Tránsito" con dicha autoridad podría generar conflictos de interpretación jurídica, dificultades operativas y diferencias en criterios de actuación entre jurisdicciones, comprometiendo la uniformidad y coherencia del régimen nacional. Ello podría derivar en la coexistencia de autoridades con facultades concurrentes sin una adecuada delimitación, generando incertidumbre en los administrados y debilitando la unidad del sistema nacional de tránsito.*

(...)

2.28 ***En consecuencia, la propuesta normativa genera conflictos de competencias al otorgar a las municipalidades un "control total" del tránsito, afectando la rectoría del MTC y el rol de la PNP.** Asimismo, la facultad de establecer infracciones y sistemas propios compromete la uniformidad y seguridad jurídica del sistema nacional. Finalmente, la falta de coordinación con el ente rector podría ocasionar colisión de competencias y una gestión fragmentada e ineficiente del transporte y tránsito terrestre. En conjunto, la iniciativa compromete la unidad, coherencia y sostenibilidad del sistema nacional de transporte y tránsito terrestre, al introducir un esquema desarticulado de competencias sin mecanismos claros de coordinación interinstitucional.*

(...)"

(subrayado es agregado)

3.24 La SR -como unidad orgánica de la DIR- consolidó la información remitida por la DFS y la DO; la cual señala que **la propuesta normativa plantea otorgar a las municipalidades un "control total" del tránsito terrestre, lo que genera un conflicto con la distribución de competencias establecida en el marco normativo nacional.**

3.25 Asimismo, añade que **esta medida afecta la rectoría del sector transporte, debilitando la capacidad del MTC para establecer políticas y estándares de alcance nacional, lo que podría derivar en una gestión desarticulada. A ello, la reducción del rol de la Policía Nacional del Perú a una función subsidiaria contraviene la Constitución y afecta sus funciones esenciales vinculadas al control del orden interno y del tránsito.**

Sobre el Proyecto de Ley objeto de análisis:

3.26 A efectos de analizar el contenido del Proyecto de Ley N°13932/2025-CR, "Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro



de su jurisdicción", se presenta a continuación el siguiente cuadro de identificación de posibles conflictos normativos:"

Proyecto de Ley N°13932/2025-CR

Disposición del Proyecto de Ley	Contenido / Propuesta	Descripción del conflicto	Análisis
Art. 1 y 2	Atribuye el "control total" del tránsito a gobiernos locales y transfiere funciones desde la PNP	El control del tránsito se encuentra vinculado al mantenimiento del orden interno y del orden público, función asignada constitucionalmente a la PNP.	Podría desnaturalizar funciones constitucionales de la PNP, al reducir o desplazar su intervención en el control del tránsito, afectando la seguridad y control del orden público.
Art. 3	Define ámbito territorial, administrativo y funcional del "control total"	Se atribuyen funciones de carácter integral en materia de tránsito, sin establecer mecanismos claros de articulación con el sistema nacional.	La propuesta podría generar una fragmentación en la gestión del tránsito, afectando la uniformidad y coherencia del régimen a nivel nacional, así como la adecuada coordinación entre las distintas autoridades competentes.
Art. 4 Modificar (LOM art. 81)	Incorpora el "control total" y reconoce la plena potestad sancionadora municipal	Se genera una superposición de competencias con las funciones atribuidas al MTC, la PNP y ATU.	Podría incidir en la distribución de competencias vigente, generando posibles duplicidades en el ejercicio de funciones y dificultades en la coordinación entre las autoridades competentes.
Art. 4 Modificar (DL 1267)	Reduce rol de la PNP a funciones subsidiarias	Sustituye funciones esenciales de la PNP.	La propuesta podría incidir en las funciones asignadas constitucional y legalmente a la Policía Nacional del Perú, lo que requeriría una evaluación integral del marco constitucional y legal vigente, y no solo una modificación parcial.
Art. 4 Modificar (DS 016-2009-MTC)	Sustituye a la PNP por inspectores municipales como autoridad de tránsito	Rompe el modelo uniforme nacional de control del tránsito.	Podría generar diversidad de criterios en la dirección y control del tránsito entre los distintos gobiernos locales, afectando la uniformidad y coherencia del régimen a nivel nacional.
Art. 5	Crea un Cuerpo Municipal de Tránsito con potestad sancionadora	Se genera una duplicidad de funciones respecto de aquellas ya asignadas a la Policía Nacional del Perú y a otras autoridades del sistema nacional de tránsito.	Se evidencia una falta de delimitación clara de competencias, lo que podría generar superposición de funciones y dificultades en la coordinación entre las autoridades competentes.
Art. 6	Establece requisitos de los inspectores	No se advierte un conflicto normativo directo, pero podría requerir regulación.	Podría requerir el establecimiento de criterios de estandarización a nivel nacional, a fin de garantizar uniformidad en la formación, requisitos y desempeño del personal.



Art. 7	Uso obligatorio de tecnología (bodycams y dispositivos electrónicos)	No establece estándares de validez probatoria ni interoperabilidad.	La falta de lineamientos claros sobre el uso de medios tecnológicos podría afectar la validez de las actuaciones de fiscalización y las garantías del procedimiento administrativo sancionador.
Art. 8	Los gobiernos locales gestionan integralmente el procedimiento administrativo sancionador	No se garantiza la uniformidad ni la articulación del procedimiento administrativo sancionador a nivel nacional.	La propuesta podría generar sistemas sancionadores distintos.
Art. 9	Facultades para tipificar infracciones mediante ordenanza	Podría generar duplicidad o contradicción con el régimen nacional de infracciones en materia de tránsito.	Podría dar lugar a la imposición de sanciones concurrentes o incoherencia normativa.
Art. 10	Clasificación de infracciones municipales	Diferencias en la determinación y aplicación de sanciones respecto del régimen nacional en materia de tránsito.	La propuesta podría afectar la predictibilidad de las decisiones administrativas y la seguridad jurídica de los administrados.
Art. 11	Regula el procedimiento administrativo sancionador	Se advierte una regulación incompleta del procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito.	No desarrolla las etapas del procedimiento, los medios probatorios ni medios de impugnación, lo que podría afectar las garantías del debido procedimiento administrativo.
Art. 12	Limita el rol de la PNP a apoyo en operativos contra el crimen organizado y delitos graves al volante	Reduce la intervención ordinaria de la PNP en el control del tránsito.	Podría incidir en las funciones asignadas a la PNP en materia de control del tránsito.
Art. 13	Permite sistemas automáticos sin validación nacional	Se habilita el uso de sistemas automáticos sin establecer estándares técnicos uniformes ni criterios de validación a nivel nacional.	Podría generar cuestionamientos sobre la validez de las infracciones detectadas mediante dichos sistemas.

- 3.27 Del análisis efectuado en el cuadro precedente, se advierte que las disposiciones contenidas en el Proyecto de Ley N.º 13932/2025-CR se orientan a atribuir a los gobiernos locales el control total del tránsito terrestre en sus respectivas jurisdicciones, incluyendo funciones normativas, de gestión y fiscalización.
- 3.28 Al respecto, debemos mencionar que, las disposiciones propuestas en el mencionado Proyecto de Ley, podrían incidir en el rol rector del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, reconocido en la Ley N.º 27181 y en la normativa que regula el Sistema Nacional de Transporte, toda vez que, se pretende atribuir a los gobiernos locales funciones de carácter integral sin prever mecanismos claros de articulación con el sistema nacional vigente.



- 3.29 También, debemos añadir que, la propuesta podría incidir en las funciones asignadas a la Policía Nacional del Perú en tanto plantea modificar el numeral 14 del artículo 2 del Decreto Legislativo N.º 1267, en materia de control del tránsito, delimitando o reduciendo su intervención en la gestión ordinaria de la circulación vial. Además, la delimitación de su intervención podría afectar su capacidad de respuesta inmediata frente a situaciones que, aun originadas en el tránsito, puedan derivar en escenarios que comprometan la seguridad ciudadana o el orden público.
- 3.30 Asimismo, las disposiciones del proyecto podrían incidir en la aplicación de los principios y garantías del procedimiento administrativo sancionador previstos en la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N.º 27444, en lo referido al debido procedimiento, la actuación probatoria y el derecho de defensa. En la medida en que no se desarrollan criterios uniformes, ni las etapas del procedimiento sancionador, así como la obtención, valoración y uso de los medios probatorios o de impugnación que garanticen las actuaciones administrativas y brinden la seguridad jurídica a los administrados.
- 3.31 Por otro lado, debemos señalar que la implementación de las disposiciones propuestas podría no considerar los avances institucionales desarrollado en el ámbito del transporte urbano en Lima y Callao, en el marco de la Ley N.º 30900.
- 3.32 Finalmente, esta Oficina de Asesoría Jurídica comparte el análisis desarrollado en los numerales 3.10 al 3.25 del presente informe, emitidos por la SS de la DFS, la SSTE y la SSTR de la DO, y la SR de la DIR respectivamente, en la medida en que las disposiciones contenidas en la fórmula normativa del Proyecto de Ley alteran el modelo de competencias articuladas previsto en el marco normativo nacional.

IV. CONCLUSIÓN:

Por las consideraciones expuestas en el presente informe esta oficina considera que el Proyecto de Ley N°13932/2025-CR, "Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción", contiene comentarios y recomendaciones, las mismas que deberán ser evaluadas por la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República.

V. RECOMENDACIÓN:

En virtud de lo expuesto, recomendamos respetuosamente a vuestro Despacho, se sirva disponer el traslado del presente informe (conjuntamente con el expediente administrativo), al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la continuación de las gestiones correspondientes.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
IVÁN IGOR RODRÍGUEZ JADROSICH
JEFE DE LA OFICINA DE ASESORIA JURIDICA (T)
AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO – ATU

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU****DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A : **MIGUEL ANGEL TUESTA CASTILLO**
DIRECTOR (T) DE LA DIRECCION DE INTEGRACION DE
TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO

ASUNTO : Informe Complementario, sobre la opinión del Proyecto de Ley N°
13932/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica
de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control
total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su
jurisdicción”.

REFERENCIA : a) Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO
b) Informe N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR
c) Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE
d) Oficio Múltiple N° 026-2026-MTC/18
e) Oficio N° 1832-2025-2026-CDRGLMGE-CR
f) Memorando N° D-000480-2026-ATU/DIR
g) Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR
h) Memorando N° D-000772-2026-ATU/DFS
i) Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS
j) Memorando N° D-000437-2026-ATU/DIR
k) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
l) Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR

FECHA : Lima, 20 de marzo de 2026.

Expediente: 0302-2026-02-0015485

Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia a), mediante el cual, la Dirección de Operaciones (DO) remite opinión técnica respecto al Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción” (en adelante, Proyecto de Ley).

Al respecto, es preciso señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Con Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR, de fecha 19 de marzo de 2026, esta Subdirección emitió opinión respecto al Proyecto de Ley, asimismo consolidó las opiniones alcanzadas por la Dirección de Fiscalización y Sanción (DFS), documento que fuera remitido a la Oficina de Asesoría Jurídica (OAJ), mediante Memorando N° D-000480-2026-ATU/DIR, de fecha 19 de marzo del 2026, dando atención a lo solicitado mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR, remitido por la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República (en adelante, la Comisión).
- 1.2. Posteriormente, con Oficio Múltiple N° 026-2026-MTC/18, ingresado el 16 de marzo de 2026 al Sistema de Gestión Documental (SGD) de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y

Esta es una copia autenticada imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM.
Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: "<https://sgd.atu.gob.pe/portal-Web/consultaExterna/index.xhtml>" e ingresar clave: 18F4349CF786800



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Callao (ATU), la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (DGPRTM) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) remite el requerimiento de la Comisión efectuado con el Oficio N° 1832-2025-2026-CDRGLMGE-CR. Dicho pedido es ingresado mediante expediente N° 0302-2026-02-0019550.

- 1.3. El expediente 0302-2026-02-0019550 es derivado a la Gerencia General (GG), y luego remitido a la DO, acumulándose finalmente al expediente 0302-2026-02-0015485.
- 1.4. Mediante Memorando N° D-000480-2026-ATU/DO, de fecha 19 de marzo del 2026, la DO traslada el Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE y el Informe N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR a la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo (DIR), en donde emite opinión técnica legal respecto al Proyecto de Ley, documentos que posteriormente fueron remitidos a la Subdirección de Regulación (SR) para su análisis.

II. ANÁLISIS

De las competencias de la DIR y la SR para emitir opinión al Proyecto de Ley

- 2.1. De acuerdo con lo señalado en el artículo 58 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones (TIROF) de la ATU¹, la DIR es el órgano de línea responsable de la planificación, normatividad, interoperabilidad y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT).
- 2.2. Sobre el particular, el artículo 63 del precitado TIROF señala que la SR, es la unidad orgánica perteneciente a la DIR, responsable de la formulación de normas, lineamientos, estándares de calidad y demás disposiciones relacionadas con los servicios de transporte y su régimen tarifario para el funcionamiento del SIT². En el mismo sentido, el artículo 64 del referido dispositivo, en su literal g), señala como una de las funciones de la SR evaluar las propuestas de normas relacionadas con los servicios de transporte terrestre de personas, en el ámbito de competencia de la ATU; mientras que el literal h) dispone como función la emisión de informes técnicos dentro del ámbito de su competencia. En ese sentido, la SR es competente para emitir el presente Informe complementario.

Sobre la pertinencia de elaborar el Informe Complementario al Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR

- 2.3. Conforme se precisó en el acápite “Antecedentes” del presente informe, con Memorando N° D-000480-2026-ATU/DIR, se remitió a la OAJ las opiniones tanto de la SR como de la DFS, unidades que evaluaron en un primer momento el presente Proyecto de Ley (conforme se evidencia en el expediente 0302-2026-02-0015485); dicho expediente se generó ante el pedido realizado por la Comisión mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR.

¹ Aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE y rectificado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 069-2025-ATU/PE.

² **Artículo 63.- Subdirección de Regulación**

La Subdirección de Regulación es la unidad orgánica de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo responsable de la formulación de normas, lineamientos, estándares de calidad y demás disposiciones relacionadas con los servicios de transporte y su régimen tarifario, para el funcionamiento del SIT.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- 2.4. No obstante, con expediente 0302-2026-02-0019550, se registra el Oficio Múltiple N° 026-2026-MTC/18, remitido por la DGPRTM del MTC en virtud del Oficio N° 1832-2025-2026-CDRGLMGE-CR, el cual requiere opinión respecto del mismo Proyecto de Ley, sin embargo, el mencionado expediente es derivado por la GG a la DO para su opinión (Dirección que no fue incluida para opinión en el expediente inicial N° 0302-2026-02-0015485).
- 2.5. Posteriormente, conforme se puede apreciar en el SGD, el expediente 0302-2026-02-0019550 es acumulado al **0302-2026-02-0015485**, además, es preciso tener en cuenta que luego que el Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR de la SR haya sido emitido y derivado a la OAJ, la DO deriva a la DIR el Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO, el cual contiene los Informes N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR y N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE, por lo que, a efectos de complementar lo informado en su oportunidad, corresponde emitir el presente Informe Complementario.

Sobre lo manifestado en la DO

- 2.6. La DO remitió a la DIR el Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO, el cual contiene la opinión de la Subdirección de Servicios de Transporte Regular (SSTR) y la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios, a través del cual establece lo siguiente:

Informe N° D-000533-2026-ATU/DO-SSTR

- 2.7. La SSTR, con respecto al Proyecto de Ley ha manifestado lo siguiente:

(...)

2.4 Al respecto, de la revisión de las funciones de la SSTR contenidas en el artículo 86 del TIROF de la ATU, se colige que las funciones de la SSTR tienen una naturaleza eminentemente operativa, de gestión y de ejecución contractual sobre los servicios de transporte regular concesionado y autorizado. En ese sentido, la SSTR carece de competencia para emitir una opinión técnica-legal sobre un Proyecto de Ley que busca modificar la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972) y el marco nacional del tránsito terrestre. Emitir opinión sobre la estructura del Estado o la redistribución de facultades sancionadoras nacionales excede el ámbito de especialización de esta Subdirección, más aún si tenemos en consideración que la materia bajo regulación es el “tránsito”.

(...)

2.8 Sin embargo, el proyecto de ley al pretender otorgar facultades normativas autónomas a las municipalidades para regular horarios, sentidos viales y zonas rígidas sin ratificación de entes nacionales (Art. 3.3.1), limitaría la capacidad de la ATU de planificación y gestión operativa del servicio público de transporte.

2.9 Esta circunstancia implica que la operatividad del transporte quedaría supeditada a las decisiones discrecionales de los gobiernos locales, desconociendo los fines establecidos en la Ley N° 30900. En consecuencia, la ATU perdería su autonomía para garantizar la continuidad y eficiencia del servicio, trasladando el control real de la movilidad urbana a cuerpos civiles municipales.

2.10 Por otro lado, se advierte una grave inconsistencia jurídica en el Artículo 9.1 del Proyecto de Ley, el cual pretende que una infracción de tránsito acarree la cancelación definitiva de títulos habilitantes de transporte. Al respecto, de acuerdo con el principio de razonabilidad, recogido en el numeral 1.4 del artículo IV del Título



Preliminar del TUO de la LPAG, la sanción debe guardar estricta proporcionalidad con la naturaleza de la norma vulnerada. Cancelar una autorización de transporte, que es competencia de la ATU, basándose en una infracción de tránsito tipificada por una Municipalidad mediante Ordenanza, vulnerando incluso el Principio de Legalidad.”.

Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE

2.8. La SSTE, con respecto al Proyecto de Ley ha manifestado lo siguiente:

“ (...)

2.9 En tal sentido, al analizar el marco normativo, se advierte que no sería factible que las Municipalidades Distritales y/o Provinciales retomen el control, supervisión y fiscalización del transporte, pues dicha acción generaría confusiones competenciales, en adición a que, de conformidad con la Segunda Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley, se estaría derogando tácitamente la Ley N° 30900 por los conflictos competenciales que se originarían de aprobarse el Proyecto de Ley.

*2.10 Cabe señalar que, anteriormente, las competencias relacionadas con el transporte urbano en Lima y Callao, ya estuvieron a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, respectivamente; situación que generaba conflictos competenciales, territoriales y materiales, lo cual repercutía en duplicidad de funciones, falta de planificación integral y debilidad en fiscalización y control, por lo que se consideró pertinente crear un órgano autónomo encargado de regular los servicios de transporte urbano para ambas provincias.
(...)”.*

2.9. Asimismo, la SSTE manifiesta en su informe que la creación y participación de la ATU ha permitido mejorar la atención hacia los administrados, refiriendo entre otros aspectos que:

“(…)”

*2.14 (...), se ha evidenciado una reducción significativa en los costos de los procedimientos administrativos establecidos en el TUPA de ATU, en comparación con los montos que anteriormente fijaban la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, en el ejercicio de dicha competencia. Esta reducción no solo representa un ajuste tarifario, sino que constituye una medida de política pública orientada a promover la formalización del servicio de transporte especial en sus diversas modalidades.
(...)”.*

2.10. Además, en su informe precisa las implicancias que acarrearía la aprobación del Proyecto de Ley:

“(…)”

2.16 De lo anteriormente expuesto, consideramos que el citado Proyecto de Ley constituye un retroceso estructural tanto en términos de eficiencia como de seguridad jurídica. Su aprobación implicaría desarticular los avances alcanzados hasta la fecha en el Sistema Integrado de Transporte Urbano, logros que han sido posibles gracias a la labor técnica y al fortalecimiento institucional de la ATU.”.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

III. CONCLUSIONES

- 3.1 Conforme a lo expuesto en los numerales 2.3 al 2.5, corresponde emitir el presente informe orientado a complementar el Informe N° D-000076-2026-ATU/DIR-SR.
- 3.2 Se consolida la opinión de la SSTR y la SSTE de la DO en los numerales 2.6 al 2.10 del presente informe, los cuales evidencian observaciones al Proyecto de Ley.

IV. RECOMENDACIÓN

En virtud de lo anteriormente expuesto, se recomienda que el presente informe complementario sea puesto en conocimiento de la Oficina de Asesoría Jurídica, a fin de que se remita la respuesta correspondiente al Congreso de la República, a través del MTC, en atención a lo dispuesto en la Directiva N° 004-2019-MTC/01 aprobada mediante Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01³.

Es todo cuanto informo para los fines que estime pertinente.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
PATRICIA VIRGINIA ZAGAL MÁLAGA
SUBDIRECTORA (T) DE LA SUBDIRECCION DE REGULACION

PVZM/mkvc

³ Directiva de “Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU****DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A : **MIGUEL ANGEL TUESTA CASTILLO**
DIRECTOR (T) DE LA DIRECCION DE INTEGRACION DE
TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

REFERENCIA : a) Memorando N° D-000772-2026-ATU/DFS
b) Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS
c) Memorando N° D-000437-2026-ATU/DIR
d) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
e) Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR

FECHA : Lima, 19 de marzo de 2026.

Expediente: 0302-2026-02-0015485

Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia d), mediante el cual, la Presidenta de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República, solicita a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) opinión técnica respecto al Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción” (en adelante, Proyecto de Ley).

Al respecto, es preciso señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR, de fecha 25 de febrero de 2026, la Comisión solicita a la ATU, emitir opinión técnica sobre el Proyecto de Ley.
- 1.2. Con fecha 27 de febrero de 2026, la Presidencia Ejecutiva (PE) traslada el requerimiento de opinión técnica a la Dirección de Fiscalización y Sanción (DFS) y a la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo (DIR), para su atención conforme a sus competencias.
- 1.3. Con fecha 27 de febrero de 2026, la DIR traslada el requerimiento de opinión técnica a la Subdirección de Regulación (SR), para la atención respectiva.
- 1.4. Mediante el Memorando N° D-000437-2026-ATU/DIR, de fecha 11 de marzo de 2026, la DIR reitera la solicitud de opinión a la DFS, para la atención respectiva conforme a sus competencias.
- 1.5. Mediante el Memorando N° D-000772-2026-ATU/DFS, de fecha 11 de marzo de 2026, la DFS traslada a la DIR el Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS, en el cual se emite opinión respecto al Proyecto de Ley.

Esta es una copia autenticada imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013- PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM.

Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: "<https://sgd.atu.gob.pe/portal-Web/consultaExterna/index.xhtml>" e ingresar clave: A6ECC02BFF5A800



II. ANÁLISIS

Situación del Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR

- 2.1. De acuerdo con la información contenida en el portal institucional del Congreso de la República, el Proyecto de Ley se encuentra en evaluación por la Comisión¹.

Contenido del Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR

- 2.2. Conforme a lo dispuesto en el artículo 1 del Proyecto de Ley, la propuesta tiene por objeto consolidar la competencia exclusiva de las municipalidades provinciales y distritales para el control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre. Asimismo, busca ampliar la autonomía municipal en materia de transporte, la cual deberá ejercerse de conformidad con sus respectivos planes de movilidad urbana.
- 2.3. Para tal efecto, el Proyecto de Ley, propone la siguiente fórmula normativa:

“LEY QUE MODIFICA LA LEY 27972, LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES QUE FACULTA A LOS GOBIERNOS LOCALES A EJERCER EL CONTROL TOTAL, LA SUPERVISION Y LA FISCALIZACION DEL TRANSITO TERRESTRE DENTRO DE SU JURISDICCION

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto ampliar la autonomía municipal en materia de transporte consolidando la competencia exclusiva del control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en las Municipalidades Provincial y Distritales, de conformidad a sus respectivos planes de movilidad urbana.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad la transferencia del control de tránsito de la Policía Nacional del Perú a los Gobiernos Locales, para recuperar la eficiencia operativa de las vías, con un enfoque de “ingeniería de movilidad”, que permita optimizar el flujo eficiente y seguro de personas y bienes.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley regula el uso de la vía pública y para el ámbito de aplicación se tendrá en consideración:

1. Ámbito Territorial:

La Ley se aplicará en todo el territorio nacional, pero la ejecución será estrictamente jurisdiccional conforme se detalla a continuación:

- ✓ **Municipalidades Provinciales:** Su ámbito abarca toda la provincia, incluyendo las vías interconectadas entre distritos y las zonas rurales de su circunscripción. Tienen jerarquía sobre el sistema de tránsito de la provincia.
- ✓ **Municipalidades Distritales:** Su ámbito se limita a las vías locales, avenidas y calles internas del distrito, que no sean consideradas vías metropolitanas.

¹ Información disponible en el siguiente enlace web: [PL N° 13932/2025-CR](#)



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- ✓ **Exclusión de Carreteras Nacionales:** El control de carreteras y autopistas de la Red Vial Nacional (como las Panamericas o la Carretera Central), seguirá bajo la supervisión de la SUTRAN y la Policía de Carreteras, debido a su naturaleza de conexión interregional.

2. **Ámbito Administrativo:**

La autoridad del Cuerpo Municipal de Tránsito alcanza a todos los actores de la movilidad urbana sin excepción:

- ✓ **Conductores de vehículos particulares y peatones:** Todos los ciudadanos que circulen por las vías bajo la administración municipal, así mismo como conductores de autos, camionetas y motocicletas.
- ✓ **Transporte Público:** Buses, microbuses, taxis y vehículos menores (Mototaxi) (en coordinación con las autoridades de transporte específicas como la ATU para el caso de Lima y Callao).
- ✓ **Transporte de Carga y Mercancías:** Camiones y repartidores que circulen dentro del casco urbano.
- ✓ **Vehículos de Movilidad Personal:** Scooter eléctricos y bicicletas que infrinjan las normas de tránsito.

3. **Ámbito Funcional:**

El Control Total abarca las siguientes funciones:

1. **Función Normativa:** La capacidad de emitir Ordenanzas Municipales que regulen horarios, zonas rígidas, sentido de las vías sin necesidad de ratificación de entes nacionales.
2. **Gestión:** Esta referida a la administración directa de los semáforos, señalizaciones, paraderos y depósitos municipales.
3. **Fiscalización:** Es la Facultad sancionadora plena (imposición de multas y medidas preventivas como el internamiento de vehículos), a través de sus propios cuerpos de inspectores de tránsito.

Artículo 4°. Modificar el Artículo 81° de la LOM, el Decreto Legislativo N°1267, y la sección V del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, de la siguiente manera;

Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972

- **Artículo 81°; Tránsito, vialidad y Transporte Público.**

(...)

Modificar el numeral 1.9, quedando redactada de la siguiente manera:

1.9 Planificar, regular, y ejercer el control total, de supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en la provincia, de conformidad con los reglamentos nacionales y los planes de movilidad urbana. Esta facultad incluye la dirección del tránsito y la imposición de sanciones mediante el cuerpo civil debidamente capacitado.

(...)

Agregar los numerales; 2.5 y 2.6, quedando redactada de la siguiente manera:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

2.5 Ejercer el control, supervisión y fiscalización del tránsito en su jurisdicción distrital, en las vías locales, en coordinación con la municipalidad provincial y en estricto cumplimiento de las normas nacionales.

2.6 Organizar y gestionar un cuerpo de inspectores de tránsito con poder sancionador, encargado de velar por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en el ámbito de su competencia.

Decreto Legislativo N° 1267

➤ **Artículo 2°. Funciones**

(...)

Modificar el numeral 14), quedando redactada de la siguiente manera:

14) Brindar apoyo en operativos, contra el crimen organizado y delitos graves al volante (estado de ebriedad, accidentes de tránsito o peligro en común), y fiscalizar de manera subsidiaria las normas de transporte en la red vía nacional.

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC; Modificar la Sección V quedando redactada de la siguiente manera:

SECCION V

Artículo 57.- Obediencia al Inspector de Tránsito.

Los usuarios de la vía están obligados a obedecer de inmediato las indicaciones sobre el tránsito de los Inspectores de Tránsito asignados al control del tránsito."

Las indicaciones de los Inspectores de Tránsito, asignados al control del tránsito, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación.

Artículo 58.- Posiciones básicas.

Las siguientes posiciones básicas ejecutadas por los Inspectores de Tránsito asignados al control del tránsito significan:

- 1) Posición de frente o de espaldas: obligación de detenerse de quien así lo enfrente.*
- 2) Posición de perfil: permite continuar la marcha.*

Los Inspectores de tránsito, asignados al control del tránsito, deben usar permanentemente distintivos que permitan reconocerlos a la distancia.

Artículo 59.- Giros a la derecha e izquierda.

Los Inspectores de Tránsito, asignados al control del tránsito, pueden permitir los giros a la derecha, cuando el flujo vehicular de la(s) dirección(es) en conflicto esté detenido, o sea tal, que en el momento permita con precaución realizar la maniobra sin peligro de accidente; y pueden permitir los giros a la izquierda, sólo cuando el flujo vehicular de la(s) dirección(es) en conflicto estén detenidas, anulando así toda posibilidad de accidente.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Artículo 60.- Inspector de Tránsito en intersección semaforizada.

Cuando los Inspectores de Tránsito, dirijan el tránsito en una intersección semaforizada, deben apagar las luces de todos los semáforos de dicha intersección.

Artículo 5°. Creación del Cuerpo Municipal de Tránsito.

Autorízase a los gobiernos locales la creación de un cuerpo civil especializado, denominado Inspectores de Tránsito con poder sancionador, quienes tendrán las siguientes facultades de forma autónoma:

- *Dirigir el flujo vehicular en vías metropolitanas y locales.*
- *Imponer papeletas de infracción al Reglamento nacional de Tránsito.*
- *Ordenar el retiro de vehículos con grúa en caso de infracciones graves.*

Artículo 6°. Del perfil y requisitos mínimos del inspector municipal de tránsito y transporte.

Para garantizar la idoneidad, transparencia y legalidad en el ejercicio de las funciones de control y fiscalización, los Inspectores Municipales de Tránsito deberán cumplir obligatoriamente y bajo responsabilidad los siguientes requisitos:

- 1) **Nivel Educativo:** *Poseer grado de instrucción técnica o universitaria completa. Se priorizarán carreras vinculadas a la Gestión de Transporte, Derecho, Ingeniería de Transportes o carreras afines a la gestión pública.*
- 2) **Capacitación Especializada:** *Acreditar la aprobación de un curso de formación especializada en Reglamento Nacional de Tránsito, Reglamento Nacional de Vehículos y Procedimiento Administrativo Sancionador, con una duración mínima de 120 horas lectivas, certificado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o universidades licenciadas.*
- 3) **Antecedentes e Integridad:**
 - *No contar con antecedentes penales, judiciales ni policiales vigentes.*
 - *No haber sido destituido de la administración pública por faltas graves vinculadas a actos de corrupción.*
 - *No tener sanciones vigentes por infracciones "Muy Graves" al Código de Tránsito como conductor en los últimos 24 meses.*
- 4) **Experiencia:** *Experiencia deseable en acciones de control o inspección, y fiscalización.*
- 5) **Habilitación:** *Estar debidamente acreditado y registrado ante el Sistema Nacional de Inspectores de Transporte.*
- 6) **Independencia:** *No tener relación de propiedad, acciones o vínculos familiares directos con empresas de transporte terrestre que operen dentro de la jurisdicción donde ejerce funciones.*
- 7) **Competencias: Responsabilidad, integridad, autocontrol y trabajo en equipo.**

Artículo 7°. De la Implementación Tecnológica para la Fiscalización.

Para garantizar la transparencia, los Inspectores en el ejercicio del control total, deberán portar de manera obligatoria y bajo responsabilidad:

- 1) **Cámaras corporales (Bodycams):** *Para el registro en video y audio de toda intervención, asegurando el debido proceso y previniendo actos de corrupción.*



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- 2) **Dispositivos electrónicos de fiscalización:** Para la imposición de actas de control digitales conectadas en tiempo real a la base de datos municipal y nacional.

Artículo 8°. De la autonomía de la gestión de infracciones.

Las Municipalidades gestionaran íntegramente el proceso administrativo sancionador. El 100% de los recursos recaudados por multas de tránsito serán destinados obligatoriamente y bajo responsabilidad a:

- 1) Mantenimiento de la red vial local.
- 2) Modernización de sistemas de semaforización inteligente.
- 3) Programas de educación vial para la comunidad.

Artículo 9°. De las infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas.

En el marco del control total otorgado por la presente ley, las Municipalidades Provinciales y Distritales correspondientes teniendo en cuenta lo dispuesto en el D.S. N°016-2009-MTC quedan facultadas para tipificar, mediante Ordenanza Municipal, las infracciones y aplicar las sanciones, dentro de los siguientes parámetros:

9.1. Tipos de Sanciones:

- 1) **Multa Pecuniaria:** Calculada en función a la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) vigente al momento de la infracción.
- 2) **Suspensión de la Autorización:** Inhabilitación temporal del permiso de operación para empresas de transporte o licencias de funcionamiento de paraderos.
- 3) **Cancelación Definitiva:** Revocación de títulos habilitantes por reincidencia o faltas muy graves que pongan en peligro la vida de los ciudadanos.
- 4) **Inhabilitación:** Impedimento para prestar servicios de transporte o tránsito en la jurisdicción.

9.2. Medidas Preventivas:

Los Gobiernos Locales podrán aplicar de manera inmediata, correspondientes (teniendo en cuenta lo dispuesto en el D.S. N°016-2009-MTC), a través de sus inspectores de Tránsito, las siguientes medidas para garantizar el orden vial:

- **Internamiento de Vehículos:** Traslado de unidades al depósito municipal en casos de informalidad, falta de documentos de seguridad o peligro común.
- **Retención de Documentos:** En los casos que la ordenanza municipal así lo determine por razones de seguridad vial.
- **Remoción del Vehículo:** Uso de grúas para unidades que obstruyan la vía pública o zonas rígidas.

Artículo 10°. Clasificaciones de las Infracciones Municipales

Las infracciones se clasificarán según su gravedad en:



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Infracciones	Descripción	Sanción
Leves	Incumplimiento de normas básicas de tránsito, estacionarse en paraderos no autorizados por tiempos breves, estacionarse mal.	De 1% a 5% de la UIT
Graves	Obstrucción de la vía pública, desacato a la autoridad municipal, circular sin elementos de seguridad básicos.	De 10% a 20% de la UIT
Muy graves	Prestar servicio sin autorización (informalidad), conducir bajo efectos del alcohol/drogas, poner en riesgo la integridad física de terceros o reincidencia.	De 50% a 100% de la UIT + Internamiento

Artículo 11°. *Del Procedimiento Administrativo Sancionador*

Las municipalidades implementarán un Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) ágil, garantizando:

- 1) **La Notificación Digital:** Validez de la notificación de infracciones vía medios electrónicos.
- 2) **El Derecho a la Defensa:** Plazo de cinco (05) días hábiles para el descargo del presunto infractor.
- 3) **De la Recaudación de Multas:** Lo recaudado por concepto de multas será destinado exclusivamente a:
 - 50% para la mejora de la infraestructura vial y semaforización del distrito/provincia.
 - 30% para el fortalecimiento y equipamiento del cuerpo de inspectores.
 - 20% para programas de educación y seguridad vial para la comunidad.

Artículo 12°. *Convenios con la Policía Nacional del Perú.*

La Policía Nacional del Perú (PNP) mantendrá funciones de apoyo en operativos contra el crimen organizado y delitos graves al volante (estado de ebriedad, accidentes de tránsito peligro común), pero la gestión cotidiana del tráfico será responsabilidad civil municipal.

Artículo 13°. *Implementación de tecnología de control.*

Se faculta a los municipios a instalar sistemas automáticos de detección de infracciones sin necesidad de validación previa por parte de autoridades nacionales, siempre que los equipos estén debidamente certificados por el ente de calidad correspondiente.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA. - Las Municipalidades Provinciales y Distritales dispondrán las medidas necesarias para la implementación de la presente ley adecuando sus reglamentos internos y ordenanzas municipales a lo dispuesto en la presente Ley.

SEGUNDA. - Deróguese toda norma o disposición que se oponga a la presente ley, incluyendo aquellas que limiten la autonomía municipal en favor de organismo técnicos macro regionales.” (SIC)



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

De las competencias de la DIR y la SR para emitir opinión al Proyecto de Ley

- 2.4. De acuerdo con lo señalado en el artículo 58 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones (TIROF) de la ATU², la DIR es el órgano de línea responsable de la planificación, normatividad, interoperabilidad y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT).
- 2.5. Sobre el particular, el artículo 63 del precitado TIROF señala que la SR, es la unidad orgánica perteneciente a la DIR, responsable de la formulación de normas, lineamientos, estándares de calidad y demás disposiciones relacionadas con los servicios de transporte y su régimen tarifario para el funcionamiento del SIT³. En el mismo sentido, el artículo 64 del referido dispositivo, en su literal g), señala como una de las funciones de la SR evaluar las propuestas de normas relacionadas con los servicios de transporte terrestre de personas, en el ámbito de competencia de la ATU; mientras que el literal h) dispone como función la emisión de informes técnicos dentro del ámbito de su competencia.
- 2.6. En ese sentido, la SR es competente para emitir informes técnicos sobre proyectos de ley, siendo que la presente opinión se formula en estricta observancia del Principio de Legalidad y en el marco de las funciones y de las competencias de la ATU.

Opinión de la DFS, sobre los alcances de los Proyectos de Ley

- 2.7. Al respecto, mediante el Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS, de fecha 11 de marzo de 2026, remitido mediante Memorando N° D-000772-2026-ATU/DFS, la DFS precisa lo siguiente:

“De la evaluación realizada, se concluye que el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR no resulta técnica ni legalmente favorable en su formulación actual, en tanto introduce modificaciones sustantivas en el esquema vigente de control del tránsito terrestre, alterando el modelo de competencias articuladas previsto en el marco normativo nacional. En particular, la atribución de un “control total” a los gobiernos locales, la restricción del rol ordinario de la Policía Nacional del Perú, la habilitación para tipificar infracciones mediante ordenanza y la implementación de mecanismos tecnológicos sin estándares comunes podrían generar superposición competencial, aplicación diferenciada de normas entre jurisdicciones y afectar la coherencia del régimen nacional de tránsito. En tal sentido, la propuesta requiere una revisión integral que garantice una delimitación clara de competencias y su adecuada articulación con el sistema nacional vigente”.

Opinión de la SR sobre los alcances del Proyecto de Ley

- 2.8. En lo que respecta a la opinión de esta Subdirección, y conforme al contenido del presente Proyecto de Ley, cabe precisar que, acorde con el artículo 3 de la Ley N° 30900, la ATU es un organismo técnico especializado adscrito al MTC y tiene por objeto organizar, implementar

² Aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE y rectificado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 069-2025-ATU/PE.

³ **Artículo 63.- Subdirección de Regulación**

La Subdirección de Regulación es la unidad orgánica de la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo responsable de la formulación de normas, lineamientos, estándares de calidad y demás disposiciones relacionadas con los servicios de transporte y su régimen tarifario, para el funcionamiento del SIT.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

y gestionar el SIT de Lima y Callao, en el marco de los lineamientos de la política que apruebe el referido Ministerio y los que resulten aplicables⁴.

- 2.9. En este orden de ideas, de acuerdo con el artículo 5 de la norma citada, la ATU ejerce competencia en la integridad del territorio de Lima y Callao y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este, tal como se advierte a continuación:

“Artículo 5. Ámbito de competencia

5.1 La ATU es el organismo competente para planificar, regular, gestionar, supervisar, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, para lograr una red integrada de servicios de transporte terrestre urbano masivo de pasajeros de elevada calidad y amplia cobertura, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable.

5.2 La ATU ejerce competencia en la integridad del territorio y sobre el servicio público de transporte terrestre de personas que se prestan dentro de este, de acuerdo a lo establecido en la presente ley. Están sujetos a la ATU los operadores y los conductores de los servicios de transporte que se prestan dentro del territorio y los prestadores de servicios complementarios a los mismos, en especial los que operan el Sistema de Recaudo Único.

5.3 Se incorporan al ámbito de competencia de la ATU las provincias del departamento de Lima que, como consecuencia de su crecimiento urbano, lleguen a conformar un área urbana continua con el territorio, la que debe ser declarada con arreglo al procedimiento legalmente establecido.”

(Resaltado nuestro)

- 2.10. En tal sentido, el literal a) del artículo 6 de la Ley N° 30900 dispone que la ATU, en el marco de sus competencias, ejerce la función de aprobar las normas que regulen la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas dentro del territorio de su jurisdicción, así como las condiciones de acceso y operación, cuyo cumplimiento resulta obligatorio para los operadores, conductores y vehículos destinados a la prestación de dichos servicios. De igual modo, el literal n) del mismo articulado, refiere que la ATU supervisa la calidad de la prestación integral del servicio de transporte, orientada a satisfacer las necesidades de los usuarios, siendo fortalecida mediante el establecimiento de estándares de calidad en el servicio.
- 2.11. Por su parte, el artículo 2 del Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30900, contempla que dicho instrumento desarrolla competencias y

⁴ LEY N° 30900

Artículo 3.- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Créase la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, funcional, económica y financiera, las que se ejercen con arreglo a la presente ley. Constituye pliego presupuestal.

La ATU tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el marco de los lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables.



funciones de la ATU en el SIT, con el objetivo de consolidar un sistema de transporte eficiente, seguro y de calidad para la población de Lima y Callao.

- 2.12. En ese sentido, y considerando el marco normativo previo, se advierte que la propuesta normativa, al pretender ampliar la autonomía municipal en materia de transporte, consolidando el control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en las Municipalidades Provinciales y Distritales, podría generar un posible conflicto con la distribución de competencias establecidas en el marco normativo nacional del transporte. Ello, en tanto propone modificar el numeral 1.9 del artículo 81 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, incorporando la expresión “control total” del tránsito terrestre, lo que incluye la dirección del tránsito y la imposición de sanciones mediante un cuerpo civil municipal.
- 2.13. Asimismo, dicha propuesta no solo genera un conflicto con la distribución de competencias, sino que altera el modelo institucional de gobernanza del transporte terrestre, el cual se encuentra estructurado bajo un esquema de competencias articuladas entre niveles de gobierno y entidades con funciones diferenciadas.
- 2.14. En esa línea, la atribución de un “control total” del tránsito terrestre a favor de las municipalidades entraría en conflicto con la rectoría nacional del sector transporte ejercida por el MTC. Ello implicaría una desnaturalización del rol rector del sector, debilitando su capacidad de establecer políticas, lineamientos y estándares de alcance nacional, lo que podría derivar en una gestión desarticulada del tránsito terrestre.
- 2.15. De acuerdo con el artículo 5 de la Ley N° 29370, Ley Orgánica y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el MTC es el ente rector encargado de dictar normas de alcance nacional y formular la política nacional y sectorial bajo su competencia aplicable a todos los niveles de gobierno, así como de coordinar su implementación. En consecuencia, la propuesta legislativa generaría una superposición normativa y fragmentación en la gestión del tránsito a nivel nacional, afectando la articulación entre las autoridades. Esta situación comprometería la existencia de un sistema nacional de transporte coherente, en tanto se generarían múltiples centros de decisión con criterios no necesariamente uniformes.
- 2.16. Asimismo, la propuesta de transferir el control del tránsito de la Policía Nacional del Perú (PNP) hacia los gobiernos locales, limitándolos solo a brindar apoyo y a fiscalizar de manera “subsidiaria”, constituye una contraposición al marco constitucional e institucional vigente.
- 2.17. En efecto, el Proyecto de Ley, al plantear la modificación del numeral 14 del artículo 2 del Decreto Legislativo N.º 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, señalando que la función de la PNP deviene en subsidiaria, contraviene el artículo 166 de la Constitución Política del Perú, el cual establece que la PNP tiene como finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno, lo cual abarca funciones vinculadas al control del tránsito. En ese sentido, la propuesta no solo genera un conflicto normativo, sino también un conflicto de rango constitucional al interferir con funciones esenciales asignadas a la PNP.
- 2.18. En concordancia con ello, el numeral 20 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1267 determina que la PNP tiene por función la regulación y control del tránsito en la red vial. Por consiguiente, la reducción de esta función a un rol subsidiario sería incompatible con el diseño institucional previsto, generando un conflicto funcional entre entidades del Estado, afectando la operatividad del sistema de control del tránsito y debilitando la confianza en la actuación coordinada de las autoridades públicas.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- 2.19. Por otro lado, la propuesta también plantea modificar disposiciones del Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, Reglamento Nacional de Tránsito para otorgar, únicamente, a inspectores municipales facultades para dirigir el tránsito, imponer papeletas y ordenar el retiro de vehículos con grúa dependiendo del grado de la infracción.
- 2.20. Asimismo, cabe señalar que si bien el Proyecto de Ley habilita la creación de un “Cuerpo Municipal de Tránsito”, el mismo Reglamento Nacional de Tránsito, en su artículo 3, reconoce como autoridad competente en materia de tránsito a la PNP, y en su artículo 57 señala que sus indicaciones prevalecen sobre los dispositivos de control vial. Por lo tanto, la equiparación normativa de un “Cuerpo Municipal de Tránsito” con dicha autoridad podría generar conflictos de interpretación jurídica, dificultades operativas y diferencias en criterios de actuación entre jurisdicciones, comprometiendo la uniformidad y coherencia del régimen nacional. Ello podría derivar en la coexistencia de autoridades con facultades concurrentes sin una adecuada delimitación, generando incertidumbre en los administrados y debilitando la unidad del sistema nacional de tránsito.
- 2.21. Por otro lado, el numeral 11.2 del artículo 11 de la Ley N° 27181, señala que los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar dicha ley ni los reglamentos nacionales.
- 2.22. Adicionalmente, el artículo 288 del Reglamento Nacional de Tránsito, establece que las contravenciones a las disposiciones en el reglamento constituyen infracciones. En igual sentido, el artículo 296 establece que las infracciones del conductor son las que figuran en el *“Cuadro de Tipificación, Sanciones Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre”*. En consecuencia, la facultad otorgada a las municipalidades para tipificar infracciones adicionales en materia de tránsito mediante ordenanzas municipales podría decantar en conflicto y vulnerar la uniformidad del régimen sancionador previsto en el sistema nacional de tránsito.
- 2.23. En esa misma línea, permitir los gobiernos locales establecer infracciones y sanciones propias, acarrearía diferencias en la tipificación de conductas y en la graduación de sanciones entre jurisdicciones. En efecto, permitir que cada municipalidad establezca infracciones adicionales mediante ordenanza podría provocar confusión normativa -más aún en los territorios donde los límites no se encuentran debidamente saneados-, afectando la seguridad jurídica y propiciando una fragmentación en la aplicación de sanciones a nivel nacional. Dicha fragmentación resultaría contraria a la lógica de un sistema nacional integrado, generando asimetrías regulatorias entre jurisdicciones.
- 2.24. Respecto a la gestión autónoma de los recursos provenientes de multas de tránsito, la propuesta legislativa establece que el 100 % de dichos ingresos sea administrado directamente por las municipalidades. Sin embargo, el sistema vigente de fiscalización y registro de infracciones se encuentra contemplado en el literal i) del artículo 17 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la cual determina que las Municipalidades Provinciales, conforme a su competencia, tienen por función recaudar y administrar los recursos que provengan del pago de multas.
- 2.25. De esta manera, la propuesta de una administración descentralizada e independiente de las sanciones podría afectar la unidad y coherencia del sistema nacional establecido, la interoperabilidad de la información y la trazabilidad de las infracciones, comprometiendo la



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

efectividad de la fiscalización y una recaudación uniforme. Asimismo, debilitaría los mecanismos de interoperabilidad y gestión integrada de la información a nivel nacional.

- 2.26. Del mismo modo, dicha propuesta faculta a las municipalidades establecer sistemas de detección de infracciones “sin necesidad de validación previa por parte de autoridades nacionales”, lo cual generaría una confusión en la estandarización tecnológica, ya que, de conformidad con el artículo 9 y 9-A de la Ley N° 27181, la implementación de mecanismos de fiscalización electrónica debe ser eficiente, autónoma y tecnificada, garantizando la interoperabilidad de manera progresiva.
- 2.27. La ausencia de coordinación del ente rector y la falta de lineamientos técnicos mínimos podrían generar cuestionamientos sobre la legalidad y consistencia de las sanciones impuestas mediante dichos sistemas, así como diferencias entre jurisdicciones en los criterios de fiscalización tecnológica. Ello afectaría la estandarización de los sistemas de control a nivel nacional y dificultaría la implementación de políticas públicas basadas en información homogénea.
- 2.28. En consecuencia, la propuesta normativa genera conflictos de competencias al otorgar a las municipalidades un “control total” del tránsito, afectando la rectoría del MTC y el rol de la PNP. Asimismo, la facultad de establecer infracciones y sistemas propios compromete la uniformidad y seguridad jurídica del sistema nacional. Finalmente, la falta de coordinación con el ente rector podría ocasionar colisión de competencias y una gestión fragmentada e ineficiente del transporte y tránsito terrestre. En conjunto, la iniciativa compromete la unidad, coherencia y sostenibilidad del sistema nacional de transporte y tránsito terrestre, al introducir un esquema desarticulado de competencias sin mecanismos claros de coordinación interinstitucional.

III. CONCLUSIONES

- 3.1 Conforme a lo expuesto, en el numeral 2.7 del presente informe se consolida la opinión técnica emitida por la DFS, en el sentido que el Proyecto de Ley altera el modelo de competencias articuladas previsto en el marco normativo nacional.
- 3.2 Asimismo, de acuerdo con el análisis realizado por esta Subdirección, desarrollado en los numerales 2.8 a 2.28, se concluye que el Proyecto de Ley presenta observaciones sustentadas en los numerales antes citados.

IV. RECOMENDACIÓN

En virtud de lo anteriormente expuesto, se recomienda que el presente informe sea puesto en conocimiento de la Oficina de Asesoría Jurídica, a fin de que se remita la respuesta correspondiente al Congreso de la República, a través del MTC, en atención a lo dispuesto en la Directiva N° 004-2019-MTC/01 aprobada mediante Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01⁵.

⁵ Directiva de “Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Es todo cuanto informo para los fines que estime pertinente.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
PATRICIA VIRGINIA ZAGAL MÁLAGA
SUBDIRECTORA (T) DE LA SUBDIRECCION DE REGULACION

PVZM/mkvc



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
OPERACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Memorando N° D-000608-2026-ATU/DO

- A** : **MIGUEL ANGEL TUESTA CASTILLO**
DIRECTOR (T) DE LA DIRECCION DE INTEGRACION DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO
- ASUNTO** : Opinión sobre el Proyecto de Ley 13932/2025-CR mediante el cual se propone la modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción.
- REFERENCIA** : a) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
b) Informe N° D-000100-2026-ATU/DO-SSTE
c) Informe N° D-000533-2026-ATU_DO-SSTR
Expediente N° 0302-2026-02-0015485
- FECHA** : Lima, 19 de marzo de 2026

Me dirijo a usted, en relación con el documento de la referencia a), mediante el cual la Presidenta de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República del Perú, Congresista Ana Edith Zegarra Saboya, solicita a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao emitir opinión técnico legal sobre el Proyecto de Ley 13932/2025-CR “Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

Al respecto, se remite a su despacho los documentos de la referencia b) y c), elaborado por la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios y la Subdirección de Servicios de Transporte Regular, con la finalidad de que consolide la opinión institucional y se brinde respuesta a lo solicitado por la referida Comisión.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
EDGARDO ERICK REYES JAUREGUI
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE OPERACIONES

EEERJ/mncs



A : **EDGARDO ERICK REYES JAUREGUI**
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE OPERACIONES

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

REFERENCIA : Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
Expediente N° 0302-2026-02-0015485

FECHA : Lima, 19 de marzo de 2026.

Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia, a través del cual la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República (en adelante, la Comisión) solicita a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) emita opinión al Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción” (en adelante, Proyecto de Ley).

Al respecto, es preciso señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR del 25 de febrero de 2026, en el marco de lo dispuesto en el artículo 34° del Reglamento del Congreso de la República y el artículo 96° de la Constitución Política del Perú, la Comisión solicitó a la ATU, emita opinión técnico legal respecto al Proyecto de Ley.
- 1.2 El 17 de febrero de 2026, la Gerencia General de la ATU deriva a la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo (en adelante, la DIR), la Dirección de Fiscalización y Sanción (DFS) y a la Dirección de Operaciones (en adelante, la DO), para la atención respectiva conforme a sus competencias, siendo la DIR la responsable de consolidar las opiniones. Posteriormente, la DO remite a la Subdirección de Servicios de Transporte Regular (SSTR) los referidos documentos para la atención correspondiente conforme a sus competencias.

II. ANÁLISIS

DE LAS COMPETENCIAS DE LA SUBDIRECCIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR

- 2.1 La Subdirección de Servicios de Transporte Regular (en adelante, SSTR) de la Dirección de Operaciones, conforme al artículo 85 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Funciones de la ATU (en adelante, TIROF de la ATU)¹ es la unidad orgánica responsable de gestionar la operación y mantenimiento de los servicios de transporte regular de competencia de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU)², mantener actualizados los registros de servicios de transporte regular³, así como, supervisar la calidad de la prestación del servicio de transporte regular, considerando las necesidades de los usuarios.

DE LA SITUACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

- 2.2 De acuerdo con la información contenida en el portal institucional del Congreso de la República, el Proyecto de Ley se encuentra en evaluación de la Comisión⁴.

DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

- 2.3 Conforme a lo señalado en el artículo 1 del Proyecto de Ley, este tiene por objeto ampliar la autonomía municipal en materia de transporte consolidando la competencia exclusiva del control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en las Municipalidades Provincial y Distritales, de conformidad a sus respectivos planes de movilidad urbana.
- 2.4 Al respecto, de la revisión de las funciones de la SSTR contenidas en el artículo 86 del TIROF de la ATU, se colige que las funciones de la SSTR tienen una naturaleza eminentemente operativa, de gestión y de ejecución contractual sobre los servicios de transporte regular concesionado y autorizado. En ese sentido, la SSTR carece de competencia para emitir una opinión técnica-legal sobre un Proyecto de Ley que busca modificar la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972) y el marco nacional del tránsito terrestre. Emitir opinión sobre la estructura del Estado o la redistribución de facultades sancionadoras nacionales excede el ámbito de especialización de esta Subdirección, más aún si tenemos en consideración que la materia bajo regulación es el “transito”.
- 2.5 En dicho contexto, se concluye que el presente Proyecto de Ley tiene un carácter estrictamente político-normativo y de reorganización administrativa, orientado a modificar la Ley Orgánica de Municipalidades y el Reglamento Nacional de Tránsito para redistribuir las facultades de control y fiscalización entre los Gobiernos Locales y la Policía Nacional del Perú. Si bien la iniciativa legislativa menciona la coordinación con autoridades de transporte como la ATU, su núcleo dispositivo se centra en la creación de cuerpos civiles de tránsito y la autonomía sancionadora municipal, materias que no se subsumen en las funciones operativas, de gestión de servicios regular o de administración de contratos de concesión asignadas a la SSTR en el artículo 86 del TIROF de la ATU.
- 2.6 En ese sentido, al no identificarse en la Iniciativa Legislativa disposiciones que modifiquen, amplíen o introduzcan la realización de acciones inmediatas para la SSTR, la propuesta normativa no genera un impacto inmediato en su ámbito de competencias. Por lo tanto, no corresponde a la SSTR emitir opinión sobre el Proyecto de Ley.

¹ Aprobada con la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE del 21 de febrero de 2025 y rectificada mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N.° 069-2025-ATU/PE del 25 de febrero de 2025.

² De conformidad con el artículo 85° del TIROF de la ATU.

³ De conformidad con los literales d) y e) del artículo 86° del TIROF de la ATU.

⁴ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/13932>



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- 2.7 No obstante, lo señalado anteriormente, se advierte que el Proyecto de Ley señala en su artículo 3.2 que el Cuerpo Municipal de Tránsito ejercerá autoridad sobre el transporte público en coordinación con la ATU. Al respecto, se debe precisar que, conforme al Principio de Colaboración establecido en el Artículo IV del Título Preliminar y el Artículo 86 del Texto único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (TUO de la LPAG), las entidades deben prestarse auxilio mutuo para el cumplimiento de sus fines.
- 2.8 Sin embargo, el proyecto de ley al pretender otorgar facultades normativas autónomas a las municipalidades para regular horarios, sentidos viales y zonas rígidas sin ratificación de entes nacionales (Art. 3.3.1), limitaría la capacidad de la ATU de planificación y gestión operativa del servicio público de transporte.
- 2.9 Esta circunstancia implica que la operatividad del transporte quedaría supeditada a las decisiones discrecionales de los gobiernos locales, desconociendo los fines establecidos en la Ley N° 30900. En consecuencia, la ATU perdería su autonomía para garantizar la continuidad y eficiencia del servicio, trasladando el control real de la movilidad urbana a cuerpos civiles municipales.
- 2.10 Por otro lado, se advierte una grave inconsistencia jurídica en el Artículo 9.1 del Proyecto de Ley, el cual pretende que una infracción de tránsito acarree la cancelación definitiva de títulos habilitantes de transporte. Al respecto, de acuerdo con el principio de razonabilidad, recogido en el numeral 1.4 del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, la sanción debe guardar estricta proporcionalidad con la naturaleza de la norma vulnerada. Cancelar una autorización de transporte, que es competencia de la ATU, basándose en una infracción de tránsito tipificada por una Municipalidad mediante Ordenanza, vulnerando incluso el Principio de Legalidad.

III. CONCLUSION

La Subdirección de Servicios de Transporte Regular considera que no corresponde emitir opinión sobre el Proyecto de Ley, toda vez que su objeto principal se centra en la reorganización de facultades de tránsito y la modificación de la Ley Orgánica de Municipalidades, materias que exceden las competencias operativas de gestión y ejecución contractual de esta unidad orgánica.

No obstante, se presentan algunas precisiones en relación al que el Cuerpo Municipal de Tránsito ejercerá autoridad sobre el transporte público en coordinación con la ATU y, respecto a las infracciones de tránsito, las mismas desarrolladas en los numerales 2.7 al 2.9 del presente informe.

IV. RECOMENDACIÓN

Se recomienda elevar el presente informe a la DIR, a fin de dar atención a la solicitud de información efectuada por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
OPERACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Es todo cuanto informo para los fines que estime pertinente.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
CÉSAR AUGUSTO MILLONES ANACLETO
SUBDIRECTOR DE LA SUBDIRECCION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR

CAMA/capd/xxx



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A : **EDGARDO ERICK REYES JAUREGUI**
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE OPERACIONES

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR “Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

REFERENCIA : Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
Expediente N° 0302-2026-02-0015485

FECHA : Lima, 19 de marzo de 2026.

Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual la Congresista de la República Ana Zadith Zegarra Saboya, Presidenta de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado (en adelante la Comisión), solicita se emita opinión técnica legal sobre el Proyecto de Ley N° 13972/2025-CR, el cual busca modificar la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, facultando a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción” (en adelante, Proyecto de Ley).

Al respecto, es preciso señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTE

1.1. Mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR de fecha 25 de febrero de 2026, la Congresista Zegarra Saboya solicitó a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU (en adelante, ATU) opinión técnico legal sobre el Proyecto de Ley.

II. ANÁLISIS

RESPECTO DE LAS COMPETENCIAS Y FUNCIONES DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA LIMA Y CALLAO

2.1. Mediante la Ley N° 30900, publicada el 28 de diciembre de 2018, se creó la ATU, como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), cuyo objetivo es organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (en adelante, SIT).

2.2. Asimismo, se estableció las funciones que ejerce la ATU en el ámbito de sus competencias:

“Ley N° 30900 – Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

Artículo 6.- Funciones de la ATU (artículo modificado por la Ley 31596¹)

¹ Ley que establece medidas a fin de garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte en Lima y Callao, aprobado por Ley N° 31596.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La ATU dentro del ámbito de su competencia, ejerce las siguientes funciones:

a. Aprobar normas que regulen: la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio, las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos destinados a estos servicios; así como tipificar infracciones y sanciones administrativas en el ámbito de su competencia, aprobar su régimen de beneficios y ejecutoriedad, los cuales serán los establecidos en su marco normativo, sin perjuicio de la aplicación supletoria del régimen general.

b. Aprobar normas para la integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago de los distintos modos que conforman el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

(...)

g. Otorgar autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte regular de personas y para la prestación de los servicios de transporte especial.

h. Otorgar autorizaciones para las actividades de transporte de trabajadores, estudiantes y turístico, en el marco de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

(...)

m. Supervisar, controlar y fiscalizar el cumplimiento de las normas que regulan los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio.

n. Supervisar la calidad de la prestación integral del servicio de transporte, considerando las necesidades de los usuarios, así como establecer estándares de calidad de servicio; así como el Sistema de Recaudo Único.

ñ. Ejercer la potestad sancionadora respecto a los operadores y conductores de los servicios de transporte terrestre de personas, así como de los operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único, en el marco de la normatividad sobre la materia; así como ejecutar las sanciones que se impongan con arreglo a lo establecido en el marco normativo sobre la materia.

(...)

p. Aplicar las medidas preventivas que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte y demás normas sobre la materia.

(...)

s. Elaborar, aprobar y ejecutar el Plan Maestro de Transporte, el Plan Regulador de Rutas de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio, los planes de operación, planes de movilidad y demás planes, considerando los planes de desarrollo urbano vigentes en su ámbito, para el funcionamiento y operatividad del Sistema de Recaudo Único.

(...)”

(Subrayado agregado)

RESPECTO DE LAS COMPETENCIAS Y FUNCIONES DE LA SUBDIRECCIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE LA DIRECCIÓN DE OPERACIONES

- 2.3. Al respecto, el artículo 87 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao² (en adelante, TIROF de la ATU), señala que la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios (en adelante, SSTE) es la unidad orgánica de la Dirección de Operaciones, responsable de gestionar la operación y mantenimiento de los servicios de transporte especial y servicios

² Aprobado mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE que aprueba la actualización del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la ATU y rectificado por la Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 069-2025-ATU/PE.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

complementarios de la entidad.

- 2.4. Asimismo, los literales a), b) y c) del artículo 88 del TIROF de la ATU, establecen como funciones de la SSTE; otorgar habilitaciones de conductores y vehículos para la prestación de los servicios de transporte especial y servicios complementarios, otorgar autorizaciones para las actividades de taxi, transporte de trabajadores, estudiantes y turístico, así como mantener actualizados los registros de los servicios de transporte especial y servicios complementarios, respectivamente.

RESPECTO DEL PROYECTO DE LEY N° 13932/2025-CR “PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY 27972, LEY ORGÁNICA DE MUNICIPALIDADES QUE FACULTA A LOS GOBIERNOS LOCALES A EJERCER EL CONTROL TOTAL, LA SUPERVISIÓN Y LA FISCALIZACIÓN DEL TRÁNSITO TERRESTRE DENTRO DE SU JURISDICCIÓN

- 2.5. En atención al Proyecto de Ley, se advierte lo siguiente:

“Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley regula el uso de la vía pública y para el ámbito de aplicación se tendrá en consideración:

(...)

2. Ámbito Administrativo:

La autoridad del Cuerpo Municipal de Tránsito alcanza a todos los actores de la movilidad urbana sin excepción:

(...)

✓ Transporte Público: Buses, microbuses, taxis y vehículos menores (Mototaxi) (en coordinación con las autoridades de transporte específicas como la ATU para el caso de Lima y Callao).

(...)

3. Ámbito Funcional:

El Control Total abarca las siguientes funciones:

- 1. Función Normativa: La capacidad de emitir Ordenanzas Municipales que regulen horarios, zonas rígidas, sentido de las vías sin necesidad de ratificación de entes nacionales.*
- 2. Gestión: Esta referida a la administración directa de los semáforos, señalizaciones, paraderos y depósitos municipales.*

(...)

Artículo 9°. De las infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas.

En el marco del control total otorgado por la presente ley, las Municipalidades Provinciales y Distritales correspondientes teniendo en cuenta lo dispuesto en el D. S. N°016-2009-MTC quedan facultadas para tipificar, mediante Ordenanza Municipal, las infracciones y aplicar las sanciones, dentro de los siguientes parámetros:

9.1. Tipos de Sanciones:

(...)

- 2. Suspensión de la Autorización: Inhabilitación temporal del permiso de operación para empresas de transporte o licencias de funcionamiento de paraderos.*

(...)

- 2.6. Al respecto, y de conformidad con lo antes señalado, es necesario precisar que la ATU, de acuerdo con lo especificado en la Ley N° 30900, tiene como objetivo supervisar, fiscalizar y controlar el cumplimiento de las normas que regulan los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio; además, cumple con organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, en el marco de los



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

lineamientos de política que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los que resulten aplicables.

- 2.7. Asimismo, la ATU, fue creada para resolver los diferentes problemas que surgían a partir del crecimiento de las ciudades y su conurbación; así como para centralizar la planificación, regulación y supervisión del transporte urbano en Lima y Callao, con la finalidad de garantizar la unificación normativa y una mayor eficiencia administrativa.
- 2.8. Por otro lado, conforme a lo indicado en la Ley N° 30900, la ATU a través de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios es responsable de gestionar la operación y mantenimiento de los servicios de transporte especial y servicios complementarios de la entidad, lo que incluye la habilitación de paraderos de los servicios de transporte especial en las modalidades de Taxi Independiente y Transporte Turístico. Asimismo, la SSTE se encuentra encargada de emitir las autorizaciones y los títulos habilitantes para las actividades de transporte de trabajadores, estudiantes, turístico y taxi, en el marco de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte y de los Reglamentos emitidos por la ATU³.
- 2.9. En tal sentido, al analizar el marco normativo, se advierte que no sería factible que las Municipalidades Distritales y/o Provinciales retomen el control, supervisión y fiscalización del transporte, pues dicha acción generaría confusiones competenciales, en adición a que, de conformidad con la Segunda Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley, se estaría derogando tácitamente la Ley N° 30900 por los conflictos competenciales que se originarían de aprobarse el Proyecto de Ley.
- 2.10. Cabe señalar que, anteriormente, las competencias relacionadas con el transporte urbano en Lima y Callao, ya estuvieron a cargo de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, respectivamente; situación que generaba conflictos competenciales, territoriales y materiales, lo cual repercutía en duplicidad de funciones, falta de planificación integral y debilidad en fiscalización y control, por lo que se consideró pertinente crear un órgano autónomo encargado de regular los servicios de transporte urbano para ambas provincias.
- 2.11. Asimismo, de conformidad con el literal 1.10 del artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS⁴, se entiende que la actuación

³ Reglamento que regula la prestación del servicio público de transporte especial en la modalidad Taxi en Lima y Callao, cuya versión V002 fue aprobada con Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 162-2023-ATU/PE y el Reglamento que regula la prestación del servicio público de transporte especial en las modalidades de Turístico, de Trabajadores y de Estudiantes en Lima y Callao, cuya versión V002 fue aprobada con Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 163-2023-ATU/PE.

⁴ **Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo**

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.10. Principio de eficacia.- Los sujetos del procedimiento administrativo deben hacer prevalecer el cumplimiento de la finalidad del acto procedimental, sobre aquellos formalismos cuya realización no incida en su validez, no determinen aspectos importantes en la decisión final, no disminuyan las garantías del procedimiento, ni causen indefensión a los administrados.

En todos los supuestos de aplicación de este principio, la finalidad del acto que se privilegie sobre las formalidades no esenciales deberá ajustarse al marco normativo aplicable y su validez será una garantía de la finalidad pública que se busca satisfacer con la aplicación de este principio.

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

administrativa debe procurar resultados óptimos para la eficiencia administrativa. Es así que, esta Subdirección en el marco de sus competencias y funciones, ha contribuido con la simplificación administrativa y la modernización en la gestión pública en la atención de procedimientos administrativos (autorización del servicio, habilitación vehicular y de conductores de los servicios de transporte especial en las modalidades de Taxi, Estudiantes, Trabajadores y Turísticos) establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de ATU (en adelante, TUPA de ATU), a través de la Plataforma Virtual de Trámites logrando, a la fecha, los objetivos en atención a los procedimientos, los cuales se reflejan de la siguiente manera:

Tabla 1: Reporte de títulos habilitantes emitidos desde la creación de la ATU

Nº	PROCEDIMIENTOS	CANTIDAD DE ATENCIONES
1	Otorgamiento de autorizaciones	51 807
2	Habilitación vehicular	90 691
3	Habilitación de conductores	79 702

Fuente Backoffice – Información extraída al 03.03.2026

- 2.12. Además, a la fecha, se han implementado **209** paraderos para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de Taxi Independiente y **19** paraderos para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de Turístico, con la finalidad de mejorar las condiciones de seguridad a los usuarios del servicio de transporte especial en Lima y Callao.
- 2.13. De igual modo, a través de dicha Plataforma Virtual de Trámites, que es una herramienta digital puesta al servicios de los administrados, los operadores autorizados en las modalidades de Taxi, Estudiantes, Trabajadores y Turístico pueden gestionar y obtener, de manera virtual, gratuita y automática, las credenciales y cartillas informativas de sus conductores habilitados, reduciendo cargas administrativas, costos de transacción y tiempos de atención, en concordancia con los principios de simplicidad, celeridad y uso de tecnologías de la información aplicables a la actuación administrativa. Cabe precisar que, respecto a la obtención de los títulos habilitantes se ha evidenciado una reducción objetiva y cuantificable del tiempo de tramitación, toda vez que los plazos de atención son menores a los que se establecían en las gestiones municipales, ello a través de validaciones automatizadas y verificaciones en línea de los requisitos, lo cual genera un impacto sustancial en los administrados.
- 2.14. De la misma forma, se ha evidenciado una reducción significativa en los costos de los procedimientos administrativos establecidos en el TUPA de ATU, en comparación con los montos que anteriormente fijaban la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, en el ejercicio de dicha competencia. Esta reducción no solo representa un ajuste tarifario, sino que constituye una medida de política pública orientada a promover la formalización del servicio de transporte especial en sus diversas modalidades.
- 2.15. Es pertinente agregar que, la ATU ha implementado el Portal del Taxista, el cual opera como un repositorio informativo que a su vez constituye un instrumento de gestión administrativa



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

orientado a fortalecer la formalización, competitividad y sostenibilidad del servicio de taxi en el ámbito de Lima y Callao, otorgando los siguientes beneficios:

- a) Acceso a beneficios, promociones y descuentos en servicios.
- b) Acceso a servicios de salud con costo preferencial.
- c) Capacitaciones y formación continua.
- d) Orientación y apoyo para formalizarse o mantener la habilitación.
- e) Información sobre ferias y actividades especiales.
- f) Acceso de financiamiento para taxis.

2.16. De lo anteriormente expuesto, consideramos que el citado Proyecto de Ley constituye un retroceso estructural tanto en términos de eficiencia como de seguridad jurídica. Su aprobación implicaría desarticular los avances alcanzados hasta la fecha en el Sistema Integrado de Transporte Urbano, logros que han sido posibles gracias a la labor técnica y al fortalecimiento institucional de la ATU.

III. CONCLUSIÓN

3.1. Esta Subdirección ha formulado los comentarios y/u observaciones al Proyecto de Ley 13932/2025-CR “Proyecto de Ley que modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”, los cuales se señalan en los numerales del 2.5 al 2.16 del presente informe.

IV. RECOMENDACIÓN

4.1. Se recomienda remitir el presente informe a la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, para su consideración y consolidación, a efectos de que brinde respuesta a lo solicitado.

Es todo en cuanto informo para los fines que estime pertinente.

Atentamente,

RENZO PATRICIO MERCADO CASAPÍA
Abogado – CAL 76335
RUC N° 10421843550

JEMINA ANTONELLA ROSAS CAMPANA
Abogada – CAL 78776
RUC N° 10700675420

El presente informe, cuenta con la conformidad del Subdirector de la Subdirección de Servicios de Transporte Especial y Servicios Complementarios, remítase a la Dirección de Operaciones para que continúe con el trámite correspondiente.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU

DIRECCIÓN DE
OPERACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Documento firmado digitalmente
CESAR JESUS CURIOSO CHILET
SUBDIRECTOR DE LA SUBDIRECCION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL Y
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

CJCC/rpmc/jarc

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU****DIRECCIÓN DE
FISCALIZACIÓN Y
SANCIÓN**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A : **MIGUEL ANGEL TUESTA CASTILLO**
DIRECTOR (T) DE LA DIRECCION DE INTEGRACION DE TRANSPORTE URBANO Y RECAUDO

ASUNTO : **Opinión técnico legal sobre el proyecto de ley N° 13932/2025-CR, “Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de municipalidades, que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción.”**

REFERENCIA : a) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
b) Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS
SGD N° 0302-2026-02-0015485

FECHA : Lima, 11 de marzo de 2026

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia a), mediante el cual el presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República solicitó a la ATU emitir opinión técnico legal respecto del Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Ley que modifica la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, que faculta a los Gobiernos Locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

En ese sentido, se remite el informe de la referencia b), elaborado por la Subdirección de Sanción, el cual hago mío, a fin de que sea considerado en la consolidación de la opinión institucional que será elevada a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
MARIO ALDO BOLAÑOS CHAVARRI
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE FISCALIZACION Y SANCION

MABCH/elh
Anexo:
Informe N° D-000308-2026-ATU/DFS-SS

Esta es una copia autenticada imprimible de un documento electrónico archivado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013- PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM.
Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: "<https://sgd.atu.gob.pe/portal-Web/consultaExterna/index.xhtml>" e ingresar clave: A9BBD1E645E4800

Calle José Gálvez
550, Miraflores
Lima – Perú
www.gob.pe/atu

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU****DIRECCIÓN DE
FISCALIZACIÓN Y
SANCIÓN**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A : **MARIO ALDO BOLAÑOS CHAVARRI**
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE FISCALIZACION Y SANCION

ASUNTO : Opinión técnico legal sobre el proyecto de ley N° 13932/2025-CR, “Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de municipalidades, que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción.”

REFERENCIA : Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
SGD N° 0302-2026-02-0015485

FECHA : Lima, 11 de marzo de 2026.

Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República remitió el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR a la Presidencia Ejecutiva de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU), solicitando la emisión de opinión técnico legal respecto del referido Proyecto de Ley, “Ley que modifica la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, que faculta a los Gobiernos Locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”. Al respecto, corresponde señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

1.1 Mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR, de fecha 25 de febrero de 2026, el presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República solicitó a la ATU emitir opinión técnico legal respecto del Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Ley que modifica la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, que faculta a los Gobiernos Locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

II. BASE LEGAL:

2.1 Mediante la Ley N°30900, se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el objetivo de organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

2.2 Mediante Decreto Supremo N°005-2019-MTC, se aprobó el Reglamento de la Ley N°30900, que en su artículo 2° señala como finalidad:

“(…)

desarrollar las competencias y funciones generales otorgadas a la ATU, del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao (SIT), así como los servicios complementarios, con el objeto de contar con un sistema de transporte intermodal, eficiente, accesible, sostenible, seguro, de calidad y amplia cobertura al servicio de la población de las provincias de Lima y Callao (...).”



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- 2.3 Asimismo, conforme al artículo 93° del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones (en adelante, TIROF de la ATU), cuya actualización fue aprobada por Resolución de Presidencia Ejecutiva N°064-2025-ATU/PE y rectificado por la Resolución de Presidencia Ejecutiva N°069-2025-ATU/PE, la DFS es el órgano de línea responsable de conducir las acciones de fiscalización para el cumplimiento de la normatividad vigente y la prestación de los servicios en materias de competencia de la ATU, así como de la imposición de sanciones por infracciones a la normatividad de la materia.
- 2.4 Por otra parte, el TIROF de la ATU dispone en su artículo 98 que, la Subdirección de Sanción (en adelante, la SS) es la *“unidad orgánica de la Dirección de Fiscalización y Sanción responsable de aplicar y ejecutar las sanciones en el marco de competencia de la ATU y conforme a la normatividad sobre la materia”*¹.
- 2.5 Asimismo, de conformidad con los literales b), d), e) y i) del artículo 99 del mismo cuerpo normativo², la SS tiene la función de imponer sanciones con arreglo a lo establecido en la normatividad sobre la materia de competencia de la ATU y aplicar medidas correctivas ante incumplimientos detectados, así como medidas preventivas y emitir informes técnicos en el marco de su competencia.

III. ANÁLISIS:

- 3.1 Mediante Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR, de fecha 25 de febrero de 2026, el presidente de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República solicitó a la ATU emitir opinión técnico legal respecto del Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Ley que modifica la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, que faculta a los Gobiernos Locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.
- 3.2 En ese marco, corresponde emitir opinión técnico legal sobre el Proyecto de Ley antes indicado, el cual plantea: i) modificar el artículo 81 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, a efectos de consolidar la competencia exclusiva de las Municipalidades Provinciales y Distritales en el control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción; ii) modificar el Decreto Legislativo N° 1267, restringiendo la intervención de la Policía Nacional del Perú en materia de tránsito a supuestos subsidiarios vinculados a

¹ **Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU**

Artículo 98.- Subdirección de Sanción

La Subdirección de Sanción es la unidad orgánica de la Dirección de Fiscalización y Sanción responsable de aplicar y ejecutar las sanciones en el marco de competencia de la ATU y conforme a la normatividad sobre la materia.

² **Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 064-2025-ATU/PE, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU**

Artículo 99.- Funciones de la Subdirección de Sanción

Son funciones de la Subdirección de Sanción las siguientes:

(...)

b) Imponer sanciones con arreglo a lo establecido en la normatividad sobre la materia de competencia de la ATU;

(...)

d) Resolver en primera instancia, en el marco del procedimiento administrativo sancionador la imposición de sanciones y medidas correctivas ante incumplimientos detectados;

(...)

e) Aplicar medidas preventivas que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte y demás normas sobre la materia, en el ámbito de su competencia;

(...).



delitos graves; iii) modificar la Sección V del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, sustituyendo al efectivo policial por inspectores municipales como autoridad de dirección del tránsito; iv) facultar a los gobiernos locales a crear un cuerpo municipal de tránsito con potestad sancionadora plena; y v) autorizar a las municipalidades a tipificar infracciones mediante ordenanza y gestionar íntegramente el procedimiento administrativo sancionador, así como instalar sistemas automáticos de detección sin validación nacional previa.

Análisis de la modificación al artículo 81 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades

- 3.3 El Proyecto de Ley propone modificar el numeral 1.9 del artículo 81 de la Ley N° 27972, incorporando la expresión “control total” del tránsito terrestre, incluyendo la dirección del tránsito y la imposición de sanciones mediante un cuerpo civil municipal. Asimismo, incorpora nuevos numerales que reconocen potestad sancionadora plena y la organización de inspectores con poder sancionador autónomo.
- 3.4 Actualmente, el artículo 81 de la Ley Orgánica de Municipalidades establece un régimen de competencias específicas exclusivas y compartidas en materia de tránsito, vialidad y transporte público. En particular, el numeral 1.9 reconoce que las municipalidades provinciales supervisan el servicio público de transporte urbano mediante la detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de estas, contando con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control de tránsito. Asimismo, los numerales 2.1 y 2.3 establecen expresamente que el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte colectivo se ejerce con el apoyo de la Policía Nacional, en el marco de una competencia compartida y articulada.
- 3.5 En el caso específico de la Municipalidad Metropolitana de Lima y la Municipalidad Provincial del Callao, debe considerarse que, conforme a los artículos 5 y 6 de la Ley N° 30900, Ley de creación de la ATU, dichas competencias han sido modificadas respecto del transporte terrestre de personas, correspondiendo a la ATU planificar, regular, gestionar, supervisar y fiscalizar el servicio público de transporte terrestre urbano de personas en la integridad del territorio de Lima y Callao. En consecuencia, el artículo 81 de la LOM ya presenta una adecuación competencial en estos ámbitos territoriales.
- 3.6 En ese contexto, la introducción del concepto de “control total” debe analizarse considerando el esquema vigente de distribución de funciones entre las autoridades competentes en materia de tránsito y transporte, el cual reconoce la intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector del sistema nacional, de la Policía Nacional del Perú en el control del tránsito y, en el ámbito de Lima y Callao, de la ATU en materia de transporte terrestre urbano de personas.
- 3.7 En ese marco, otorgar a los gobiernos locales un “control total” con potestad sancionadora plena podría generar superposición o conflictos en el ejercicio de las funciones que actualmente ejercen otras autoridades del sistema nacional de tránsito, así como eventuales diferencias en la aplicación de las normas de tránsito entre distintas jurisdicciones.



Análisis de la modificación al Decreto Legislativo N° 1267, Funciones de la Policía Nacional del Perú

- 3.8 Al respecto, el Proyecto de Ley propone modificar el numeral 14 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1267, reemplazando su contenido actual por una disposición que limita la intervención de la Policía Nacional del Perú a brindar apoyo en operativos contra el crimen organizado y delitos graves al volante, así como a fiscalizar de manera subsidiaria las normas de transporte en la red vial nacional.
- 3.9 Actualmente, el numeral 14 reconoce como función de la Policía Nacional del Perú asumir y realizar la investigación del delito desde el conocimiento de la noticia criminal, en concordancia con el Código Procesal Penal. En tal sentido, la propuesta legislativa implica sustituir el contenido vigente del citado numeral por una función de naturaleza distinta.
- 3.10 Desde una perspectiva técnica, debe considerarse que la investigación del delito desde la noticia criminal forma parte de las funciones esenciales de la Policía Nacional del Perú vinculadas al mantenimiento del orden interno y del orden público, conforme al artículo 166 de la Constitución Política del Perú.
- 3.11 En ese contexto, la modificación propuesta sustituye una función actualmente prevista en el régimen funcional de la Policía Nacional del Perú por atribuciones vinculadas al apoyo operativo y a la fiscalización en materia de transporte, lo que podría incidir en la estructura de funciones establecida en el Decreto Legislativo N° 1267. En tal sentido, la propuesta requiere una evaluación integral del marco constitucional y legal vigente que regula las funciones de la Policía Nacional del Perú.

Análisis de la modificación a la Sección V del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC

- 3.12 Sobre el particular, el Proyecto de Ley propone modificar los artículos 57 al 60 del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, sustituyendo al efectivo de la Policía Nacional del Perú por el “Inspector de Tránsito” como autoridad encargada de dirigir el tránsito cuyas indicaciones prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos.
- 3.13 Actualmente, la Sección V del referido Reglamento reconoce expresamente a los efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al control del tránsito como la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito, estableciendo que sus indicaciones prevalecen sobre los dispositivos de señalización y regulando sus posiciones, facultades y forma de intervención.
- 3.14 Desde una perspectiva técnica, la sustitución del efectivo policial por inspectores municipales como autoridad encargada de la dirección del tránsito podría generar efectos en el esquema nacional uniforme actualmente previsto en el Reglamento Nacional de Tránsito, el cual establece reglas homogéneas para todo el territorio nacional.
- 3.15 En particular, la propuesta permitiría que cada gobierno local organice su propio cuerpo de inspectores de tránsito, lo que podría dar lugar a diferencias en criterios operativos y



procedimientos de dirección del tránsito entre distintas jurisdicciones, sin que se advierta en el texto una articulación expresa con el sistema nacional de tránsito y fiscalización.

- 3.16 En consecuencia, la modificación planteada podría incidir en la uniformidad y coherencia del régimen nacional de tránsito, aspectos que actualmente se encuentran regulados de manera centralizada a través del Reglamento Nacional de Tránsito.

Análisis de la creación del Cuerpo Municipal de Tránsito y del perfil del inspector municipal

- 3.17 El Proyecto de Ley autoriza a los gobiernos locales a crear un “Cuerpo Municipal de Tránsito” con facultades para dirigir el tránsito, imponer papeletas y disponer el retiro de vehículos. Si bien el artículo 81 de la Ley N° 27972 reconoce funciones municipales en materia de tránsito, estas se ejercen dentro del sistema nacional regulado por la Ley N° 27181 y el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el cual establece un esquema de actuación articulada entre las autoridades administrativas y la Policía Nacional del Perú en el control del tránsito.
- 3.18 En ese contexto, la configuración de un cuerpo municipal con facultades para dirigir el tránsito y ejercer potestad sancionadora de manera autónoma podría generar superposición funcional con las competencias actualmente asignadas a otras autoridades dentro del sistema nacional de tránsito. Por ello, la propuesta requeriría una delimitación expresa de los mecanismos de coordinación y articulación institucional, a fin de evitar vacíos o duplicidades en la intervención en vía pública y asegurar claridad en el ejercicio de competencias.

Análisis de la implementación tecnológica y de la gestión del procedimiento sancionador

- 3.19 El artículo 7 dispone el uso obligatorio de medios tecnológicos para la fiscalización. Si bien ello puede contribuir a la transparencia de las intervenciones, el Proyecto no establece estándares técnicos mínimos ni lineamientos sobre interoperabilidad, custodia y valor probatorio de la información generada, aspectos directamente vinculados al ejercicio de la potestad sancionadora administrativa y a los principios de legalidad y debido procedimiento previstos en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444.
- 3.20 Por su parte, el artículo 8 atribuye a las municipalidades la gestión íntegra del procedimiento administrativo sancionador y dispone el destino de lo recaudado por multas a fines locales, sin desarrollar mecanismos que aseguren articulación con el sistema nacional de tránsito ni reglas que garanticen efectos coherentes de las sanciones más allá del ámbito territorial de cada jurisdicción.

Análisis de las infracciones, sanciones y procedimiento administrativo sancionador

- 3.21 Al respecto, los artículos 9, 10 y 11 habilitan a las municipalidades a tipificar infracciones mediante ordenanza y aplicar sanciones propias, incorporando además una clasificación de conductas y reglas básicas del procedimiento administrativo sancionador. Sin embargo, el tránsito terrestre se encuentra regulado por un marco normativo nacional, conformado por la Ley N° 27181 y el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que establece infracciones y sanciones con alcance general.



- 3.22 En ese contexto, la habilitación para establecer tipificaciones municipales podría generar diferencias en la tipificación de conductas y en la graduación de sanciones entre jurisdicciones, lo que incide en la predictibilidad y consistencia del régimen sancionador e incluso podría propiciar una fragmentación de su aplicación a nivel nacional. Asimismo, la regulación del procedimiento administrativo sancionador contenida en el Proyecto resulta limitada, al no desarrollar aspectos esenciales como etapas procedimentales, actuación probatoria y régimen impugnatorio, elementos necesarios para asegurar su coherencia con los principios que rigen la potestad sancionadora administrativa.

Análisis del rol de la Policía Nacional, de la tecnología de control y de la cláusula derogatoria

- 3.23 El artículo 12 restringe la intervención ordinaria de la Policía Nacional del Perú en el control del tránsito, atribuyendo dicha gestión a los gobiernos locales. Considerando que el control del tránsito se encuentra vinculado al mantenimiento del orden interno y del orden público conforme al artículo 166 de la Constitución Política del Perú, la delimitación propuesta requiere una definición más precisa de los supuestos y mecanismos de coordinación, a fin de evitar superposición o vacíos en la intervención y asegurar claridad en el ejercicio de competencias.
- 3.24 El artículo 13 permite la instalación de sistemas automáticos de detección de infracciones sin validación previa por autoridades nacionales. La ausencia de lineamientos técnicos comunes podría generar diferencias en estándares técnicos de medición y registro, así como cuestionamientos respecto de la validez y consistencia de las sanciones impuestas.
- 3.25 Finalmente, la Disposición Complementaria Final Segunda establece una cláusula derogatoria amplia respecto de normas que limiten la autonomía municipal. La generalidad de su redacción podría generar incertidumbre respecto de su alcance y eventuales conflictos competenciales dentro del marco normativo vigente.
- 3.26 Del análisis efectuado se advierte que el Proyecto de Ley introduce modificaciones relevantes en el esquema actual de control del tránsito terrestre y en la distribución de competencias prevista en el marco normativo nacional, al otorgar a los gobiernos locales un “control total” con potestad sancionadora plena, restringir la intervención ordinaria de la Policía Nacional del Perú y habilitar la tipificación de infracciones y la implementación de mecanismos tecnológicos sin estándares comunes. Tales medidas podrían afectar la coordinación entre autoridades y generar diferencias en la aplicación de las normas de tránsito entre jurisdicciones. En tal sentido, desde el ámbito funcional de la Subdirección de Sanción, este despacho considera que la propuesta no resulta técnicamente viable en su formulación actual, por lo que resulta necesario que la iniciativa sea objeto de una revisión integral que garantice una delimitación clara de competencias y su adecuada articulación con el marco normativo nacional vigente.

IV. CONCLUSIÓN:

- 4.1 De la evaluación realizada, se concluye que el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR no resulta técnica ni legalmente favorable en su formulación actual, en tanto introduce modificaciones sustantivas en el esquema vigente de control del tránsito terrestre, alterando el modelo de competencias articuladas previsto en el marco normativo nacional. En particular, la atribución de un “control total” a los gobiernos locales, la restricción del rol ordinario de la Policía Nacional del Perú, la habilitación para tipificar infracciones mediante ordenanza y la



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

implementación de mecanismos tecnológicos sin estándares comunes podrían generar superposición competencial, aplicación diferenciada de normas entre jurisdicciones y afectar la coherencia del régimen nacional de tránsito. En tal sentido, la propuesta requiere una revisión integral que garantice una delimitación clara de competencias y su adecuada articulación con el sistema nacional vigente.

V. RECOMENDACIÓN:

- 5.1 Se recomienda remitir el presente informe a la Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo, a fin de que el contenido y la conclusión expuesta sea considerada en la consolidación de la opinión institucional de la ATU y, posteriormente, se proceda a su remisión a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República.

Es todo cuanto informo para los fines que estime pertinente.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
JUAN CIPRIANO VALENZUELA CUELLAR
SUBDIRECTOR DE LA SUBDIRECCION DE SANCION

JCVC/elh

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Autoridad de
Transporte Urbano para
Lima y Callao - ATU****DIRECCIÓN DE
INTEGRACIÓN DE
TRANSPORTE URBANO
Y RECAUDO**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A : **MARIO ALDO BOLAÑOS CHAVARRI**
DIRECTOR DE LA DIRECCION DE FISCALIZACION Y SANCION

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “Proyecto de ley que modifica la Ley 27972, Ley orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

REFERENCIA : a) Oficio N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR
b) Proyecto de Ley N° 13932-2025-CR
Expediente N° 0302-2026-02-0015485

FECHA : Lima, 11 de marzo de 2026

Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia a), mediante el cual la Presidenta de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República, solicita a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) su opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, “*Proyecto de Ley que modifica la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción*”.

Al respecto, conforme a lo establecido en el procedimiento “PRO-S06-001 Atención de solicitudes de información provenientes del Congreso de la República y/o de otras entidades”, aprobado mediante Resolución de Gerencia General N° 78-2023-ATU/GG, las Unidades de Organización involucradas deben emitir el documento de respuesta a esta Dirección en el plazo de dos (2) días hábiles como plazo máximo para la consolidación respectiva.

En ese sentido, teniendo en cuenta que el expediente fue derivado a su Despacho el 27 de febrero de 2026, y posteriormente trasladado a la Subdirección de Sanción con fecha 2 de marzo del 2026, y dado que a la fecha no se ha recibido respuesta, se reitera con carácter de urgente el pedido de atención al requerimiento conforme a sus competencias, a fin de que esta Dirección pueda consolidar y remitir la respuesta correspondiente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en la Directiva N° 004-2019-MTC/01, aprobada mediante Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01¹.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
MIGUEL ANGEL TUESTA CASTILLO
DIRECTOR (T) DE LA DIRECCION DE INTEGRACION DE TRANSPORTE URBANO Y
RECAUDO

¹ Directiva de “Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley”

Lima, 25 de febrero de 2026

OFICIO N° 1834-2025-2026-CDRGLMGE-CR

Señor

DAVID AUGUSTO HERNÁNDEZ SALAZAR

Presidente Ejecutivo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU

Presente. -

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, a la vez, solicitar tenga a bien emitir opinión técnica legal sobre el Proyecto de Ley 13932/2025-CR, “Proyecto de ley que modifica la ley 27972, ley orgánica de municipalidades que faculta a los gobiernos locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción”.

Este pedido se formula de acuerdo con el artículo 34° del Reglamento del Congreso de la República y el artículo 96° de la Constitución Política del Perú.

La iniciativa legislativa podrá ser consultada en el portal del Congreso de la República del Perú, en el siguiente enlace:

<https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/13932>

Agradeciendo la atención prestada al presente, hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi estima personal.

Atentamente,

ANA ZADITH ZEGARRA SABOYA

Presidenta

**Comisión de Descentralización, Regionalización,
Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado**



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

PROYECTO DE LEY N°

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27972, LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES, QUE FACULTA A LOS GOBIERNOS LOCALES A EJERCER EL CONTROL TOTAL, LA SUPERVISION Y LA FISCALIZACION DEL TRANSITO TERRESTRE DENTRO DE SU JURISDICCION.

Los Congresistas de la República, integrantes del Grupo Parlamentario **Perú Libre**, a iniciativa del Congresista de la República que suscribe, **Abog. ISAAC MITA ALANOCA**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22 inciso c) 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de ley.

FÓRMULA LEGAL

“LEY QUE MODIFICA LA LEY 27972, LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES QUE FACULTA A LOS GOBIERNOS LOCALES A EJERCER EL CONTROL TOTAL, LA SUPERVISION Y LA FISCALIZACION DEL TRANSITO TERRESTRE DENTRO DE SU JURISDICCION”

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto ampliar la autonomía municipal en materia de transporte consolidando la competencia exclusiva del control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en las Municipalidades Provincial y Distritales, de conformidad a sus respectivos planes de movilidad urbana.

Artículo 2. Finalidad

La presente ley tiene por finalidad la transferencia del control de tránsito de la Policía Nacional del Perú a los Gobiernos Locales, para recuperar la eficiencia operativa de las vías, con un enfoque de “ingeniería de movilidad”, que permita optimizar el flujo eficiente y seguro de personas y bienes.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente ley regula el uso de la vía pública y para el ámbito de aplicación se tendrá en consideración:

1. Ámbito Territorial:



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

La Ley se aplicará en todo el territorio nacional, pero la ejecución será estrictamente jurisdiccional conforme se detalla a continuación:

- ✓ **Municipalidades Provinciales:** Su ámbito abarca toda la provincia, incluyendo las vías interconectadas entre distritos y las zonas rurales de su circunscripción. Tienen jerarquía sobre el sistema de tránsito de la provincia.
- ✓ **Municipalidades Distritales:** Su ámbito se limita a las vías locales, avenidas y calles internas del distrito, que no sean consideradas vías metropolitanas.
- ✓ **Exclusión de Carreteras Nacionales:** El control de carreteras y autopistas de la Red Vial Nacional (como las Panaméricas o la Carretera Central), seguirá bajo la supervisión de la SUTRAN y la Policía de Carreteras, debido a su naturaleza de conexión interregional.

2. **Ámbito Administrativo:**

La autoridad del Cuerpo Municipal de Tránsito alcanza a todos los actores de la movilidad urbana sin excepción:

- ✓ **Conductores de vehículos particulares y peatones:** Todos los ciudadanos que circulen por las vías bajo la administración municipal, así mismo como conductores de autos, camionetas y motocicletas.
- ✓ **Transporte Público:** Buses, microbuses, taxis y vehículos menores (Mototaxi) (en coordinación con las autoridades de transporte específicas como la ATU para el caso de Lima y Callao).
- ✓ **Transporte de Carga y Mercancías:** Camiones y repartidores que circulen dentro del casco urbano.
- ✓ **Vehículos de Movilidad Personal:** Scooter eléctricos y bicicletas que infrinjan las normas de tránsito.

3. **Ámbito Funcional:**

El Control Total abarca las siguientes funciones:

1. **Función Normativa:** La capacidad de emitir Ordenanzas Municipales que regulen horarios, zonas rígidas, sentido de las vías sin necesidad de ratificación de entes nacionales.
2. **Gestión:** Esta referida a la administración directa de los semáforos, señalizaciones, paraderos y depósitos municipales.



ISAAC MITA ALANOCA
Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- 3. Fiscalización:** Es la Facultad sancionadora plena (imposición de multas y medidas preventivas como el internamiento de vehículos), a través de sus propios cuerpos de inspectores de tránsito.

Artículo 4°. Modificar el Artículo 81° de la LOM, el Decreto Legislativo N°1267, y la sección V del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, de la siguiente manera;

Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972

- **Artículo 81°; Transito, vialidad y Transporte Publico.**

(...)

Modificar el numeral 1.9, quedando redactada de la siguiente manera:

1.9 Planificar, regular, y ejercer el control total, de supervisión y fiscalización del tránsito terrestre en la provincia, de conformidad con los reglamentos nacionales y los planes de movilidad urbana. Esta facultad incluye la dirección del tránsito y la imposición de sanciones mediante el cuerpo civil debidamente capacitado.

(...)

Agregar los numerales; 2.5 y 2.6, quedando redactada de la siguiente manera:

2.5 Ejercer el control, supervisión y fiscalización del tránsito en su jurisdicción distrital, en las vías locales, en coordinación con la municipalidad provincial y en estricto cumplimiento de las normas nacionales.

2.6 Organizar y gestionar un cuerpo de inspectores de tránsito con poder sancionador, encargado de velar por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en el ámbito de su competencia.

Decreto Legislativo N° 1267

- **Artículo 2°. Funciones**

(...)

Modificar el numeral 14), quedando redactada de la siguiente manera:

14) Brindar apoyo en operativos, contra el crimen organizado y delitos graves al volante (estado de ebriedad, accidentes de tránsito o peligro en común), y fiscalizar de manera subsidiaria las normas de transporte en la red vía nacional.

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC;

Modificar la Sección V quedando redactada de la siguiente manera:

SECCION V



Artículo 57.- Obediencia al Inspector de Tránsito.

Los usuarios de la vía están obligados a obedecer de inmediato las indicaciones sobre el tránsito de los Inspectores de Tránsito asignados al control del tránsito."

Las indicaciones de los Inspectores de Tránsito, asignados al control del tránsito, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y éstas sobre los demás dispositivos que regulan la circulación.

Artículo 58.- Posiciones básicas.

Las siguientes posiciones básicas ejecutadas por los Inspectores de Tránsito asignados al control del tránsito significan:

- 1) Posición de frente o de espaldas: obligación de detenerse de quien así lo enfrente.
- 2) Posición de perfil: permite continuar la marcha.

Los Inspectores de tránsito, asignados al control del tránsito, deben usar permanentemente distintivos que permitan reconocerlos a la distancia.

Artículo 59.- Giros a la derecha e izquierda.

Los Inspectores de Tránsito, asignados al control del tránsito, pueden permitir los giros a la derecha, cuando el flujo vehicular de la(s) dirección(es) en conflicto esté detenido, o sea tal, que en el momento permita con precaución realizar la maniobra sin peligro de accidente; y pueden permitir los giros a la izquierda, sólo cuando el flujo vehicular de la(s) dirección(es) en conflicto estén detenidas, anulando así toda posibilidad de accidente.

Artículo 60.- Inspector de Tránsito en intersección semaforizada.

Cuando los Inspectores de Tránsito, dirijan el tránsito en una intersección semaforizada, deben apagar las luces de todos los semáforos de dicha intersección.

Artículo 5°. Creación del Cuerpo Municipal de Tránsito.

Autorízase a los gobiernos locales la creación de un cuerpo civil especializado, denominado Inspectores de Tránsito con poder sancionador, quienes tendrán las siguientes facultades de forma autónoma:

- Dirigir el flujo vehicular en vías metropolitanas y locales.
- Imponer papeletas de infracción al Reglamento nacional de Tránsito.
- Ordenar el retiro de vehículos con grúa en caso de infracciones graves.

Artículo 6°. Del perfil y requisitos mínimos del inspector municipal de tránsito y



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

transporte.

Para garantizar la idoneidad, transparencia y legalidad en el ejercicio de las funciones de control y fiscalización, los Inspectores Municipales de Tránsito deberán cumplir obligatoriamente y bajo responsabilidad los siguientes requisitos:

1. **Nivel Educativo:** Poseer grado de instrucción técnica o universitaria completa. Se priorizarán carreras vinculadas a la Gestión de Transporte, Derecho, Ingeniería de Transportes o carreras afines a la gestión pública.
2. **Capacitación Especializada:** Acreditar la aprobación de un curso de formación especializada en **Reglamento Nacional de Tránsito, Reglamento Nacional de Vehículos y Procedimiento Administrativo Sancionador**, con una duración mínima de 120 horas lectivas, certificado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) o universidades licenciadas.
3. **Antecedentes e Integridad:**
 - No contar con antecedentes penales, judiciales ni policiales vigentes.
 - No haber sido destituido de la administración pública por faltas graves vinculadas a actos de corrupción.
 - No tener sanciones vigentes por infracciones "Muy Graves" al Código de Tránsito como conductor en los últimos 24 meses.
4. **Experiencia:** Experiencia deseable en acciones de control o inspección, y fiscalización.
5. **Habilitación:** Estar debidamente acreditado y registrado ante el Sistema Nacional de Inspectores de Transporte.
6. **Independencia:** No tener relación de propiedad, acciones o vínculos familiares directos con empresas de transporte terrestre que operen dentro de la jurisdicción donde ejerce funciones.
7. **Competencias:** Responsabilidad, integridad, autocontrol y trabajo en equipo.

Artículo 7°. De la Implementación Tecnológica para la Fiscalización.

Para garantizar la transparencia, los Inspectores en el ejercicio del control total, deberán portar de manera obligatoria y bajo responsabilidad:

1. **Cámaras corporales (Bodycams):** Para el registro en video y audio de toda intervención, asegurando el debido proceso y previniendo actos de corrupción.
2. **Dispositivos electrónicos de fiscalización:** Para la imposición de actas de control digitales conectadas en tiempo real a la base de datos municipal y nacional.



Artículo 8°. De la autonomía de la gestión de infracciones.

Las Municipalidades gestionaran íntegramente el proceso administrativo sancionador. El 100% de los recursos recaudados por multas de tránsito serán destinados obligatoriamente y bajo responsabilidad a:

1. Mantenimiento de la red vial local.
2. Modernización de sistemas de semaforización inteligente.
3. Programas de educación vial para la comunidad.

Artículo 9°. De las infracciones, Sanciones y Medidas Preventivas.

En el marco del control total otorgado por la presente ley, las Municipalidades Provinciales y Distritales correspondientes teniendo en cuenta lo dispuesto en el D.S. N°016-2009-MTC quedan facultadas para tipificar, mediante Ordenanza Municipal, las infracciones y aplicar las sanciones, dentro de los siguientes parámetros:

9.1. Tipos de Sanciones:

1. **Multa Pecuniaria:** Calculada en función a la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) vigente al momento de la infracción.
2. **Suspensión de la Autorización:** Inhabilitación temporal del permiso de operación para empresas de transporte o licencias de funcionamiento de paraderos.
3. **Cancelación Definitiva:** Revocación de títulos habilitantes por reincidencia o faltas muy graves que pongan en peligro la vida de los ciudadanos.
4. **Inhabilitación:** Impedimento para prestar servicios de transporte o tránsito en la jurisdicción.

9.2. Medidas Preventivas:

Los Gobiernos Locales podrán aplicar de manera inmediata, correspondientes (teniendo en cuenta lo dispuesto en el D.S. N°016-2009-MTC), a través de sus inspectores de Tránsito, las siguientes medidas para garantizar el orden vial:

- **Internamiento de Vehículos:** Traslado de unidades al depósito municipal en casos de informalidad, falta de documentos de seguridad o peligro común.
- **Retención de Documentos:** En los casos que la ordenanza municipal así lo determine por razones de seguridad vial.
- **Remoción del Vehículo:** Uso de grúas para unidades que obstruyan la vía pública o zonas rígidas.

Artículo 10°. Clasificaciones de las Infracciones Municipales



ISAAC MITA ALANOCA

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Las infracciones se clasificarán según su gravedad en:

Infracciones	Descripción	Sanción
Leves	Incumplimiento de normas básicas de tránsito, estacionarse en paraderos no autorizados por tiempos breves, estacionarse mal.	De 1% a 5% de la UIT
Graves	Obstrucción de la vía pública, desacato a la autoridad municipal, circular sin elementos de seguridad básicos.	De 10% a 20% de la UIT
Muy graves	Prestar servicio sin autorización (informalidad), conducir bajo efectos del alcohol/drogas, poner en riesgo la integridad física de terceros o reincidencia.	De 50% a 100% de la UIT + Internamiento

Artículo 11°. Del Procedimiento Administrativo Sancionador

Las municipalidades implementarán un **Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS)** ágil, garantizando:

1. **La Notificación Digital:** Validez de la notificación de infracciones vía medios electrónicos.
2. **El Derecho a la Defensa:** Plazo de cinco (05) días hábiles para el descargo del presunto infractor.
3. **De la Recaudación de Multas:** Lo recaudado por concepto de multas será destinado exclusivamente a:
 - **50%** para la mejora de la infraestructura vial y semaforización del distrito/provincia.
 - **30%** para el fortalecimiento y equipamiento del cuerpo de inspectores.
 - **20%** para programas de educación y seguridad vial para la comunidad.

Artículo 12°. Convenios con la Policía Nacional del Peru.

La Policía Nacional del Perú (PNP) mantendrá funciones de apoyo en operativos contra el crimen organizado y delitos graves al volante (estado de ebriedad, accidentes de tránsito peligro común), pero la gestión cotidiana del tráfico será responsabilidad civil municipal.

Artículo 13°. Implementación de tecnología de control.

Se faculta a los municipios a instalar sistemas automáticos de detección de infracciones sin necesidad de validación previa por parte de autoridades nacionales, siempre que los equipos estén debidamente certificados por el ente de calidad correspondiente.



ISAAC MITA ALANOCA
Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA: Las Municipalidades Provinciales y Distritales dispondrán las medidas necesarias para la implementación de la presente ley adecuando sus reglamentos internos y ordenanzas municipales a los dispuesto en la presente Ley.

SEGUNDA. – Deróguese toda norma o disposición que se oponga a la presente ley, incluyendo aquellas que limiten la autonomía municipal en favor de organismo técnicos macro regionales.

Lima, enero de 2026



ISAAC MITA ALANOCA

“Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana”

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1 Antecedentes

El incremento del parque automotriz ha venido generando altos niveles de congestión vehicular, (siendo los más críticos en las llamadas “horas punta”), considerada ya como un problema estructural persistente, sumado a ello, una infraestructura inadecuada de vías y la informalidad, que han convertido a las principales ciudades del País (Lima) en las más congestionadas del mundo y segundo de Latinoamérica, lo que genera altos costos operativos para las empresas de transporte público y privados, traducándose en pérdida de productividad y gastos adicionales de combustible, altos niveles de contaminación y problemas en la salud pública. Otro de los problemas que vinieron en aumento también son las altas tasas de accidentes de tránsito, ocasionados por muchos factores principalmente por imprudencia y estrés en los choferes.

Conforme al Informe Tom Tom Traffic¹, Lima es la novena ciudad con mayor congestión de las 500 ciudades analizadas a nivel mundial, registrando un nivel de congestión del 47%, indicador que mide el tiempo extra de un viaje debido al tráfico vehicular en comparación con lo que tomaría en condiciones ideales de flujo libre (sin tráfico). Un dato importante de este estudio es la estimación **“del tiempo perdido debido a la congestión en días hábiles en todo el 2024 fue de 198 horas por persona, equivalente a 8 días”**. Y según la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN), **“(…) la congestión vehicular genera pérdidas de S/27,691 millones anuales, lo que se traduce en la mala calidad de vida de los limeños “**. Para Lima y Callao hacen estimaciones que en promedio se pierden 8 días en el tráfico.

Este problema genero una brecha entre el incremento de la congestión vehicular y la cantidad de efectivos policiales de tránsito, existiendo un déficit operativo de 01 policía por cada 4,000 vehículos en las principales ciudades. El Ministerio del Interior, no pudo coberturar con la cantidad de efectivos de tránsito suficientes, generando aun mas el congestionamiento en las llamadas “hora punta”.

Por eso, la presente iniciativa legislativa se sustenta en que el trasladar esta función de control y supervisión de tránsito a los Gobiernos Locales, va a permitir dotar de mas efectivos policiales a combatir la inseguridad ciudadana, fortaleciendo así la lucha contra la criminalidad en el País.

¹ Tom Tom, Índice de tráfico, ranking2024. <https://www.tontom.com/trafic-index/ranking/>



De los inspectores de tránsito.

La regulación y el control del tránsito vehicular es una función esencial del Estado que debe garantizar la seguridad vial, el orden público y la convivencia ciudadana. Sin embargo, desde que empezó a registrarse ciertos fenómenos en el país como el crecimiento significativo y sostenido del parque automotriz, el crecimiento y expansión urbana acelerada impulsado principalmente por la migración rural – urbana y un desarrollo lento de la infraestructura vial, empezó a generarse brechas en el control de tránsito traduciéndose en una congestión vehicular agobiante.

Nuestra Policía Nacional del Peru (PNP), siempre tuvo a su cargo la vigilancia y el cumplimiento de las normas de tránsito, para prevenir accidentes y promover una movilidad segura y eficiente, estos fenómenos descritos líneas arriba, empezó a generar un déficit de efectivos policiales que puedan coberturar el servicio de tránsito en las principales ciudades del País. Este déficit de efectivos por el excesivo incumplimiento a las normas de tránsito, y por las actuaciones poco transparente del personal policial, se fue creando una percepción negativa del efectivo policial encargado del control del tránsito los mismos que fueron generados por prácticas discrecionales de operativos, falta de transparencia en sus procedimientos y una escasa supervisión institucional. Si sumamos a todo esto el incremento de la inseguridad ciudadana que exige mayor presencia policial, la propuesta legislativa permitiría liberar un promedio de 2,000 policías de tránsito que permitirían para fortalecer la estrategia de lucha contra la inseguridad ciudadana.

Por eso estamos planteando que los inspectores de tránsito surgen como autoridades administrativas facultadas para supervisar la circulación, sancionar infracciones, orientar a los conductores y peatones, y colaborar en situaciones de emergencia vial. Facultades que serán transferidas a las Municipalidades dentro del marco de la Ley Orgánica de Municipalidades artículo 81°. Su actuación se sustenta en marcos normativos nacionales y locales que les confieren atribuciones específicas, así como deberes de legalidad, imparcialidad y servicio público. Y conforme a los cambios sociales, tecnológicos y urbanos se va a hacer necesario fortalecer el papel de dichos inspectores, a fin de responder de manera eficaz a los retos actuales de movilidad y seguridad vial.

Los inspectores de transido deberán cumplir mínimamente con ciertas condiciones como:



1. **Profesionalización:** Los inspectores de tránsito municipales son personal con formación técnica y/o universitaria, con cursos en educación vial, control de tránsito y normativas de tránsito.
2. **Lucha contra la Corrupción:** El uso de **bodycams** y la revisión de antecedentes garantiza que la autoridad delegada sea ejercida con ética, protegiendo tanto al ciudadano como a la institución municipal.

Fundamentación de las sanciones.

Las sanciones si bien tiene un carácter administrativo – punitivos, buscan reforzar el respeto por las normas y generar hábitos de conductores responsables en el cumplimiento de las reglas de tránsito. El **Carácter Disuasivo**, de Las sanciones buscan reducir las infracciones, informalidad en el transporte de pasajeros, que impera en muchas zonas del país, donde la falta de autoridad efectiva ha fomentado el caos.

Sobre el Destino de lo Recaudado.

El destino y buen uso de lo recaudado proveniente de las sanciones, constituye un aspecto clave de esta iniciativa legislativa, ya que se busca que dichos recursos sean asignados eficientemente para reforzar la seguridad vial, estableciendo procedimientos de carácter legal para que el dinero proveniente de las multas no se use en gasto corriente (sueldos administrativos generales), sino que se invierta en la seguridad vial de los propios vecinos, justificándose así el "Control Total" como una herramienta de gestión y no puramente confiscatoria.

1.2 Análisis del marco normativo

Nuestra Constitución Política en su artículo 194° reconoce a las Municipalidades como órganos de gobierno local que gozan de autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia. Asimismo, en el inciso 6 describe claramente que los gobiernos locales son competentes para regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su jurisdicción conforme a Ley.

En su artículo 44° establece como deber primordial del Estado garantizar la seguridad de las personas y el orden interno, objetivos vinculados a la gestión del tránsito terrestre.

Bajo este carril de ideas, nuestra Constitución habilita al legislador a fortalecer las competencias municipales en materia de tránsito siempre que se respete el principio de legalidad y la distribución de competencias entre los distintos niveles de gobierno.



Sobre la Seguridad Jurídica.

Lo que se pretende con la presente iniciativa legislativa es que las actuaciones de los Inspectores de Tránsito como las sanciones, deben estar expresamente previstas en la ley o reglamento de tránsito y que sea clara, previsible y justa, garantizándose así, el debido proceso del ciudadano y la correcta actuación de los inspectores de tránsito. Su cumplimiento permitirá evitar denuncias contra los inspectores por "abuso de autoridad" en el cumplimiento de sus funciones.

1.3 Problema Identificado

En la actualidad el control del tránsito por parte de la Policía Nacional del Perú se enfrenta a una serie de deficiencias de carácter estructural, logístico y éticos. Con respecto a la crisis logística y de infraestructura, se ha evidenciado que la capacidad operativa de la PNP es bastante limitada por la carencia y/o ineficiencia del uso de los recursos, como por ejemplo, aproximadamente el 40% de los vehículos policiales entre patrulleros y motos a nivel nacional se encuentran en un mal estado, otro factor relevante es la falta de tecnología como por ejemplo los “cinemómetros”, que son radares de velocidad, deficiente sistemas interconectados que permitan una fiscalización electrónica eficiente sin depender exclusivamente de la presencia física del agente. Sumado a esto, son los altos niveles de corrupción e inconducta funcional de parte de los agentes policiales, que es un problema muy sensible para la ciudadanía que ha hecho que se pierda el principio de autoridad.

Conforme a los fundamentos expuestos observamos que el problema es que el marco normativo vigente no otorga a los gobiernos locales un rol integral y definido en la gestión del tránsito terrestre, conforme al artículo 81° de la LOM, lo que impacta negativamente en la seguridad vial, el orden público y la calidad de vida de la población.

1.4 Instituciones Involucradas

Las instituciones del Estado involucradas:

- Gobiernos Locales
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Transporte (SUTRAN, ATU)

1.5 Propuesta

La propuesta de la presente iniciativa legislativa es proponer la Ley que Modifica la ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, que faculta a los Gobiernos Locales a ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa no colisiona con el marco legal vigente, sino por el contrario, busca eliminar la ambigüedad normativa respecto a las atribuciones en materia de tránsito terrestre, estableciendo de manera expresa la competencia de los gobiernos locales para ejercer el control total, la supervisión y la fiscalización dentro de su jurisdicción, evitando superposiciones entre entidades del Estado, fortaleciendo la seguridad jurídica y la correcta aplicación de las normas de tránsito y de esta manera consolidar el ejercicio de las competencias reconocidas constitucionalmente a los gobiernos locales y su Ley Orgánica..

III. ANALISIS COSTO – BENEFICIO DE LA FUTURA NORMA LEGAL

La presente iniciativa legislativa no irrogará gastos adicionales al tesoro público, ya que el financiamiento se hará a través de la optimización de la recaudación municipal y la reasignación de partidas presupuestarias de fiscalización ya existente. Los beneficios esperados con la aprobación de la presente ley, es la reducción progresiva de los tiempos de traslado, disminución de accidentes y mejoras significativas en la salud mental del conductor y el peatón.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL²

La presente iniciativa legislativa está relacionada con los siguientes aspectos.

POLÍTICA I: DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

1. **Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho:** Con este objetivo el Estado: (a) defenderá el imperio de la Constitución asegurando su funcionamiento como Estado constitucional unitario y descentralizado, bajo los principios de independencia, pluralismo, equilibrio de poderes y demás que lo integran; (b) garantizará el respeto a las ideas, organizaciones políticas y demás organizaciones de la sociedad civil, y velará por el resguardo de las garantías y libertades fundamentales, teniendo en cuenta que la persona y la sociedad son el fin supremo del Estado; (c) fomentará la afirmación de una cultura democrática que promueva una ciudadanía consciente de sus derechos y deberes; y (d) establecerá normas que sancionen a quienes violen o colaboren en la violación de la constitucionalidad, los derechos fundamentales y la legalidad.
7. **Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana:** Con Este objetivo el Estado propiciará una cultura cívica de respeto a la ley y a las normas de convivencia, sensibilizando a la ciudadanía contra la violencia y generando un marco de estabilidad social que afiance los derechos y deberes de los peruanos.

² <https://siteal.iiep.unesco.org/bdnp/3105/35-politicas-estado-acuerdo-nacional>

Vinculación con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025 aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso 006-2024-2025-CR³.

En relación al presente Proyecto de Ley, está vinculado con la agenda legislativa del Congreso tiene relación con:

OBJETIVO

I.- DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

8. DESCENTRALIZACION POLITICA, ECONOMICA Y ADMINISTRATIVA PARA PROPICIAR EL DESARROLLO INTEGRAL, ARMONICO Y SOSTENIDO DEL PERU.

27.- Regulación referida a la descentralización y funciones en los distintos niveles de gobierno.

III. COMPETITIVIDAD EN EL PAIS.

18.-BUSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA.

75. Normas referidas al transporte

Lima, febrero de 2026.

³ <https://www.congreso.gob.pe/Docs/DGP/DIDP/agenda2024/files/rlc-06-24-25.pdf>