



PERÚ

Ministerio del Interior



Firmado digitalmente por
HERNANDEZ CARRIZALES Pedro
Antonio FAU 20131366966 soft
Cargo: Secretario General
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29.04.2026 15:40:05 -05:00

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

San Isidro, 29 de Abril del 2026

OFICIO N° 001664-2026-IN-SG-PCR

Señora

ANA ZADITH ZEGARRA SABOYA

Presidente

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

Presente.-

Asunto : Se cumple con emitir opinión respecto al Proyecto de Ley N°
13932/2025-CR.

Referencia : a) Oficio N° 1831-2025-2026-CDRGLMGE-CR (25FEB2026)
b) Informe N° 000925-2026-IN-OGAJ (22ABR2026)
c) Proveído N° 005382-2026-IN-GA (28ABR2026)

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarla cordialmente, y por especial encargo del señor Ministro del Interior, en atención al documento de la referencia a), mediante el cual, solicitó opinión técnico legal sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR "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, a través de la referencia b), la Oficina General de Asesoría Jurídica del Sector Interior, cumple con remitir opinión respecto al Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, documentación que se adjunta para conocimiento y fines pertinentes.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi consideración.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
PEDRO ANTONIO HERNANDEZ CARRIZALES
Secretario General
Secretaría General
Ministerio del Interior

(PAHC/macm)

cc.: Gabinete de Asesores

N° Exp: 2026-0012610

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Interior, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de 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.mininter.gob.pe/verifica/inicio.do> e ingresando la siguiente clave: **6D47MEB**



Lima, 25 de febrero de 2026

OFICIO N° 1831-2025-2026-CDRGLMGE-CR

Señor
HUGO ALBERTO BEGAZO DE BEDOYA
Ministro del Interior
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,



Firmado digitalmente por:
ZEGARRA SABOYA Ana Zadith
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/02/2026 14:39:59-0500

ANA ZADITH ZEGARRA SABOYA
Presidenta
Comisión de Descentralización, Regionalización,
Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado



PERÚ

Ministerio del Interior



Ministerio del Interior

Firmado digitalmente por CUEVA
OBANDO Luisa Herminia FAU
20131366966 hard
Cargo: Directora General
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22.04.2026 19:36:49 -05:00

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

San Isidro, 22 de Abril del 2026

INFORME N° 000925-2026-IN-OGAJ

A : **PEDRO ANTONIO HERNANDEZ CARRIZALES**
Secretario General
Secretaría General

De : **LUISA HERMINIA CUEVA OBANDO**
Directora General
Oficina General de Asesoría Jurídica

Asunto : Opinión 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".

Referencia : a) Oficio N° 1831-2025-2026-CDRGLMGE-CR
b) Memorando N° 000218-2026-IN-VSP
c) Oficio N° 1826-2026-CG PNP/SECEJE-DIRGED0C-DIVTDR-DEPTRD0C.
d) Memorando N° 000335-2026-IN-VOI

Tengo el agrado de dirigirme a usted en atención a los documentos de la referencia, a fin de informar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Mediante el documento a) de la referencia, la señora congresista de la República Ana Zarith Zegarra Saboya Presidenta de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado solicita al Ministerio del Interior, emita opinión técnica 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".
- 1.2. A través del documento b) de la referencia, el Despacho Viceministerial de Seguridad Pública remite a esta Oficina General de Asesoría Jurídica, el Informe N° 000035-2026-IN-VSP-DGSC-EL del 02 de marzo del 2026 formulado por el Equipo legal de la Dirección General de Seguridad Ciudadana, conteniendo la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR.
- 1.3. Con el documento c) de la referencia, la Unidad de Trámite Documentario de la Policía Nacional del Perú remite a la Secretaria General del Ministerio del Interior, el Oficio N° 000316-2026-EMGPNP/PNP del 10 de abril del 2026 formulado por el Estado Mayor General de la PNP adjuntando el Informe Técnico Sustentatorio



Ministerio del Interior

Firmado digitalmente por MIRANDA
HURTADO Guillermo Julio FAU
20131366966 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22.04.2026 19:34:49 -05:00

N° Exp: 2026-0012610

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por el Ministerio de Interior, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de 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.mininter.gob.pe/verifica/inicio.do> e ingresando la siguiente clave: **ZMSX23P**





N° 005-2026-COMOPPOL PNP-DIRNOS-DIRTTSV-UNIPLEDU-INSUTRA del 07 de marzo del 2026 formulado por el Instituto Superior de Tránsito de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, el Dictamen N° 114-2026-COMOPPOL-DIRNOSP/DIRTTSV-EM-UNIASJUR del 25 de marzo del 2025 elaborado por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial de la PNP, el Informe N° 000213-2026-DIRASJUR-DIVDJP/PPNP del 01 de abril del 2026 formulado por la División de Desarrollo Jurídico y Proyectos Normativos de la Dirección de Asesoría Jurídica de la PNP y la Hoja de Estudio y Opinión N° 093-2026-EMG-PNP/DIRAS0PE-DIVA0SIC del 09 de abril del 2026 formulado por la División de Asesoramiento en Orden y Seguridad e Investigación Criminal – DIRAS0PE – EMG PNP, conteniendo las opiniones sobre el proyecto de ley citado en el numeral 1.1 de los antecedentes del presente informe.

- 1.4. Por medio del documento d) de la referencia, el Despacho Viceministerial de Orden Interno informa a esta Oficina General de Asesoría Jurídica, lo siguiente: "(...) Al respecto, la referida iniciativa legislativa, 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 Distrital, materia a regular que no guarda relación con las funciones de los órganos de línea de este Despacho Viceministerial, conforme a lo establecido en los artículos 11°, 92°, 104°, 111° y 118° del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior, aprobado con Resolución Ministerial N° 0464-2026-IN, en la medida que no somos competentes en las atribuciones de los gobiernos subnacionales.

II BASE LEGAL

- 2.1 Constitución Política del Perú.
Reglamento del Congreso de la República.
- 2.2 Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- 2.3 Decreto Legislativo N° 1266, Ley de Organización y Funciones del Ministerio del Interior y modificatorias.
- 2.4 Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú.
- 2.5 Resolución Ministerial N° 0464-2026-IN, que aprueba el Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior.

III ANÁLISIS

De la competencia de la Oficina General de Asesoría Jurídica

- 3.1 De conformidad con lo previsto en el artículo 35 del Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior, aprobado por Resolución Ministerial N° 0464-2026-IN, la Oficina General de Asesoría Jurídica es el órgano responsable y competente para asesorar en materia legal, absolver consultas jurídicas y emitir opinión o recomendaciones en asuntos de carácter jurídico a la Alta Dirección, así como a los demás órganos del Sector Interior.
- 3.2 El literal e) del artículo 36 del mismo texto normativo, establece que es función de la Oficina General de Asesoría Jurídica, emitir opinión jurídica legal sobre los



proyectos de ley y demás normas y dispositivos que son materia de competencia del Sector Interior, cuando le sean requeridos.

- 3.3 En cumplimiento de las disposiciones antes señaladas, se procede a emitir pronunciamiento 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".

De la competencia y funciones del Ministerio del Interior, la Policía Nacional del Perú y la Intendencia Nacional de Bomberos del Perú

- 3.4 En relación con las competencias del Ministerio del Interior, deben considerarse las disposiciones contenidas en el Decreto Legislativo N° 1266, Ley de Organización y Funciones del Ministerio del Interior¹, las cuales establecen que este ejerce competencia exclusiva a nivel nacional en materia de orden interno y orden público; así también, ejerce competencia compartida en materia de seguridad ciudadana².
- 3.5 Asimismo, en el artículo 5 de la citada norma, se establecen las funciones rectoras y específicas de competencia del Ministerio del Interior, concordado con las funciones establecidas en el artículo 3 del Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior, aprobado por Resolución Ministerial N° 0464-2026-IN, las que se sujetan a la Constitución y a la Ley.
- 3.6 Por su parte, el Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú establece que la Policía Nacional del Perú ejerce competencia funcional y exclusiva a nivel nacional en materia de orden interno y orden público; y competencia compartida en materia de seguridad ciudadana. En el marco de las mismas presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad; garantiza el cumplimiento de las leyes, la seguridad del patrimonio público y privado; previene, investiga y combate la delincuencia común y organizada y el crimen organizado; vigila y controla las fronteras³.

Situación del Proyecto de Ley

- 3.7 De acuerdo con la información registrada en el portal institucional del Congreso de la República, el señor congresista de la República Isaac Mita Alanoca, en ejercicio de iniciativa legislativa contemplado en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú concordante con los artículos 22° inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentó el Proyecto de Ley.
- 3.9 El 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

¹ Norma que establece la naturaleza jurídica, el ámbito de competencia, la estructura orgánica básica y las competencias y funciones del Ministerio del Interior

² Artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1266, Ley de Organización y Funciones del Ministerio del Interior

³ Artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú



jurisdicción", fue decretado por la Oficialía Mayor a la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República, para su estudio y dictamen correspondiente. Actualmente el proyecto de ley se encuentra pendiente de estudio en las referidas Comisiones.

Sobre el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR

3.10 El Proyecto de Ley cuenta con trece (13) artículos y dos (2) disposiciones complementarias finales, los cuales se detallan a continuación:

- El artículo 1 la propuesta legislativa, 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.
- El artículo 2 sobre la finalidad, la propuesta refiere que la 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.
- El artículo 3 sobre el ámbito de aplicación, la propuesta 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.

✓ **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 Transito 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.
- El Artículo 4° de la propuesta modifica 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:

SECCIÓN 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.

- El artículo 5° de la propuesta crea el Cuerpo Municipal de Tránsito, para cuyo efecto se autoriza 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.

- El Artículo 6° de la propuesta sobre el perfil y requisitos mínimos del inspector municipal de tránsito y transporte, se refiere que 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.

- El artículo 7° sobre la Implementación Tecnológica para la Fiscalización, la propuesta señala que, 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.

- El artículo 8° sobre la autonomía de la gestión de infracciones, las 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.

- El artículo 9° sobre las infracciones, sanciones y medidas preventivas, la propuesta refiere que 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.

- El artículo 10° de la propuesta legislativa, clasifica las Infracciones Municipales:

Las infracciones se clasifican 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	De 50% a 100% de la UIT + Internamiento



	efectos del alcohol/drogas, poner en riesgo la integridad física de terceros o reincidencia.	
--	--	--

- El artículo 11° sobre el 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.
- El artículo 12° sobre convenios con la Policía Nacional del Perú, la propuesta legislativa señala que 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.
- El artículo 13° sobre la implementación de tecnología de control, la propuesta 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.

Respecto a las disposiciones complementarias finales:

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.

- 3.11 La Exposición de Motivos de la propuesta normativa identifica el problema que 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.

- 3.12 Agrega además el legislador en la exposición de motivos que, 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.

Opinión del Despacho Viceministerial de Seguridad Pública

- 3.13 Mediante el Informe N° 000035-2026-IN-VSP-DGSC-EL el Equipo Legal de la Dirección General de Seguridad Ciudadana, emite opinión señalando lo siguiente:

(...)

De acuerdo a la Ley N° 27933 - Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, la misma que creó el Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana - SINASEC, como el sistema funcional encargado de asegurar el cumplimiento de las políticas públicas que orientan la intervención del Estado en materia de seguridad ciudadana, destinado a garantizar la seguridad, la paz, la tranquilidad, el cumplimiento y respeto de las garantías individuales y sociales a nivel nacional para lograr una situación de paz social y la protección del libre ejercicio de los derechos y libertades.

Por otro lado, de acuerdo al artículo 124° del ROF MININTER, establece que la Dirección General de Seguridad Ciudadana - DGSC es el órgano con autoridad técnico normativa a nivel nacional, encargado de programar, dirigir, coordinar, controlar y evaluar la formulación, ejecución y supervisión de las políticas públicas en materia de seguridad ciudadana, ejerce la rectoría del SINASEC; dependiente del Despacho Viceministerial de Seguridad Pública.

El análisis de la materia propuesta en el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR versa sobre la gestión, control y fiscalización del tránsito terrestre, así como la modificación de competencias administrativas entre los Gobiernos Locales y la Policía Nacional del Perú en el ámbito de la movilidad urbana.

Si bien la exposición de motivos del proyecto menciona que la medida permitiría "liberar" efectivos policiales para fortalecer la seguridad ciudadana, el núcleo de la regulación es de naturaleza estrictamente administrativa-vial y de transporte, materias que corresponden a la rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y a la operatividad de unidades especializadas de la Policía Nacional del Perú, cuya gestión administrativa no recae bajo el ámbito funcional de la DGSC.

Por lo expuesto, se determina que las competencias y funciones de esta Dirección General no se vinculan con la materia que se pretende regular.

CONCLUSIÓN

En virtud de lo expuesto, el Equipo Legal de la Dirección General de Seguridad Ciudadana concluye que, de conformidad con el artículo 124° del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior, esta Dirección General no cuenta con competencia funcional respecto de la iniciativa legislativa en cuestión, toda vez que la materia regulada por el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR se circunscribe al control y fiscalización del Tránsito terrestre, lo cual excede el marco de atribuciones de la Dirección General de Seguridad Ciudadana (...)





Opinión de la Policía Nacional del Perú

- 3.14 Mediante el Informe Técnico Sustentatorio N° 005-2026-COMOPPOL PNP-DIRNOS-DIRTTSV-UNIPLEDU-INSUTRA el Instituto Superior de Tránsito de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, emite opinión señalando lo siguiente:

(...)

Que, con relación a lo acotado en la modificación del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, se ha considerado modificar el numeral 14) "Asumir y realizar la investigación del delito desde el conocimiento de la noticia criminal, comunicando al Ministerio Público en concordancia con el Código Procesal Penal y las leyes de la materia", significando que este numeral no puede ser modificado si se tiene en cuenta que este fue incorporado mediante el DL 1604 del 21DIC2023, en un contexto de mejor atención a la ciudadanía.

Que, respecto a las infracciones, sanciones y medidas preventivas y clasificación de las infracciones, es preciso hacer de conocimiento que estas actualmente ya se encuentran contempladas en el Reglamento Nacional de Tránsito y asimismo el Procedimiento Administrativo Sancionador de igual forma se encuentran regulados en la Ley de Procedimiento Administrativo General - Ley 27444 y en el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Especial de Tramitación Sumaria en materia de transporte y tránsito terrestre, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 004-2020-MTC.

Que, es preciso hacer de su conocimiento que, de conformidad a los fundamentos de la propuesta en la exposición de motivos, refiere:

- a. *Se señala como antecedente que, el problema del tráfico radica en el incremento en el parque automotor, la congestión vehicular, infraestructura inadecuada de vías y la informalidad, haciendo alusión a que la ciudad de Lima es la novena ciudad con mayor congestión a nivel mundial, conforme al informe tom tom traffic, habiendo generado un déficit operativo en la cantidad de efectivos policiales de tránsito que al ser insuficientes viene generando más congestión vehicular, precisando que la propuesta legislativa se sustenta en que al trasladar las funciones de control y supervisión del tránsito a los gobiernos locales va a permitir dotar de más efectivos policiales a combatir la inseguridad ciudadana.
de lo vertido como sustento se puede apreciar que la propuesta normativa hace conocer la problemática en el tránsito vehicular solo en la ciudad de lima no precisando si esta realidad se percibe en las demás ciudades del interior del país; significando que no advierte como alternativa de solución, el traslado de las funciones de control y supervisión de tránsito a los gobiernos locales, más aun si se tiene en cuenta que no se precisa la capacidad operativa con la que actualmente cuentan los gobiernos locales así como si estas se encuentran en condiciones de dar sostenibilidad a la misma.*
- b. *Del mismo modo, se hace alusión que el excesivo incumplimiento de las normas de tránsito y el crecimiento significativo y sostenido del parque automotriz, empezó a generar un déficit de efectivos policiales que puedan coberturar el servicio de tránsito, generando el incremento de la inseguridad ciudadana y que la presente propuesta legislativa permitirá fortalecer la estrategia de lucha contra la inseguridad ciudadana.*

Sobre el particular, es preciso hacer de su conocimiento que la Policía Nacional del Perú asignada al control de Tránsito tiene como competencia funcional Fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial, pero se debe tener en cuenta también que el efectivo policial de tránsito bajo la embestidura de Policía Nacional del Perú es representante del estado peruano y tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia y controla las fronteras, más aun si se tiene en cuenta que





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

el personal de la Policía nacional del Perú ejerce función policial a dedicación exclusiva y obligatoria en todo momento, lugar y circunstancia.

- c. *Por otro lado, a través de las sanciones se busca reforzar el respeto por las normas, reducir las infracciones, la informalidad en el transporte de pasajeros, advirtiéndole que con el recaudo proveniente de estas sanciones se busca reforzar la seguridad vial como herramienta de gestión.*

La Policía Nacional del Perú, a través de la División de Tránsito y Seguridad Vial y de sus Unidades de Tránsito y Seguridad Vial, a nivel nacional, tienen como objetivo corregir la conducta de los usuarios de la infraestructura vial, más aun teniendo en cuenta que propone y ejecuta programas de prevención y sensibilización en materia de educación y seguridad vial, significando además que la Policía Nacional del Perú no recauda por la imposición de infracciones al incumplimiento de las normas de tránsito.

- d. *Respecto al problema identificado se hace referencia a la fiscalización electrónica a través de cinemómetros, señalando que esta es dependiente de la presencia física del agente dejando una vez más constancia de los altos niveles de corrupción e inconducta funcional por parte de los agentes policiales.*

Es menester hacer de conocimiento que la detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, pudiendo utilizar medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil; significando que para la detección de infracciones a través de medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos la normativa vigente no condiciona dependencia de un efectivo policial, tal y conforme se puede apreciar en la fiscalización electrónica que se realiza actualmente en la ciudad de Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao que realizan acciones de control y fiscalización con equipos tecnológicos son la presencia de efectivos policiales. (...)"

3.15 A través del Dictamen N° 114-2026-COMOPPOL-DIRNOSPNP/DIRTTSV-EM-UNIASJUR la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial de la PNP, emite opinión manifestando lo siguiente:

"(...)

Este proyecto busca transferir el control del tráfico terrestre de la Policía Nacional del Perú (PNP) a los gobiernos locales, otorgándoles plenas facultades de fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción.

El Decreto Supremo 012-2025 IN, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 Ley de la PNP; en su Artículo. - 266.3 La Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial tiene las funciones siguientes:

La Policía Nacional del Perú a través de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, tiene la facultad de brindar seguridad vial, incluyendo:

(...)

5) Prestar seguridad en las vías públicas y en la red vial nacional, garantizando y manteniendo la libre circulación vehicular; previniendo y neutralizando los riesgos contra la seguridad vial; combatiendo la delincuencia; y, detectando y sancionando las infracciones administrativas en el ámbito de su competencia:

Prestar apoyo a las autoridades, entidades e instituciones en materia de su competencia;

Artículo 268. División de Tránsito y Seguridad Vial - 268.1 La División de Tránsito y Seguridad Vial es la subunidad orgánica de carácter sistémico y operativo: responsable de planificar, articular, ejecutar, controlar y evaluar las actividades y operaciones policiales orientadas a garantizar y controlar la libre circulación en las vías públicas, fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial, ejecutar las medidas preventivas





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

dispuestas en el Reglamento Nacional de Tránsito, dirigir y vigilar el normal desarrollo del tránsito; prevenir, investigar y denunciar las infracciones de tránsito previstas en la normativa de la materia. Tiene competencia a nivel nacional y ejerce sus funciones de conformidad con la normativa sobre la materia.

El Presente proyecto busca ampliar la autonomía municipal en materia de transporte y consolidar la competencia exclusiva de control, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre a favor de las Municipalidades Provinciales y Distritales, conforme a sus planes de movilidad urbana. Aunque la autonomía municipal en ciertos aspectos de la gestión del tránsito es un principio defendible, este tipo de modificación puede generar conflictos con el marco normativo vigente y con las competencias de otras entidades.

Asimismo, plantea la transferencia del control del tránsito de la Policía Nacional del Perú a los Gobiernos Locales, con el objetivo de mejorar la eficiencia operativa de las vías y optimizar el flujo de personas y bienes bajo un enfoque de "ingeniería de movilidad". Sin embargo, el control del tránsito es una actividad que, en muchos países, recae en las fuerzas policiales debido a la naturaleza de las competencias relacionadas con la seguridad pública, el orden y la ejecución de sanciones por infracción.

(...)

En varios países, la responsabilidad de la regulación, supervisión y fiscalización del tránsito recae en sus fuerzas policiales, y esto está ligado con las funciones de seguridad pública. El control del tránsito no solo se refiere a la gestión de los vehículos, sino también a la seguridad de los ciudadanos, el orden público y la imposición de sanciones, lo cual involucra un alto componente de autoridad y disciplina que, generalmente, se considera competencia de la policía.

Esta problemática se ve agravada por lo dispuesto en el proyecto de ley, el cual exige que los fiscalizadores cuenten con formación técnica o universitaria completa en áreas específicas como gestión del transporte, derecho, ingeniería de transportes o carreras afines a la gestión pública. Si bien este requisito busca elevar el nivel técnico de la fiscalización, en la práctica genera una brecha significativa entre la exigencia normativa y la capacidad, tomando en cuenta que bajo el principio de la primacía de la realidad es poco probable que un ingeniero u otras profesiones pretendan laborar como fiscalizadores.

Es por ello que, la iniciativa legislativa presentada por los Congresistas de la República, integrantes del Grupo Parlamentario de Perú Libre, al proponer la modificación del numeral 1.9 de la Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, conforme a lo señalado en el artículo 4 del proyecto, lejos de ser una solución generaría efectos adversos en la gestión de fiscalización por parte de las municipalidades.

En efecto, la propuesta normativa introduce un esquema que altera la actual distribución de competencias, lo que podría derivar en una inadecuada aplicación de las funciones en materia de fiscalización del tránsito. Cabe precisar que las municipalidades no cuentan con competencia plena ni con las capacidades operativas necesarias para asumir de manera integral la fiscalización del tránsito terrestre, función que se encuentra estrechamente vinculada a la seguridad ciudadana y al orden interno.

La eventual implementación de la propuesta podría generar consecuencias negativas como:

- *Incremento de la inseguridad vial.*
- *Gran congestión y desorden*
- *Afectación al desarrollo del sistema del tránsito.*
- *Impacto negativo en la economía y en el bienestar de los ciudadanos.*

Asimismo, la propuesta no evidencia una evaluación integral de sus impactos ni contempla mecanismos de fortificación institucional que permitan a las municipalidades asumir dichas funciones.

En consecuencia, se advierte que la propuesta normativa no ha sido valorada adecuadamente, al no señalar las consecuencias que generaría su eventual aprobación, resultando inviable en los términos que fue planteada.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

Si bien es cierto que los fenómenos antes descritos han generado una mayor demanda de servicios policiales, así como limitaciones en la cobertura operativa, ello no justifica la transferencia de la función de fiscalización del tránsito a un cuerpo civil dependiente de los gobiernos locales. Por el contrario, dicha función debe mantenerse en el ámbito de la autoridad policial, en tanto forma parte de un sistema.

La propuesta de trasladar estas competencias a inspectores de tránsito municipales como autoridades administrativas con facultades de supervisión y sanción tendría un enfoque negativo en lo siguiente:

- *Fragmentación de la función de control del tránsito y debilitamiento de su vehículo con la seguridad ciudadana.*
- *Posibles conflictos de competencia entre autoridades locales y la autoridad*
- *Falta de capacidad operativa, formación especializada y recursos en muchas comunidades.*

Cabe señalar que el marco normativo vigente, conformado por la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC (RETRAN), establece claramente que la fiscalización del tránsito se encuentra bajo la conducción de la Policía Nacional del Perú.

En ese sentido, si bien resulta necesario fortalecer la gestión del tránsito y mejorar los niveles de su complemento normativo, ello debe lograrse apoyando a la Policía Nacional del Perú, con el uso de herramientas tecnológicas y la coordinación con los gobiernos locales, y no mediar la sustitución de sus funciones. (...)"

- 3.16 Con el Informe N° 000213-2026-DIRASJUR-DIVDJPN/PNP la División de Desarrollo Jurídico y Proyectos Normativos de la Dirección de Asesoría Jurídica de la PNP, emite opinión manifestando lo siguiente

"(...)

Al respecto, acotar que la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, en su condición de unidad orgánica de carácter sistémico, técnico-normativo y operativo; responsable de proponer, formular, aprobar, planificar, coordinar, comandar, supervisar y evaluar las actividades y operaciones policiales de fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial; fiscalización del cumplimiento de las normas de transporte en la red vial nacional, de manera subsidiaria; brindar seguridad, vigilancia y auxilio en las garantizar el orden y la seguridad en los sistemas de transporte masivo (ferroviario, metros y otros). Asimismo, se encarga de prevenir, investigar y denunciar los accidentes de tránsito con consecuencias fatales y el robo o hurto de vehículos y sus delitos conexos, a través de sus unidades especializadas como UNIPLEDU DIRTTSV PNP ha opinado que resulta INVIABLE el proyecto de ley, por cuanto la PNP a través de sus unidades especializadas, a nivel nacional es la autoridad responsable del control y fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial y de los prestadores de transporte, acotando que la función policial no solo se basa en la seguridad vial sino también tiene como finalidad la de garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Por su parte la UNIASJUR DIRTTSV PNP también ha opinando que resulta INVIABLE por cuanto pretende incorporar un esquema que altera la actual distribución de competencias, que podría devenir en una inadecuada aplicación de las funciones en materia de fiscalización de tránsito. Además, que la aprobación de la propuesta normativa podría generar consecuencias negativas, como el incremento de la inseguridad vial, gran congestión y desorden, afectando el desarrollo del sistema de tránsito, así como un impacto negativo en la economía y en el bienestar de los ciudadanos.

Sobre el particular, la DIRASJUR PNP comparte la opinión de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP y de sus unidades especializadas, en lo que respecta a que el 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" resulta INVIABLE, precisándose que el mismo pretende ampliar la autonomía de los gobiernos locales en materia de tránsito terrestre, otorgándoles competencia exclusiva e integral sobre el control, supervisión y fiscalización del tránsito dentro de





su jurisdicción, lo cual genera un rediseño del modelo competencial, suprimiendo y transfiriendo las funciones que le corresponde a la Policía Nacional del Perú hacia las municipalidades.

Al respecto, se debe tener en cuenta que la Policía Nacional del Perú, a través de su Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, constituye la autoridad principal y responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por parte de los usuarios, conforme lo regulado en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, así conforme a sus funciones reguladas en el artículo 266° del Reglamento de la Ley de la Policía Nacional del Perú. En ese sentido, se considera que el proyecto normativo formulado, resta las atribuciones a la entidad policial, además de generar riesgos como la posible fragmentación del sistema de tránsito a nivel nacional, ocasionando tensiones competenciales con entidades como SUTRAN y ATU, además de posibles riesgos de discrecionalidad sancionadora y la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales de las municipalidades. En ese sentido, se debe tener en cuenta que el Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR propone un cambio estructural en la gobernanza del tránsito en el Perú, lo cual podría ocasionar debilidad institucional, teniendo en cuenta que no todas las municipalidades tienen el presupuesto, personal especializado o infraestructura tecnológica para asumir estas nuevas responsabilidades, además, de una posible fiscalización deficiente por falta de recursos técnicos, pudiendo ocasionar un aumento de informalidad y congestión vehicular. (...).

- 3.17 Mediante la Hoja de Estudio y Opinión N° 093-2026-EMG-PNP/DIRAS0PE-DIVA0SIC, la División de Asesoramiento en Orden y Seguridad e Investigación Criminal del Estado Mayor de la PNP, emite opinión señalando lo siguiente:

(...)

En esa línea, esta División de Asesoramiento en Orden y Seguridad e Investigación Criminal del Estado Mayor General de la PNP, luego de realizar la evaluación y análisis 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", considera lo siguiente:

- 1. Vulneración del marco constitucional de competencias**
El proyecto pretende otorgar el control total del tránsito terrestre a las municipalidades, lo cual resulta inconstitucional por:

 - El orden interno y la seguridad ciudadana son funciones exclusivas del Estado a través de la Policía.
 - La Policía Nacional del Perú tiene, por mandato constitucional, la función de garantizar el orden interno y hacer cumplir las leyes, incluyendo las normas de tránsito.

En consecuencia, quitarle esta competencia implicaría una desnaturalización de la función policial.
- 2. Contradicción con jurisprudencia del Tribunal Constitucional**
El Tribunal Constitucional -según lo establecido en el Expediente N° 00014-2021-PI/TC (CASO DE LA ORDENANZA QUE PROHIBE ABANDONAR VEHICULOS EN LA VIA PUBLICA O ESTACIONADOS), ha establecido que:

 - Las municipalidades no tienen competencia normativa plena en tránsito.
 - La fiscalización directa (intervención vehicular, retención, control) correspondiente a la PNP.

Por tanto, otorgar "control total" a los gobiernos locales contraviene precedentes constitucionales vinculantes.
- 3. Afectación al principio de unidad del sistema de tránsito**
El tránsito terrestre es un sistema nacional integrado, no fragmentado.
Ante ello, advertimos que la propuesta generaría la siguiente problemática:

 - Generaría criterios distintos por cada municipalidad.
 - Rompe la uniformidad del Reglamento Nacional de Tránsito
 - Debilita la rectoría del Estado central.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

4. *Riesgo para la seguridad ciudadana*

La experiencia demuestra que, el control de tránsito no es solo administrativo, sino también tiene una naturaleza preventiva y represiva del delito en vista de lo siguiente:

Intervenciones vehiculares: estas acciones detectan requisitorizados, armas de fuego, drogas, entre otras acciones y especies delictivas.

La PNP actúa con facultades coercitivas (uso legítimo de la fuerza), que los municipios no tienen; por tanto, reducir el rol policial debilita la lucha contra la criminalidad.

5. *El modelo correcto es la coordinación, no sustitución*

La práctica institucional en el Perú es clara:

- *Municipalidades → gestión, señalización, sanción administrativa PNP → control, intervención y fiscalización efectiva*

Esto ha sido reconocido incluso en políticas públicas de seguridad vial, donde se resalta el trabajo articulado entre municipios y PNP.

6. *Vulneración del principio de legalidad y reserva de ley en materia sancionadora*

Otorgar "control total" implicaría que los gobiernos locales:

- *Intervengan vehículos*
- *Impongan sanciones con facultades coercitivas*

Esto invade competencias propias del Estado central y puede generar

- *Abuso de autoridad*
- *Inseguridad jurídica*
- *Multiplicidad de regímenes sancionadores*

7. *Riesgo de informalidad y corrupción*

Fragmentar el control del tránsito:

- *Incrementa la discrecionalidad municipal*
- *Debilita la supervisión central*

Puede generar conflictos de interés (recaudación por papeletas).

El Proyecto de Ley que propone modificar la Ley N.º 27972 para otorgar a los gobiernos locales el control total, supervisión y fiscalización del tránsito terrestre dentro de su jurisdicción, resulta jurídica y técnicamente inviable. En primer lugar, la iniciativa contraviene el diseño constitucional de distribución de competencias, al pretender trasladar funciones que forman parte del orden interno y la seguridad pública, materias que corresponden de manera exclusiva al Estado a través de la Policía Nacional del Perú. El control del tránsito no es una actividad meramente administrativa, sino una función vinculada al ejercicio del ius imperium, que implica coerción legítima, prevención del delito y ejecución de mandatos legales. En segundo término, la propuesta desconoce la línea jurisprudencial del Tribunal Constitucional del Perú, que ha delimitado que las municipalidades cumplen un rol complementario (gestión y sanción administrativa), mas no de sustitución de la función policial en la fiscalización directa del tránsito.

En adición a lo expuesto, desde una perspectiva técnico-normativa, resulta imperativo señalar que el control y fiscalización del tránsito terrestre no constituye una función meramente administrativa, sino que está intrínsecamente ligada a la preservación del Orden Interno y la Seguridad Ciudadana, mandato constitucional exclusivo de la Policía Nacional del Perú (Art. 166 de la Constitución Política del Perú). El ejercicio de esta labor en las vías públicas permite una primera línea de respuesta operativa y preventiva frente a la criminalidad común y organizada, materializada a través de la detección in situ de personas con requisitorias vigentes, incautación de armas de fuego ilegales, traslado de drogas y recuperación de vehículos robados. En consecuencia, despojar a la PNP de esta competencia operativa generaría una inaceptable vulneración al diseño constitucional de la fuerza pública, desprotegiendo a la ciudadanía.

Asimismo, operativamente la pretendida transferencia de funciones hacia los gobiernos locales adolece de un grave vicio de inejecutabilidad por carencia de ius imperium. Los inspectores municipales tienen naturaleza de funcionarios civiles y carecen de facultades coercitivas directas para ejecutar intervenciones forzosas, la retención física de vehículos, la restricción del libre tránsito o la reducción de infractores recalcitrantes (acciones que requieren invariablemente el uso legítimo de la fuerza). Otorgarles un 'control total' colisionaría con el principio de legalidad y expondría al sistema de tránsito a una severa parálisis funcional, evidenciando que el rol municipal



debe circunscribirse a la planificación y gestión de movilidad urbana, mientras que la fiscalización coactiva debe permanecer irrestrictamente bajo el control e imperio institucional de la Policía Nacional del Perú. (...)

Opinión del Despacho Viceministerial de Orden Interno

- 3.18 Con el Memorando N° 000335-2026-IN-VOI, el Despacho Viceministerial de Orden Interno emite opinión señalando lo siguiente:

"(...) Al respecto, la referida iniciativa legislativa, 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 Distrital, materia a regular que no guarda relación con las funciones de los órganos de línea de este Despacho Viceministerial, conforme a lo establecido en los artículos 11°, 92°, 104°, 111° y 118° del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Interior, aprobado con Resolución Ministerial N° 0464-2026-IN, en la medida que no somos competentes en las atribuciones de los gobiernos subnacionales".

Opinión Legal de la Oficina General de Asesoría Jurídica

- 3.19 El pedido de opinión sobre la iniciativa legislativa trasladada por la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República, se enmarca en los artículos 22° inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, para la presentación del Proyecto de Ley materia de análisis.
- 3.20 El 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", se sustenta en el derecho a la iniciativa en la formación de leyes reconocido en el artículo 107⁴ de la Constitución Política del Perú a los congresistas de la República.
- 3.21 De acuerdo al artículo 166 de la Constitución Política del Perú, se dispone que la Policía Nacional del Perú tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras; es decir, están enmarcadas a sus actividades y funciones que realiza la Policía Nacional conforme a la Constitución.
- 3.22 Asimismo, el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1266, el Ministerio del Interior ejerce competencia exclusiva a nivel nacional en materia de orden interno y orden público; y ejerce competencia compartida en materia de seguridad ciudadana, de acuerdo a Ley.

⁴ **Iniciativa Legislativa**
Artículo 107.- El Presidente de la República y los Congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes.
También tienen el mismo derecho en las materias que les son propias los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales y los colegios profesionales. Asimismo, lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a Ley.





Entre las funciones rectoras del Ministerio del Interior se encuentra “garantizar, mantener y restablecer el orden interno, el orden público y la seguridad ciudadana en el marco de sus competencias; prestar protección y ayuda a las personas y a la comunidad; garantizar el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y privado; prevenir, investigar y combatir la delincuencia; así como vigilar y controlar las fronteras, a través de la Policía Nacional del Perú”; y como funciones específicas resaltan:

- Coordinar con la Policía Nacional del Perú las acciones necesarias de intervención policial para garantizar el orden interno, el orden público y la seguridad ciudadana de acuerdo a las políticas establecidas.
- 3.23 Ahora bien, Proyecto de Ley N° 13932/2025-CR, 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 1 de la propuesta).
- 3.24 Asimismo, el artículo 2 de la propuesta legislativa tiene por finalidad es 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.
- 3.25 Conforme lo señalamos anteriormente, el artículo 166 de la Constitución Política del Perú, la Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras.
- 3.26 Asimismo, el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte (en adelante el Decreto Legislativo) y lo establecido en el artículo 1 del Decreto Supremo N° 022-2019-IN, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216, Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, tienen por objeto fortalecer la operatividad de la Policía Nacional del Perú para fiscalizar, supervisar y controlar los vehículos en materia de tránsito y transporte de personas y mercancías, en todo el territorio de la República, para la prevención, investigación y combate de los delitos y faltas, en el ejercicio de sus funciones y en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (SINASEC).
- 3.27 En esa misma línea, la Policía Nacional del Perú, a través de sus unidades especializadas, está facultada para realizar el control y fiscalización de los vehículos que circulan en toda la infraestructura vial pública, identificando e interviniendo a los vehículos y peatones, aplicando las medidas preventivas establecidas y las sanciones por infracciones en el Reglamento Nacional de Tránsito, conforme lo dispone el artículo 4 del Decreto Legislativo.



- 3.28 También el numeral 6.2 del artículo 6 del Decreto Legislativo, a Policía Nacional del Perú a efecto de dar cumplimiento a las medidas que corresponda puede disponer de depósitos para el internamiento vehicular, así como del servicio de remoción de vehículos.
- 3.29 Igualmente, el numeral 8.1 del artículo 8 del Decreto Legislativo, en el Consejo Nacional de Seguridad Vial se crea el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como base de datos primaria al Registro de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, al Registro Sanitario de Víctimas de Accidentes de Tránsito del Ministerio de Salud, y al Registro Forense de Víctimas de Accidentes de Tránsito del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del Ministerio Público. Asimismo, articula todas las bases de datos secundarias, de las diversas instituciones públicas y privadas, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en materia de seguridad vial.
- 3.30 Asimismo, el numeral 8.2 del mismo cuerpo normativo, el Consejo Nacional de Seguridad Vial con el apoyo de la Policía Nacional del Perú define la metodología, los contenidos y los formatos estándares para la recolección de datos y el procesamiento de la información, de uso obligatorio por parte de las autoridades competentes en materia de tránsito y transporte, para lo cual se deberá utilizar la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE), administrada por la ONGEI.
- 3.31 Del mismo modo, el numeral 9.1 del artículo 9 del Decreto Legislativo, las autoridades competentes en materia de transporte articulan esfuerzos con la Policía Nacional del Perú para fortalecer la fiscalización de usuarios de la infraestructura vial, bajo el ámbito de su competencia, para cuyo efecto se diseñan y ejecutan operaciones conjuntas, bajo la conducción operativa de la Policía Nacional del Perú.
- 3.32 En ese contexto normativo, la propuesta pretende otorgar el control total del tránsito terrestre a la municipalidad, lo cual resulta inconstitucional por cuanto el orden interno y la seguridad ciudadana son funciones exclusivas del Estado a través de la Policía Nacional del Perú.
- 3.33 Asimismo, la Policía Nacional del Perú por mandato constitucional tiene la función de garantizar el orden interno y hacer cumplir las leyes, incluyendo las normas de tránsito.
- 3.34 A su vez, el Tribunal Constitucional en el considerando 92 de la Sentencia del Tribunal Constitucional emitido en el Expediente N° 00014-2021-PI/TC (en adelante la Sentencia), ha señalado lo siguiente: "(...) el inciso 8 del artículo 195 de la Constitución Política del Perú, establece que la actuación de los gobiernos locales en los ámbitos de su competencia se lleva a cabo en "armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo (...)", entre los cuales se encuentra el tránsito.
- 3.35 Igualmente, el Tribunal Constitucional, en el considerando 125 de la Sentencia ha referido lo siguiente: "(...) conforme a lo establecido en el artículo 123 de la



Ley Orgánica de Municipalidades (LOM), que prevé el apoyo de la Policía Nacional, se debe exhortar a la Municipalidad de La Victoria para que, conjuntamente con la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, realicen las acciones correspondientes para fiscalizar el cumplimiento del orden legal en materia de tránsito terrestre. Es decir, se trata de integrar esfuerzos con la Policía Nacional del Perú asignada al control de tránsito. (lo subrayado es nuestro).

- 3.38 Conforme se puede advertir, queda evidenciada que la función de la Policía Nacional del Perú en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, al amparo de la Constitución Política del Estado y demás normas legales vigentes, es de fiscalizar, supervisar y controlar los vehículos a nivel nacional.
- 3.37 En ese sentido, la iniciativa legislativa presentada por el legislativo, que propone modificar el numeral 1.9 del artículo 81 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, lejos de ser una solución generaría efectos adversos en la gestión de fiscalización por parte de las Municipalidades.
- 3.38 En efecto, la propuesta normativa introduce un esquema que altera la actual distribución de competencias, lo que podría derivar en una inadecuada aplicación de las funciones en materia de fiscalización del tránsito.
- 3.39 Cabe precisar que las municipalidades no cuentan con competencia plena ni con las capacidades operativas necesarias para asumir de manera integral la fiscalización del tránsito terrestre, función que se encuentra estrechamente vinculada a la seguridad ciudadana y al orden interno.
- 3.40 Asimismo, la eventual implementación de la propuesta podría generar consecuencias negativas como: el Incremento de la inseguridad vial, gran congestión y desorden, afectación al desarrollo del sistema del tránsito y el Impacto negativo en la economía y en el bienestar de los ciudadanos.
- 3.41 Por otro lado, la propuesta no evidencia una evaluación integral de sus impactos ni contempla mecanismos de fortificación institucional que permitan a las municipalidades asumir dichas funciones.
- 3.42 De igual modo, operativamente la pretendida transferencia de funciones hacia los gobiernos locales adolece de un gran vicio de inejecutabilidad, en razón que los inspectores municipales tienen naturaleza de funcionarios civiles u carecen de facultades coercitivas directas para ejecutar intervenciones forzosas, la retención física de los vehículos, la restricción del libre tránsito o la reducción de infractores recalcitrantes (acciones que requieren invariablemente el uso legítimo de la fuerza).
- 3.43 En tal sentido, la propuesta legislativa deviene en inviable, máxime si tenemos en cuenta que las dependencias y unidades a cargo de la PNP, tales como: El Instituto Superior de Tránsito de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, la Unidad de Asesoría Jurídica de la Dirección de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial de la PNP, la División de Desarrollo Jurídico y





Proyectos Normativos de la Dirección de Asesoría Jurídica de la PNP, han emitido opinión en contra de la propuesta legislativa.

IV. CONCLUSIÓN

Por lo anteriormente expuesto, esta Oficina General de Asesoría Jurídica considera que el 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", resulta **NO VIABLE**, de conformidad con los argumentos contenidos en los numerales 3.19 al 3.43 del presente informe.

V. RECOMENDACIÓN

Se emite el presente Informe a fin de dar respuesta a la Presidencia de la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización de la Gestión del Estado del Congreso de la República.

Es cuanto informo a usted.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente
LUISA HERMINIA CUEVA OBANDO
Directora General
Oficina General de Asesoría Jurídica

(LHCO/gjmh/eeum).



GABINETE DE ASESORES

PROVEIDO 005382-2026-IN-GA

EXPEDIENTE : **2026-0012610**

FECHA

28/04/2026

ASUNTO: Opinión 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".

Atender en 0 días

REFERENCIA : PROVEIDO N° 005186-2026-GA

Opinión 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".

DEPENDENCIA DESTINO	TRAMITE	PRIORIDAD	INDICACIONES
SECRETARÍA GENERAL HERNANDEZ CARRIZALES PEDRO ANTONIO	ATENCIÓN	NORMAL	Continuar con el trámite.

DE LOS SANTOS LA SERNA CARLO RENATO

JEFE