CÁMARA DE DIPUTADOS
CONGRESO DEL PERÚ

ANGEL RENATO MENESES CRISPIN
Diputado de la República

"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROYECTO DE LEY N°
00014-2026-2031-CD
RU-2511-CD
10 AGOSTO 2026 07:13 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

LEY QUE CREA EL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE COMO ÓRGANO ESPECIALIZADO DE SEGUNDA Y ÚLTIMA INSTANCIA ADMINISTRATIVA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

El Diputado de la República que suscribe, Ángel Renato Meneses Crispin, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa reconocido por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme al Reglamento del Congreso de la República del Perú, aprobado por Resolución Legislativa del Congreso N° 004-2025-2026-CR, y al Reglamento de la Cámara de Diputados, aprobado por Resolución Legislativa del Congreso N° 005-2025-2026-CR, propone el siguiente Proyecto de Ley:

I. FÓRMULA LEGAL

LEY QUE CREA EL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE COMO ÓRGANO ESPECIALIZADO DE SEGUNDA Y ÚLTIMA INSTANCIA ADMINISTRATIVA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto crear el Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte, como órgano colegiado especializado encargado de resolver, en segunda y última instancia administrativa, los recursos de apelación interpuestos contra resoluciones emitidas en procedimientos administrativos sancionadores, medidas administrativas, medidas preventivas y demás actos administrativos vinculados al tránsito y transporte terrestre.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad:

a) Garantizar una revisión administrativa imparcial, técnica, especializada y uniforme en materia de tránsito y transporte terrestre.

b) Fortalecer el derecho de defensa, el debido procedimiento, la motivación de las resoluciones, la razonabilidad y la proporcionalidad en los procedimientos administrativos sancionadores.

c) Evitar criterios contradictorios entre autoridades administrativas con competencia en tránsito y transporte terrestre.

d) Brindar predictibilidad y seguridad jurídica a conductores, propietarios, transportistas, empresas de transporte, operadores, usuarios y demás administrados.

e) Contribuir a reducir la arbitrariedad administrativa, la dispersión de criterios y la judicialización innecesaria de controversias que pueden ser resueltas en sede administrativa especializada.

f) Consolidar un sistema nacional de revisión administrativa en tránsito y transporte terrestre, sin afectar las competencias de fiscalización, instrucción y sanción de las entidades de primera instancia.

Artículo 3. Creación del Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte

Créase el Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte, en adelante el Tribunal, como órgano resolutivo especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con autonomía técnica, funcional y resolutiva en el ejercicio de sus competencias.

El Tribunal constituye la segunda y última instancia administrativa en materia de tránsito y transporte terrestre. Sus resoluciones agotan la vía administrativa, sin perjuicio del derecho del administrado de acudir al Poder Judicial mediante el proceso contencioso-administrativo, conforme al artículo 148 de la Constitución Política del Perú y la ley de la materia.

La implementación del Tribunal se realiza de manera progresiva, conforme a la disponibilidad presupuestal, los instrumentos de gestión institucional, las leyes anuales de presupuesto, las normas fiscales vigentes y la reglamentación que apruebe el Poder Ejecutivo.

La presente ley no autoriza la creación automática de plazas, cargos, unidades orgánicas, órganos desconcentrados, créditos presupuestarios, obligaciones de gasto ni compromisos financieros no previstos en la Ley de Presupuesto del Sector Público. Cualquier gasto que demande la implementación del Tribunal se sujeta exclusivamente al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 4. Naturaleza jurídica

El Tribunal es un órgano colegiado especializado de alcance nacional. Actúa con independencia técnica y funcional respecto de las entidades que emiten resoluciones en primera instancia.

El Tribunal no ejerce función de fiscalización, supervisión, control operativo ni imposición de sanciones en primera instancia. Su competencia se limita a revisar, en vía

de apelación, la legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y motivación de las resoluciones administrativas impugnadas.

Artículo 5. Principios aplicables

El Tribunal ejerce sus funciones conforme a los siguientes principios:

a) Legalidad.

b) Debido procedimiento.

c) Derecho de defensa.

d) Imparcialidad.

e) Independencia técnica.

f) Predictibilidad administrativa.

g) Razonabilidad.

h) Proporcionalidad.

i) Verdad material.

j) Celeridad.

k) Eficacia.

l) Transparencia.

m) Uniformidad de criterios.

n) Seguridad vial.

o) Protección del interés público.

p) Prohibición de indefensión.

q) Presunción de licitud, cuando corresponda conforme al procedimiento administrativo sancionador.

Artículo 6. Ámbito de aplicación

La presente ley se aplica, en segunda y última instancia administrativa, a los recursos de apelación interpuestos contra actos administrativos individuales emitidos en materia de tránsito y transporte terrestre por:

a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

b) La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN.

c) La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU.

d) Los gobiernos regionales.

e) Las municipalidades provinciales.

f) Las municipalidades distritales, cuando ejerzan competencias vinculadas al tránsito, fiscalización, control, depósito, internamiento, circulación o transporte dentro del marco legal correspondiente.

g) Cualquier otra entidad pública a la que una ley expresa le otorgue competencia sancionadora o resolutiva en materia de tránsito o transporte terrestre.

Artículo 7. Competencia del Tribunal

El Tribunal es la única autoridad administrativa competente para conocer y resolver, en segunda y última instancia administrativa, los recursos de apelación interpuestos contra actos administrativos individuales emitidos en materia de tránsito y transporte terrestre, conforme al cronograma de implementación progresiva aprobado en el reglamento.

Dicha competencia comprende los recursos interpuestos contra resoluciones administrativas que:

a) Impongan multas por infracciones de tránsito.

b) Impongan sanciones por infracciones al servicio de transporte terrestre de personas, carga o mercancías.

c) Ordenen internamiento vehicular, retención, remoción, inmovilización, depósito, suspensión o medida administrativa equivalente.

d) Dispongan la suspensión, cancelación, retención, inhabilitación o restricción de licencias de conducir.

e) Dispongan la suspensión, cancelación, revocación o restricción de autorizaciones, habilitaciones, permisos, concesiones, registros o títulos habilitantes vinculados al transporte terrestre.

f) Resuelvan procedimientos vinculados al sistema de puntos de licencias de conducir.

g) Determinen responsabilidad administrativa derivada de papeletas, actas de control, actas de fiscalización, fotopapeletas, medios electrónicos, intervenciones presenciales o fiscalización posterior.

h) Resuelvan recursos vinculados a la imposición de medidas correctivas, preventivas o accesorias en materia de tránsito y transporte terrestre.

i) Dispongan la reincidencia, habitualidad, acumulación de infracciones o agravamiento de sanciones administrativas.

j) Pongan fin a la primera instancia administrativa y afecten derechos o intereses legítimos del administrado en materia de tránsito o transporte terrestre.

Artículo 8. Materias excluidas

El Tribunal no es competente para conocer:

a) Pretensiones indemnizatorias por daños y perjuicios derivados de accidentes de tránsito.

b) Responsabilidad penal derivada de delitos o faltas vinculadas a hechos de tránsito.

c) Responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito.

d) Controversias laborales entre empresas de transporte y sus trabajadores.

e) Procesos de ejecución coactiva, los cuales se rigen por su normativa especial. Sin perjuicio de ello, el Tribunal puede pronunciarse sobre la legalidad de la resolución sancionadora cuando esta haya sido impugnada oportunamente en vía administrativa.

f) Impugnaciones directas contra ordenanzas, reglamentos, decretos, directivas o normas de carácter general.

g) Materias que correspondan exclusivamente al Poder Judicial, Ministerio Público, Policía Nacional del Perú, Tribunal Fiscal u otro órgano especializado por mandato constitucional o legal.

Artículo 9. Respeto de competencias de primera instancia

La creación del Tribunal no afecta las competencias de fiscalización, supervisión, instrucción, control, sanción, regulación, gestión, administración del tránsito o transporte que correspondan a las entidades públicas conforme a la Constitución, la Ley N° 27181, la Ley N° 27444, la Ley Orgánica de Municipalidades, la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y demás normativa aplicable.

Las entidades competentes mantienen la primera instancia administrativa. El Tribunal ejerce únicamente función revisora en vía de apelación, salvo las facultades expresamente previstas en la presente ley.

El Tribunal no sustituye a las municipalidades, gobiernos regionales, SUTRAN, ATU ni al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en sus funciones de fiscalización, instrucción, sanción, control, regulación, gestión o administración.

Su competencia se limita exclusivamente a resolver recursos de apelación contra actos administrativos individuales que pongan fin a la primera instancia administrativa. No comprende la revisión de ordenanzas, reglamentos, planes de movilidad, políticas públicas, decisiones de gestión ni actos normativos de carácter general.

Artículo 10. Conformación del Tribunal

El Tribunal está conformado por salas especializadas. Cada sala está integrada por tres vocales titulares, designados mediante concurso público de méritos por un periodo de cinco años, renovable por una sola vez.

El Tribunal inicia su funcionamiento con una o más salas especializadas, conforme a la carga procedimental, disponibilidad presupuestal y cronograma de implementación aprobado por el Poder Ejecutivo.

El reglamento puede establecer salas especializadas en tránsito, transporte terrestre de personas, transporte de carga, licencias de conducir, medidas preventivas, internamiento vehicular u otras materias vinculadas al tránsito y transporte terrestre.

Artículo 11. Requisitos para ser vocal del Tribunal

Para ser vocal del Tribunal se requiere:

a) Ser ciudadano peruano en ejercicio.

b) Contar con título profesional de abogado, ingeniero de transportes, ingeniero civil, administrador público, economista u otra profesión vinculada a la materia de tránsito, transporte, regulación, gestión pública o seguridad vial.

c) Tener no menos de ocho años de experiencia profesional.

d) Acreditar experiencia o especialización en derecho administrativo, procedimiento administrativo sancionador, transporte, tránsito terrestre, seguridad vial, regulación, gestión pública o materias afines.

e) No tener condena penal firme por delito doloso.

f) No encontrarse inhabilitado para ejercer función pública.

g) No tener conflicto de intereses con entidades fiscalizadoras, empresas de transporte, operadores, concesionarios, depósitos vehiculares o administrados recurrentes.

h) Cumplir los demás requisitos establecidos en el reglamento.

Cada sala debe estar presidida por un vocal abogado con experiencia acreditada en derecho administrativo, procedimiento administrativo sancionador o regulación del transporte. Los demás vocales pueden tener perfil jurídico o técnico, conforme a la especialidad de la sala.

Artículo 12. Independencia e imparcialidad de los vocales

Los vocales del Tribunal actúan con independencia técnica, funcional e imparcialidad. No reciben instrucciones de autoridad alguna respecto del sentido de sus decisiones.

Los vocales están sujetos a responsabilidad administrativa, civil o penal por dolo, negligencia grave, conflicto de intereses, inconducta funcional o vulneración manifiesta del debido procedimiento.

Los vocales solo pueden ser removidos por causa grave debidamente comprobada, conforme al procedimiento previsto en el reglamento.

Artículo 13. Secretaría Técnica del Tribunal

El Tribunal cuenta con una Secretaría Técnica encargada de:

a) Recibir y registrar los expedientes elevados en apelación.

b) Verificar el cumplimiento de requisitos de admisibilidad.

c) Organizar, custodiar y digitalizar los expedientes.

d) Elaborar proyectos de resolución, informes técnicos, informes legales y reportes de gestión, sin afectar la independencia decisoria de los vocales.

e) Administrar el sistema de notificación electrónica.

f) Sistematizar criterios resolutivos y precedentes administrativos.

g) Llevar el registro de resoluciones emitidas por el Tribunal.

h) Brindar soporte administrativo, técnico y legal a las salas.

La Secretaría Técnica no tiene función resolutiva.

Artículo 14. Interposición del recurso de apelación

El recurso de apelación se interpone ante la entidad que emitió la resolución de primera instancia, dentro del plazo de quince días hábiles contado desde el día siguiente de su notificación, salvo que norma especial establezca un plazo mayor o más favorable para el administrado.

Una vez interpuesto el recurso de apelación, la entidad de primera instancia no puede resolverlo ni retenerlo indebidamente, debiendo elevar el expediente al Tribunal dentro del plazo previsto en la presente ley.

La notificación del inicio del procedimiento administrativo sancionador, así como de los actos administrativos que afecten derechos o intereses legítimos del administrado, debe realizarse obligatoriamente mediante casilla electrónica, siempre que el administrado cuente con una casilla electrónica asignada, registrada o habilitada conforme a la normativa vigente.

La notificación efectuada por medios distintos a la casilla electrónica, cuando esta resulte obligatoria, no puede perjudicar el derecho de defensa del administrado ni computar válidamente plazos en su contra, salvo que se acredite de manera fehaciente que tomó conocimiento oportuno del acto administrativo.

El recurso debe contener:

a) Identificación del administrado o su representante.

b) Identificación de la resolución impugnada.

c) Pretensión impugnatoria.

d) Fundamentos de hecho y de derecho.

e) Medios probatorios, cuando corresponda.

f) Domicilio procesal, casilla electrónica o medio de notificación.

g) Firma del administrado o de su representante.

No se exige el pago previo de la multa, deuda administrativa, depósito, guardianía, tasa de permanencia vehicular, garantía u otro concepto económico como condición para interponer el recurso de apelación.

Artículo 15. Elevación del expediente

La entidad de primera instancia debe elevar el expediente completo al Tribunal dentro del plazo máximo de cinco días hábiles contado desde la presentación del recurso de apelación.

El expediente debe remitirse preferentemente en formato digital y contener, como mínimo:

a) La resolución impugnada.

b) La constancia de notificación.

c) El acta de control, papeleta, informe, registro fotográfico, medio electrónico o documento que originó el procedimiento.

d) Los descargos presentados por el administrado.

e) Los informes técnicos o legales emitidos por la entidad.

f) Los medios probatorios actuados.

g) La constancia de aplicación de medidas preventivas, cuando corresponda.

h) El recurso de apelación y sus anexos.

El incumplimiento injustificado del plazo de elevación genera responsabilidad administrativa del funcionario o servidor competente.

La entidad de primera instancia solo verifica los requisitos formales de presentación del recurso de apelación y no puede pronunciarse sobre el fondo de la controversia, modificar

la resolución impugnada, declarar infundado el recurso ni impedir su elevación al Tribunal, salvo los supuestos de inadmisibilidad o improcedencia previstos expresamente en la ley, debidamente motivados y sin afectar el derecho de defensa del administrado.

Artículo 16. Efectos del recurso de apelación

La interposición del recurso de apelación suspende la ejecución de la multa impugnada hasta que el Tribunal emita resolución final.

La apelación no suspende automáticamente las medidas preventivas dictadas por razones de seguridad vial, riesgo para la vida o integridad de las personas, transporte informal, vehículo sin condiciones técnicas mínimas, conducción en estado de ebriedad o bajo efectos de sustancias prohibidas, placa adulterada, fuga de accidente, imposibilidad de identificación del vehículo o conductor, o mandato judicial, fiscal o policial.

Sin perjuicio de ello, el administrado puede solicitar al Tribunal la suspensión, sustitución o levantamiento de la medida preventiva, acreditando que no existe peligro grave e inmediato para la seguridad vial, usuarios, peatones, terceros o interés público.

La suspensión de la ejecución de la multa no impide que la autoridad mantenga medidas preventivas estrictamente necesarias para proteger la vida, la integridad personal, la seguridad vial, el orden público o la prestación segura del servicio de transporte.

Artículo 17. Trámite preferente

El Tribunal otorga trámite preferente a los recursos de apelación vinculados a:

a) Internamiento vehicular.

b) Retención o suspensión de licencia de conducir.

c) Cancelación o suspensión de autorización de transporte.

d) Inhabilitación para prestar servicios de transporte.

e) Medidas que afecten la continuidad laboral o económica del administrado.

f) Medidas que comprometan derechos fundamentales o la subsistencia del administrado.

g) Casos de evidente urgencia, peligro de daño irreparable o afectación grave.

En dichos supuestos, el Tribunal debe resolver la solicitud de suspensión, sustitución o levantamiento de medida preventiva dentro del plazo máximo de cinco días hábiles.

Artículo 18. Plazo para resolver

El Tribunal resuelve el recurso de apelación en un plazo máximo de treinta días hábiles, contado desde que recibe el expediente completo y en estado de resolver.

En casos complejos, mediante resolución debidamente motivada, el plazo puede ampliarse por única vez hasta por quince días hábiles adicionales.

El vencimiento del plazo no exime al Tribunal de emitir pronunciamiento expreso ni habilita a la entidad de primera instancia a ejecutar sanciones que se encuentren suspendidas por mandato legal.

Artículo 19. Informe oral

El administrado puede solicitar informe oral al interponer el recurso de apelación o dentro de los cinco días hábiles siguientes a la comunicación de recepción del expediente por el Tribunal.

La sala concede el informe oral cuando la controversia involucre:

a) Sanciones muy graves.

b) Internamiento vehicular.

c) Suspensión, cancelación o retención de licencia de conducir.

d) Suspensión o cancelación de autorización de transporte.

e) Inhabilitación para prestar servicios de transporte.

f) Imposición de multas de cuantía significativa.

g) Cuestiones de especial complejidad jurídica, técnica o probatoria.

El informe oral puede realizarse de manera presencial o virtual.

Artículo 20. Facultades resolutivas del Tribunal

El Tribunal puede:

a) Confirmar la resolución apelada.

b) Revocar total o parcialmente la resolución apelada.

c) Declarar la nulidad total o parcial de la resolución apelada o del procedimiento.

d) Modificar la sanción, respetando el principio de prohibición de reforma en peor cuando solo apela el administrado.

e) Ordenar la devolución del vehículo, licencia, autorización, documento o bien retenido, cuando corresponda.

f) Disponer el levantamiento, sustitución o suspensión de medidas preventivas o accesorias.

g) Ordenar a la entidad de primera instancia emitir nuevo pronunciamiento conforme a los criterios establecidos.

h) Declarar la prescripción, caducidad, improcedencia, inadmisibilidad o conclusión del procedimiento, cuando corresponda.

i) Disponer la remisión de copias al órgano de control institucional, secretaría técnica de procedimiento administrativo disciplinario, Ministerio Público u otra autoridad competente, cuando advierta indicios de responsabilidad funcional, civil o penal.

j) Aprobar criterios interpretativos y precedentes administrativos de observancia obligatoria.

Artículo 21. Prohibición de reforma en peor

Cuando el único recurrente sea el administrado, el Tribunal no puede agravar la sanción impuesta en primera instancia.

La prohibición de reforma en peor no impide declarar la nulidad de la resolución o del procedimiento cuando se adviertan vicios graves que afecten la legalidad, el debido procedimiento, la competencia, la motivación o el interés público, siempre que la decisión se encuentre debidamente motivada.

Artículo 22. Motivación reforzada

Las resoluciones del Tribunal deben contener motivación suficiente, expresa, clara y congruente.

La motivación debe analizar, según corresponda:

a) La competencia de la entidad que emitió la resolución impugnada.

b) La validez de la notificación.

c) El respeto del debido procedimiento.

d) La existencia de prueba suficiente.

e) La tipicidad de la infracción.

f) La responsabilidad del administrado.

g) La razonabilidad y proporcionalidad de la sanción.

h) La procedencia o improcedencia de medidas preventivas o accesorias.

i) Los argumentos principales del administrado.

j) La normativa aplicable al caso concreto.

Artículo 23. Precedentes administrativos de observancia obligatoria

La Sala Plena del Tribunal puede aprobar precedentes administrativos de observancia obligatoria cuando resulte necesario:

a) Uniformizar criterios administrativos.

b) Corregir interpretaciones contradictorias.

c) Garantizar predictibilidad en materia de tránsito y transporte terrestre.

d) Precisar el alcance de infracciones, sanciones, medidas preventivas, internamiento vehicular, suspensión de licencias, cancelación de autorizaciones u otros aspectos relevantes.

e) Fortalecer el debido procedimiento y la proporcionalidad sancionadora.

Los precedentes son publicados en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en el diario oficial El Peruano cuando corresponda.

Los precedentes administrativos de observancia obligatoria solo pueden ser aprobados por Sala Plena, mediante resolución debidamente motivada, y rigen desde su publicación.

Artículo 24. Registro Nacional de Resoluciones Administrativas de Tránsito y Transporte

Créase el Registro Nacional de Resoluciones Administrativas de Tránsito y Transporte, a cargo del Tribunal, con la finalidad de sistematizar, publicar y permitir la consulta de:

a) Resoluciones emitidas por el Tribunal.

b) Precedentes administrativos de observancia obligatoria.

c) Criterios interpretativos.

d) Estadísticas de recursos ingresados, resueltos y pendientes.

e) Materias recurrentes.

f) Tiempos de resolución.

g) Entidades de origen de los procedimientos apelados.

El registro debe respetar la normativa sobre protección de datos personales.

El Registro se implementa progresivamente mediante plataformas digitales existentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme a la disponibilidad presupuestal.

Artículo 25. Expediente y notificación electrónica

El procedimiento ante el Tribunal se tramita preferentemente mediante expediente electrónico, casilla electrónica, firma digital y notificación electrónica.

En tanto se implemente plenamente el expediente electrónico, se admite la tramitación física o mixta, sin afectar el derecho de apelación del administrado.

Las entidades de primera instancia deben implementar mecanismos de interoperabilidad y remisión digital de expedientes, conforme al cronograma de adecuación que establezca el reglamento.

La falta de implementación tecnológica de una entidad no puede perjudicar el derecho de apelación del administrado.

Artículo 26. Cumplimiento obligatorio de las resoluciones

Las resoluciones emitidas por el Tribunal son de obligatorio cumplimiento para las entidades de primera instancia y para los administrados.

La autoridad, funcionario o servidor público que incumpla, retarde u obstaculice la ejecución de una resolución del Tribunal incurre en responsabilidad administrativa, civil o penal, según corresponda.

Artículo 27. Coordinación interinstitucional

El Tribunal coordina con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, SUTRAN, ATU, gobiernos regionales, municipalidades, Policía Nacional del Perú y demás entidades competentes, a efectos de garantizar:

a) La remisión oportuna de expedientes.

b) La interoperabilidad de sistemas.

c) La correcta ejecución de sus resoluciones.

d) La uniformidad de criterios administrativos.

e) La capacitación de funcionarios y servidores públicos.

f) La publicación de precedentes y criterios interpretativos.

g) La mejora continua del sistema sancionador en tránsito y transporte terrestre.

Artículo 28. Agotamiento de la vía administrativa

Las resoluciones emitidas por el Tribunal agotan la vía administrativa.

Contra dichas resoluciones procede demanda contencioso-administrativa ante el Poder Judicial, conforme a la Constitución Política del Perú y la ley de la materia.

Artículo 29. Adecuación normativa

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, SUTRAN, ATU, gobiernos regionales, municipalidades provinciales y distritales, y demás entidades competentes, adecúan sus reglamentos, textos únicos de procedimientos administrativos, reglamentos de organización y funciones, directivas, protocolos, sistemas informáticos y procedimientos sancionadores a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 30. Aplicación supletoria

En todo lo no previsto por la presente ley, resulta aplicable el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, así como la normativa especial de tránsito y transporte terrestre, en cuanto resulte compatible con la naturaleza del Tribunal.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de ciento ochenta días calendario contado desde su entrada en vigencia.

Segunda. Implementación progresiva

El Tribunal se implementa progresivamente en un plazo máximo de doce meses contado desde la publicación del reglamento.

El reglamento establece el cronograma de implementación por materia, entidad, territorio, carga procedimental y disponibilidad presupuestal.

Tercera. Financiamiento

La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme a la disponibilidad presupuestal, las leyes anuales de presupuesto, las normas fiscales vigentes y los instrumentos de gestión institucional correspondientes.

La presente ley no autoriza la creación automática de plazas, cargos, unidades orgánicas, salas, órganos desconcentrados, créditos presupuestarios, obligaciones de gasto ni compromisos financieros no previstos en la Ley de Presupuesto del Sector Público.

La implementación del Tribunal se realiza de manera progresiva y se sujeta al reglamento aprobado por el Poder Ejecutivo, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Cuarta. Plataforma digital única

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa una plataforma digital única para la presentación, seguimiento, tramitación y notificación de recursos de apelación ante el Tribunal.

Dicha plataforma debe permitir el acceso del administrado al estado del expediente, las resoluciones emitidas, las audiencias programadas, las notificaciones cursadas y los precedentes administrativos aplicables.

Quinta. Capacitación obligatoria

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Tribunal, implementa programas de capacitación dirigidos a funcionarios, servidores públicos, inspectores, fiscalizadores y autoridades resolutivas de primera instancia, sobre debido

procedimiento, motivación, proporcionalidad sancionadora, fiscalización de tránsito y transporte terrestre, y criterios emitidos por el Tribunal.

Sexta. Respeto de la autonomía regional y municipal

La presente ley respeta la autonomía política, económica y administrativa de los gobiernos regionales y gobiernos locales. La competencia del Tribunal se circunscribe a la revisión en vía de apelación de actos administrativos individuales emitidos en aplicación de la normativa nacional y sectorial de tránsito y transporte terrestre, sin afectar las competencias de gestión, regulación local, fiscalización, primera instancia o administración que correspondan conforme a la Constitución y la ley.

Séptima. Publicación de criterios

El Tribunal publica periódicamente criterios resolutivos, lineamientos interpretativos y estadísticas de gestión, con la finalidad de fortalecer la transparencia, predictibilidad y seguridad jurídica en materia de tránsito y transporte terrestre.

Octava. Remisión de información para la implementación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, SUTRAN, ATU, gobiernos regionales, municipalidades provinciales y demás entidades competentes remiten la información necesaria sobre carga procedimental, recursos impugnatorios, sanciones, medidas preventivas, internamientos vehiculares y procedimientos administrativos, a efectos de implementar progresivamente el Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte.

Novena. No afectación de la seguridad vial

La presente ley no limita la potestad de las autoridades competentes para fiscalizar, sancionar, retirar de circulación, internar, inmovilizar o adoptar medidas preventivas frente a vehículos, conductores, operadores o servicios que representen peligro grave e inmediato para la vida, la integridad de las personas, la seguridad vial, el orden público o la prestación segura del transporte terrestre.

Décima. Adecuación de normas incompatibles

Las entidades públicas con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre adecúan sus normas reglamentarias, directivas, protocolos, procedimientos internos, textos únicos de procedimientos administrativos y sistemas informáticos a lo dispuesto en la presente ley, conforme al cronograma de implementación progresiva aprobado en el reglamento.

Las disposiciones incompatibles con la competencia del Tribunal dejan de aplicarse únicamente desde la entrada en funcionamiento del Tribunal respecto de cada materia, entidad o ámbito territorial previsto en el reglamento.

Décima Primera. Competencia nacional en materia de apelación administrativa

A partir de la entrada en funcionamiento del Tribunal, este constituye la autoridad administrativa nacional competente para resolver, en segunda y última instancia, los recursos de apelación contra actos administrativos individuales en materia de tránsito y transporte terrestre, conforme al cronograma de implementación progresiva aprobado en el reglamento.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Primera. Procedimientos en trámite

Los procedimientos administrativos sancionadores iniciados antes de la entrada en funcionamiento del Tribunal continúan tramitándose ante las entidades competentes conforme a la normativa vigente, salvo que el reglamento disponga su remisión progresiva al Tribunal, siempre que ello no afecte el derecho de defensa, la seguridad jurídica ni la validez de los actos procedimentales ya realizados.

Segunda. Recursos de apelación pendientes

Los recursos de apelación que se encuentren pendientes de resolución al momento de entrada en funcionamiento del Tribunal pueden ser remitidos a este órgano, conforme al cronograma que apruebe el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Tercera. Concurso público de vocales

La designación inicial de los vocales del Tribunal se realiza mediante concurso público de méritos, conforme a las bases aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El concurso debe garantizar transparencia, meritocracia, especialidad, independencia, publicidad y ausencia de conflictos de interés.

Cuarta. Implementación de salas transitorias

Durante los tres primeros años de funcionamiento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede implementar salas transitorias para atender carga procedimental acumulada, recursos pendientes o materias de alta incidencia.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

Primera. Incorporación del artículo 16-A a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Incorpórese el artículo 16-A a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:

"Artículo 16-A. Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte

El Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte es el órgano colegiado especializado encargado de resolver en segunda y última instancia administrativa los recursos de apelación interpuestos contra resoluciones emitidas en materia de tránsito y transporte terrestre, conforme a su ley de creación y reglamento.

El Tribunal actúa con autonomía técnica, funcional y resolutiva. Sus resoluciones agotan la vía administrativa y son impugnables ante el Poder Judicial mediante el proceso contencioso-administrativo.

La competencia del Tribunal no afecta las funciones de fiscalización, supervisión, instrucción, sanción, gestión o regulación que correspondan a las entidades competentes en primera instancia."

Segunda. Incorporación de disposición complementaria final a la Ley N° 27181

Incorpórese una disposición complementaria final a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en los siguientes términos:

"Disposición Complementaria Final. Adecuación de procedimientos impugnatorios

Las entidades públicas con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre adecuan sus procedimientos impugnatorios a efectos de que los recursos de apelación contra resoluciones que pongan fin a la primera instancia sean elevados al Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte, conforme al cronograma de implementación aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones."

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. Situación problemática

En el Perú, la fiscalización, control y sanción en materia de tránsito y transporte terrestre se encuentra distribuida entre diversas entidades públicas, tales como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU, los gobiernos regionales, las municipalidades provinciales y, en determinados supuestos, municipalidades distritales u otras autoridades administrativas.

Esta distribución de competencias responde a la naturaleza descentralizada del Estado y a la diversidad territorial del país. Sin embargo, en la práctica, ha generado problemas relevantes en la etapa impugnatoria de los procedimientos administrativos sancionadores. Entre los principales problemas se advierten los siguientes:

a) Existencia de criterios distintos frente a infracciones similares.

b) Falta de predictibilidad en la resolución de recursos administrativos.

c) Demoras excesivas en la tramitación de apelaciones.

d) Resoluciones con motivación insuficiente o formularia.

e) Dificultades para que el administrado conozca cuál es la autoridad competente para resolver su recurso.

f) Percepción de parcialidad cuando la apelación es resuelta dentro de la misma estructura administrativa que impuso la sanción.

g) Ausencia de precedentes administrativos uniformes en materia de tránsito y transporte terrestre.

h) Incremento de demandas contencioso-administrativas por falta de confianza en la revisión administrativa.

La situación descrita afecta principalmente a conductores, propietarios de vehículos, transportistas, empresas de transporte, operadores de servicios, taxistas, conductores de vehículos menores, transportistas de carga, usuarios administrados y personas naturales que dependen de su licencia, vehículo o autorización para trabajar.

Las sanciones de tránsito y transporte no se limitan al pago de multas. En muchos casos implican internamiento vehicular, suspensión de licencias, cancelación de autorizaciones, inhabilitación para prestar servicios, retención de documentos, imposición de medidas

preventivas o restricciones que afectan directamente el derecho al trabajo, la propiedad, la libertad de empresa, la movilidad y la subsistencia económica de los administrados.

Para la implementación progresiva del Tribunal, resulta necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones recopile y sistematice información sobre carga procedimental, número de recursos de apelación, tiempos promedio de resolución, tipos de sanciones impugnadas, medidas preventivas más frecuentes, expedientes pendientes, criterios contradictorios y nivel de judicialización; ello permitirá que la puesta en funcionamiento del Tribunal responda a evidencia objetiva y a criterios de eficiencia administrativa.

Por ello, resulta necesario crear un órgano administrativo especializado, imparcial y técnico, que funcione como segunda y última instancia administrativa en materia de tránsito y transporte terrestre.

2.2. Fundamentos de la propuesta

La propuesta se sustenta en la necesidad de fortalecer el debido procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito y transporte terrestre.

El procedimiento administrativo sancionador constituye una manifestación del poder punitivo del Estado. Por tanto, debe sujetarse a garantías mínimas como legalidad, tipicidad, razonabilidad, proporcionalidad, presunción de licitud, derecho de defensa, motivación y pluralidad de revisión administrativa.

Actualmente, el administrado puede enfrentar procedimientos ante diferentes entidades, cada una con criterios propios, plazos distintos, formatos diferentes y órganos de apelación no necesariamente especializados o independientes. Esta situación genera incertidumbre y desigualdad en el tratamiento de casos similares.

La creación del Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte permitirá que exista un órgano especializado que revise las decisiones sancionadoras con criterios uniformes y técnicos, sin eliminar la primera instancia ni afectar la competencia fiscalizadora de las entidades públicas.

La propuesta no busca debilitar la seguridad vial ni impedir la sanción de infracciones. Por el contrario, busca que las sanciones sean legalmente válidas, debidamente motivadas y proporcionales. Un sistema sancionador más justo y predecible fortalece la autoridad del Estado, reduce conflictos y promueve el cumplimiento voluntario de la normativa de tránsito y transporte.

2.3. Necesidad de un tribunal administrativo especializado

El tránsito y transporte terrestre es una materia altamente técnica y de impacto directo en la vida cotidiana de la población. Involucra seguridad vial, movilidad urbana, transporte público, transporte de carga, licencias de conducir, autorizaciones, vehículos,

infraestructura vial, fiscalización electrónica, informalidad, siniestralidad, transporte interprovincial, transporte urbano, transporte especial y competencias descentralizadas.

Por ello, la revisión de las sanciones no debe ser tratada como un procedimiento administrativo común sin especialización. Se requiere un órgano que conozca la normativa sectorial, los principios del derecho administrativo sancionador, la gestión del transporte, la seguridad vial y las particularidades de cada modalidad de servicio.

La existencia de tribunales administrativos especializados en otras materias demuestra que el Estado peruano ya ha reconocido la conveniencia de contar con órganos técnicos de última instancia administrativa. Tal es el caso del Tribunal Fiscal, el Tribunal del Servicio Civil, el Tribunal del Indecopi y el Tribunal de Contrataciones Públicas.

De igual modo, la materia de tránsito y transporte requiere un órgano especializado que unifique criterios, corrija excesos, garantice derechos y consolide seguridad jurídica.

2.4. Antecedentes legislativos y normativos

La presente iniciativa legislativa se encuentra vinculada con los siguientes preceptos constitucionales:

a) El artículo 2 de la Constitución, que reconoce derechos fundamentales como la igualdad ante la ley, la libertad de tránsito, el derecho de defensa y el debido proceso en sede administrativa y judicial.

b) El artículo 22 de la Constitución, que reconoce el trabajo como deber y derecho.

c) El artículo 23 de la Constitución, que establece que el trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado.

d) El artículo 59 de la Constitución, que reconoce el rol del Estado en la promoción de la libertad de empresa, comercio e industria, dentro del marco del interés general.

e) El artículo 70 de la Constitución, que reconoce el derecho de propiedad.

f) El artículo 107 de la Constitución, que reconoce la iniciativa legislativa de los congresistas.

g) El artículo 139 de la Constitución, cuyos principios sobre debido proceso, motivación y defensa resultan aplicables, en lo pertinente, al procedimiento administrativo sancionador.

h) El artículo 148 de la Constitución, que establece que las resoluciones administrativas que causan estado son susceptibles de impugnación mediante la acción contencioso-administrativa.

El Tribunal propuesto agotará la vía administrativa, pero no cerrará el acceso al Poder Judicial. Por el contrario, permitirá que el administrado cuente con una instancia técnica previa antes de acudir al proceso contencioso-administrativo.

2.5. Antecedentes normativos nacionales

La propuesta se vincula con las siguientes normas nacionales:

a) Constitución Política del Perú.

b) Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

c) Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

d) Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.

e) Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

f) Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN.

g) Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU.

h) Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

i) Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

j) Texto Único Ordenado de la Ley N° 27584, Ley que regula el Proceso Contencioso Administrativo.

k) Normativa sobre casilla electrónica, notificación electrónica, expediente electrónico e interoperabilidad del Estado.

2.6. Modelos administrativos nacionales

El ordenamiento jurídico peruano cuenta con diversos órganos administrativos especializados que resuelven controversias en última instancia administrativa.

El Tribunal Fiscal resuelve controversias tributarias y aduaneras. Su existencia demuestra que la especialización administrativa permite uniformizar criterios, revisar decisiones de distintas administraciones y otorgar seguridad jurídica.

El Tribunal del Servicio Civil resuelve recursos de apelación en materias vinculadas al sistema administrativo de gestión de recursos humanos del Estado. Su modelo permite advertir la utilidad de un órgano colegiado especializado para revisar decisiones emitidas por entidades públicas.

El Tribunal del Indecopi cuenta con salas especializadas con autonomía técnica y funcional, encargadas de resolver recursos impugnativos en materias de competencia, propiedad intelectual y protección al consumidor.

El Tribunal de Contrataciones Públicas resuelve controversias y aplica sanciones en materia de contratación pública, constituyéndose en un referente de tribunal administrativo especializado con impacto nacional.

Estos modelos evidencian que la creación de un Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte no resulta extraña al ordenamiento peruano, sino que responde a una técnica institucional ya utilizada para materias complejas, masivas y de alto impacto público.

2.7. Derecho comparado

En Colombia, el Código Nacional de Tránsito Terrestre reconoce recursos administrativos contra decisiones emitidas dentro del procedimiento de tránsito, incluyendo reposición y apelación. Este modelo evidencia la importancia de que las decisiones sancionadoras puedan ser revisadas por una instancia superior.

En España, el procedimiento sancionador de tráfico permite al administrado formular alegaciones y presentar recursos frente a multas de tránsito, dentro de plazos determinados. Ello demuestra que las sanciones de tráfico deben estar sujetas a mecanismos de contradicción y revisión.

En Chile, las infracciones de tránsito son conocidas por órganos especializados como los Juzgados de Policía Local, lo que evidencia la importancia de contar con autoridades con conocimiento específico en materia de tránsito. Si bien su modelo no es estrictamente administrativo, resulta útil como referencia comparada sobre especialización en la revisión de infracciones de tránsito.

Estas experiencias internacionales coinciden en un punto central: las sanciones de tránsito y transporte deben contar con mecanismos de revisión que garanticen defensa, imparcialidad, legalidad y proporcionalidad.

2.8. Efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

La presente ley incorpora en el ordenamiento jurídico peruano un órgano especializado de segunda y última instancia administrativa en materia de tránsito y transporte terrestre.

Asimismo, modifica la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, incorporando el reconocimiento legal del Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte.

La competencia del Tribunal se limita a la segunda y última instancia administrativa en vía de apelación. Por tanto, la presente ley no modifica la titularidad de las competencias de fiscalización, instrucción, sanción, regulación, gestión ni administración que corresponden a las entidades de primera instancia.

La norma no elimina las competencias de fiscalización, supervisión, instrucción, control o sanción de las entidades actualmente competentes. Tampoco impide que municipalidades, gobiernos regionales, SUTRAN, ATU o el Ministerio de Transportes y Comunicaciones continúen ejerciendo sus funciones de primera instancia.

El principal efecto de la norma consiste en centralizar la revisión administrativa final en un órgano técnico, especializado y autónomo en sus decisiones.

La aprobación de la ley obligará a las entidades competentes a adecuar sus reglamentos, TUPA, directivas, protocolos, sistemas informáticos y procedimientos de apelación, a efectos de remitir los recursos al Tribunal conforme al cronograma de implementación.

2.9. Análisis costo-beneficio

La presente iniciativa legislativa genera beneficios jurídicos, administrativos, sociales y económicos superiores a los costos de implementación.

a) Sectores beneficiados

Se benefician directamente los conductores, propietarios de vehículos, transportistas, empresas de transporte, operadores, taxistas, conductores de vehículos menores, transportistas de carga, usuarios administrados y ciudadanos afectados por sanciones de tránsito y transporte terrestre.

También se benefician las entidades públicas, debido a que contarán con criterios uniformes, precedentes administrativos y lineamientos que permitirán mejorar la calidad de sus procedimientos sancionadores.

El Poder Judicial también se beneficia, pues una revisión administrativa especializada puede reducir la presentación de demandas contencioso-administrativas innecesarias.

b) Costos de implementación

La creación del Tribunal genera costos vinculados a su organización, personal, plataforma digital, salas especializadas y funcionamiento administrativo.

Sin embargo, dichos costos pueden ser asumidos progresivamente con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, utilizando infraestructura, sistemas digitales y recursos humanos especializados existentes, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

La implementación progresiva permite ordenar el gasto, priorizar materias de mayor incidencia y evitar una carga inmediata sobre la administración pública.

c) Beneficios administrativos

La norma permitirá:

1) Uniformizar criterios sancionadores.

2) Reducir contradicciones entre entidades.

3) Fortalecer la motivación de las resoluciones.

4) Mejorar la calidad de los procedimientos administrativos.

5) Reducir nulidades y arbitrariedades.

6) Agilizar la atención de apelaciones.

7) Fortalecer la interoperabilidad entre entidades.

8) Crear un registro nacional de resoluciones.

9) Establecer precedentes administrativos de observancia obligatoria.

10) Incrementar la confianza ciudadana en la administración pública.

d) Beneficios sociales y económicos

La creación del Tribunal permitirá que las sanciones de tránsito y transporte sean revisadas con criterios de razonabilidad y proporcionalidad, especialmente cuando afecten el trabajo, la licencia de conducir, el vehículo, la autorización de transporte o la continuidad económica del administrado.

Ello resulta especialmente importante en casos de internamiento vehicular, suspensión de licencia, cancelación de autorización o inhabilitación para prestar servicios de transporte, pues dichas medidas pueden afectar directamente los ingresos diarios de personas naturales y pequeñas unidades económicas.

e) Balance costo-beneficio

El balance de la propuesta resulta favorable. Los costos de implementación son razonables y progresivos, mientras que los beneficios institucionales, jurídicos y sociales son significativos.

La ley fortalece el debido procedimiento, mejora la seguridad jurídica, reduce la dispersión de criterios, protege derechos de los administrados y mantiene intacta la potestad fiscalizadora y sancionadora del Estado.

f) Sostenibilidad presupuestal

La presente iniciativa no dispone la ejecución inmediata de gasto público ni crea obligaciones presupuestales automáticas. La implementación del Tribunal se realizará de manera progresiva y se sujetará a la disponibilidad presupuestal, a las leyes anuales de presupuesto, a los instrumentos de gestión institucional, a las normas fiscales vigentes y a la reglamentación que apruebe el Poder Ejecutivo, respetando los límites establecidos en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

Asimismo, la propuesta no autoriza la contratación inmediata de personal, la creación automática de plazas, unidades orgánicas, salas, órganos desconcentrados, créditos presupuestarios ni compromisos financieros no previstos en la Ley de Presupuesto del Sector Público. Su ejecución podrá realizarse mediante la optimización de recursos administrativos, tecnológicos y humanos existentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

2.10. Incidencia ambiental

La presente ley no genera impacto ambiental negativo.

De manera indirecta, puede contribuir a una mejor fiscalización del transporte terrestre, al permitir que las sanciones vinculadas a condiciones técnicas, emisiones contaminantes, transporte informal o incumplimiento de requisitos ambientales sean revisadas por un órgano especializado.

La creación del Tribunal no limita la facultad de las autoridades competentes de retirar de circulación vehículos que representen riesgo ambiental, técnico o de seguridad vial.

2.11. Vinculación con políticas públicas

La presente iniciativa se vincula con las políticas públicas de modernización del Estado, simplificación administrativa, mejora de la calidad regulatoria, seguridad vial, formalización del transporte, digitalización de procedimientos y protección del debido procedimiento administrativo.

Asimismo, contribuye a fortalecer la confianza ciudadana en las instituciones públicas, al establecer una instancia técnica, independiente y especializada para revisar decisiones sancionadoras en una materia de alta incidencia social.

2.12. Conclusión

La creación del Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte responde a una necesidad real del sistema administrativo peruano.

La dispersión de competencias, la existencia de criterios contradictorios, la demora en la resolución de apelaciones y la falta de un órgano especializado afectan la seguridad jurídica de los administrados y debilitan la legitimidad del sistema sancionador.

El Estado debe fiscalizar, sancionar y proteger la seguridad vial; sin embargo, dicha potestad debe ejercerse respetando el debido procedimiento, el derecho de defensa, la razonabilidad, la proporcionalidad y la predictibilidad administrativa.

Por ello, se propone crear el Tribunal Administrativo de Tránsito y Transporte como órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, encargado de resolver en segunda y última instancia administrativa las apelaciones en materia de tránsito y transporte terrestre.

La presente ley no elimina la potestad sancionadora de las entidades competentes ni debilita la seguridad vial. Por el contrario, fortalece el sistema administrativo, mejora la calidad de las decisiones públicas y garantiza que las sanciones sean revisadas por una instancia técnica, imparcial y especializada.