



PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO, A FIN DE REESTRUCTURAR RESPONSABILIDADES DEL PAGO DE MULTAS GENERADAS POR PAPELETAS DE TRÁNSITO

El Grupo Parlamentario PODEMOS PERÚ, a iniciativa del congresista **GUIDO BELLIDO UGARTE**, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 22 literal c), 67, 75 y 76 numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, 'proponen el siguiente proyecto de ley.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE MODIFICA EL DECRETO SUPREMO 016-2009-MTC, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO, A FIN DE REESTRUCTURAR RESPONSABILIDADES DEL PAGO DE MULTAS GENERADAS POR PAPELETAS DE TRÁNSITO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto modificar los artículos 289° y 341° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, a fin de precisar la responsabilidad administrativa del conductor infractor y establecer mecanismos que impidan la imposición de infracciones arbitrarias.

Artículo 2. Modificación de los artículos 289° y 341° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito

Se modifica los artículos 289° y 341° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, en los siguientes términos:

"Artículo 289.- Responsabilidad administrativa

289.1 El conductor del vehículo es responsable administrativamente por las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación.

289.2 La responsabilidad administrativa no se transfiere al propietario del vehículo, salvo que se acredite que este participó directa o indirectamente en la comisión de la infracción. En caso no se identifique al conductor infractor, solo se presume la responsabilidad administrativa del propietario mientras no se acredite documentalmente que el vehículo había sido enajenado, o no

estaba bajo su tenencia o posesión, en el momento de la comisión de la infracción, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable.

289.3 Ante la comisión de una infracción, la imposición de papeletas de tránsito debe vincularse obligatoriamente al número de licencia de conducir o al documento de identidad del conductor, prevaleciendo sobre la titularidad registral del vehículo. En el caso que no se identifique al conductor infractor, la papeleta podrá ser vinculada al vehículo. Aplican los descuentos por reconocimiento voluntario de infracción y pago oportuno de multa, conforme al artículo 336°, numeral 1) de la presente Ley.

289.4 En el caso de infracciones al tránsito de responsabilidad del conductor, que también se encuentren tipificadas en otros reglamentos nacionales, le será aplicada la norma específica; respetándose la responsabilidad del agente infractor establecida en dicha normativa.

289.5 El peatón es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta, que se tipifiquen en el presente Reglamento."

"Artículo 341.- Trámite para la imposición de sanciones no pecuniarias.

1. En los casos en que corresponda aplicar sanciones pecuniarias conjuntamente con las sanciones no pecuniarias de suspensión o cancelación e inhabilitación de la licencia de conducir, por la comisión de infracciones cuya fiscalización sea competencia de la autoridad competente, ésta expedirá la resolución imponiendo ambas sanciones, debiendo ingresarlas inmediatamente al Registro Nacional de Sanciones, bajo responsabilidad funcional.

2. El cómputo de las sanciones de suspensión y cancelación de la licencia de conducir, así como la inhabilitación del conductor por acumulación de puntos, se inicia en la fecha en que queda firme la resolución final o la notificación de la resolución que agota la vía administrativa, conforme al numeral 28.1 del artículo 28° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

3. La autoridad competente debe ejecutar de oficio las sanciones no pecuniarias contenidas en las resoluciones firmes dentro del plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde la notificación o firmeza de la resolución.

4. El incumplimiento injustificado de la ejecución de sanciones pecuniarias o no pecuniarias, una vez firme la resolución administrativa, genera responsabilidad funcional del servidor o funcionario responsable.

5. Las licencias retenidas quedarán bajo custodia de la municipalidad provincial o la SUTRAN, según corresponda."

Artículo 3. Encargo al Poder Ejecutivo

Encárgase al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en coordinación con la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) y las Municipalidades Provinciales, emitir las disposiciones complementarias para la adecuada implementación,



fiscalización y control de la presente Ley en un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles desde su publicación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Único. Derogatoria

Deróguense todas las disposiciones normativas que sean contrarias a la presente Ley.

Congreso de la República

José Alberto Arriola Tueros
Congresista

Lima, octubre de 2025

GUIDO BELLIDO UGARTE
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Juárez C
Heidy Juárez Calle.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. ANTECEDENTES

De acuerdo al artículo 1° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito¹, en dicho cuerpo normativo se establecen *"las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito (...)"*, por tanto se regulan las infracciones y sanciones aplicables a los conductores y propietarios de vehículos motorizados.

Sin embargo, en el entendido de que la legislación no se mantiene estática, en la actualidad se han advertido situaciones en la práctica, que han generado una distorsión en la aplicación del principio de responsabilidad administrativa, ya que las papeletas de tránsito se asocian al vehículo y no al conductor infractor.

Esta situación provoca que los propietarios e incluso los nuevos adquirentes de vehículos transferidos, deban asumir el pago de multas que no les corresponden, por haberse originado antes de la transferencia o sin su participación directa. Esta problemática vulnera los principios de legalidad, razonabilidad y responsabilidad personal, previstos en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, y genera una injusta carga administrativa y económica sobre ciudadanos ajenos a la infracción.

Asimismo, la actual regulación dificulta la depuración del Registro de Propiedad Vehicular, obstaculizando las transferencias legítimas y afectando el mercado automotor formal, dado que las papeletas pendientes impiden la inscripción de nuevas transferencias o la emisión de tarjetas de propiedad. Frente a ello, esta iniciativa legislativa pretende llenar dichos vacíos legales en pro de un Estado eficiente.

En cuanto a proyectos de ley presentados en similar materia, no se cuenta con antecedentes.

1.2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La Asociación Automotriz del Perú (AAP)² ha advertido públicamente que el sistema actual de papeletas y sanciones del tránsito afecta la seguridad jurídica, el mercado automotor y el financiamiento vehicular en el país. Según su exgerente general,

¹ <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#!/detallenorma/H985332>

² <https://aap.org.pe/aap-las-infracciones-de-transito-son-de-responsabilidad-del-conductor-no-del-vehiculo/>

Adrián Revilla, las infracciones de tránsito son de responsabilidad exclusiva del conductor, ya que los vehículos no cometen infracciones. Sin embargo, en la práctica, las sanciones se asocian erróneamente al vehículo, generando deudas administrativas injustas que perjudican a compradores inocentes, entorpecen la transferencia de propiedad vehicular y desincentivan el crédito automotor.

En tal sentido, la AAP ha solicitado al SAT-Lima, al Colegio de Notarios del Perú y a otras entidades competentes que contribuyan a aclarar la incorrecta práctica de transferir las papeletas al nuevo propietario, enfatizando que *"quienes cometen las infracciones de tránsito son las personas, no los objetos"*.

Uno de los principales factores que agrava esta problemática es la presunción automática de responsabilidad del propietario cuando no se identifica al conductor infractor. En la actualidad, el artículo 289° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC dispone que el conductor es responsable administrativamente por las infracciones vinculadas a su conducta, pero que, de no identificarse al infractor, se presume responsable al propietario. No obstante, en la práctica, esta presunción se ha convertido en regla general, con la vinculación de la papeleta al vehículo, lo que consecuentemente genera responsabilidad sistemática de las multas al propietario registrado, incluso cuando este acredita haber transferido el vehículo antes de la comisión de la infracción.

Como resultado, los nuevos adquirentes heredan multas ajenas, debiendo iniciar trámites administrativos o judiciales para desvincularse de responsabilidades que no les corresponden. Este proceso genera costos adicionales, pérdida de tiempo y falta de confianza en las instituciones públicas, afectando además la eficiencia del sistema de fiscalización del tránsito.

Asimismo, el procedimiento sancionador en materia de tránsito no distingue adecuadamente entre el infractor y el propietario, lo que permite que el conductor evada su responsabilidad mientras el propietario asume injustamente las consecuencias. Paralelamente, las sanciones no pecuniarias (como la suspensión o cancelación de licencias) no se ejecutan oportunamente, debilitando el carácter preventivo y educativo del sistema. Los registros de infracciones tampoco se actualizan ni depuran con celeridad, ocasionando duplicidades, errores de vinculación y falta de interoperabilidad entre las entidades involucradas.

De este modo, actualmente, se evidencian las siguientes deficiencias:

- Las papeletas de tránsito se asocian al vehículo y no al conductor infractor.
- Los nuevos propietarios heredan multas ajenas al adquirir un vehículo usado.
- No existe un mecanismo de depuración automática cuando se acredita una transferencia anterior a la infracción.
- No se aplica responsabilidad funcional a los funcionarios que incumplen la ejecución de sanciones firmes.

- El sistema carece de interoperabilidad efectiva entre el MTC, SUNARP, SUTRAN y las municipalidades provinciales.

Frente a esta problemática, la presente iniciativa legislativa propone precisar la responsabilidad administrativa y económica por infracciones de tránsito, garantizando que las sanciones recaigan exclusivamente sobre el conductor infractor y no sobre el vehículo ni sobre el propietario actual o futuro.

ARGUMENTOS NORMATIVOS:

El presente proyecto de ley encuentra pleno sustento en los principios y disposiciones de la Constitución Política del Perú, que orientan la organización democrática del Estado, la protección de los derechos fundamentales y el respeto al principio de legalidad en el ejercicio de la potestad sancionadora.

El artículo 43° de la Constitución establece que la República del Perú es democrática, social, independiente y soberana. Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, lo que implica que todas las entidades del Estado deben ejercer sus competencias dentro del marco de la ley, garantizando la unidad jurídica del ordenamiento nacional. La presente iniciativa respeta este principio al proponer una modificación normativa que unifica criterios de responsabilidad administrativa en materia de tránsito, evitando interpretaciones arbitrarias y asegurando la coherencia del sistema sancionador en todo el territorio nacional.

El artículo 44° de la Carta Magna impone al Estado el deber primordial de garantizar la plena vigencia de los derechos humanos y promover el bienestar general basado en la justicia y el desarrollo equilibrado de la Nación. Este mandato se traduce en la obligación de las autoridades de aplicar sanciones administrativas de forma justa, razonable y proporcional, respetando el debido proceso y la presunción de inocencia. Por ello, la propuesta de reforma busca corregir una práctica administrativa injusta que afecta a propietarios y adquirentes de vehículos, al imponerles sanciones que no les corresponden y que vulneran sus derechos de propiedad y defensa.

Asimismo, el artículo 51° de la Constitución consagra el principio de supremacía normativa, estableciendo que la Constitución prevalece sobre toda norma legal, y la ley sobre las normas de inferior jerarquía. En ese sentido, el proyecto de ley reafirma el principio de jerarquía normativa, al modificar disposiciones reglamentarias que se han venido aplicando en contradicción con los derechos constitucionales de los ciudadanos y con los principios de responsabilidad personal y legalidad administrativa.

Por otro lado, el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, cuyos artículos 248° y 249° reconocen que toda sanción administrativa debe imponerse respetando el principio de responsabilidad personal, es decir, solo a quien comete

el hecho infractor, y que el procedimiento debe sujetarse a las garantías del debido procedimiento administrativo. Al aplicarse actualmente las papeletas de tránsito al vehículo en lugar de al conductor infractor, se transgrede este principio esencial, generando actos administrativos arbitrarios y contrarios al orden jurídico.

De igual modo, el proyecto se apoya en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, cuyo artículo 28° establece las reglas para la imposición de sanciones administrativas en materia de transporte y tránsito. Esta norma dispone que las sanciones deben aplicarse al infractor identificado, y que los procedimientos sancionadores deben garantizar la proporcionalidad y razonabilidad de las medidas adoptadas. En consecuencia, la reforma propuesta busca alinear el Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC) con los principios de dicha ley, precisando que la responsabilidad recae en el conductor y no en el propietario o el vehículo.

Por otro lado, el Decreto Supremo N° 025-2021-MTC, que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, regula la acumulación y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por los conductores. Su correcta aplicación depende de la identificación del infractor, por lo que mantener un sistema que imputa la falta al vehículo distorsiona la eficacia del régimen de puntos y genera descoordinación entre autoridades. En este contexto, la modificación propuesta refuerza la lógica del sistema de puntos, al vincular la sanción directamente con la licencia de conducir del responsable.

Finalmente, la iniciativa encuentra respaldo en la Ley N° 30057, Ley del Servicio Civil, que regula la responsabilidad funcional de los servidores públicos. Dicha norma dispone que los funcionarios deben cumplir con diligencia los actos administrativos firmes, bajo sanción por omisión o negligencia. En tal sentido, la propuesta incorpora en el artículo 341° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC la obligación de ejecutar las sanciones pecuniarias y no pecuniarias en un plazo máximo de treinta días, estableciendo que el incumplimiento injustificado generará responsabilidad funcional del servidor encargado. Esta disposición asegura la eficacia del sistema sancionador, la celeridad administrativa y la rendición de cuentas de los funcionarios públicos.

Estos cambios se sustentan en los principios constitucionales de legalidad, debido procedimiento, buena fe administrativa, presunción de inocencia y responsabilidad personal, reconocidos por la Constitución Política del Perú y por la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Con la aprobación de esta norma, se restablecerá la seguridad jurídica en la imposición de papeletas, se fortalecerá la confianza en el sistema financiero y automotor, y se promoverá una gestión pública más justa, eficiente y transparente. La norma producirá efectos positivos inmediatos, asegurando que las sanciones de

tránsito se apliquen conforme a la ley y a la verdadera responsabilidad del infractor, contribuyendo al orden, la justicia administrativa y el desarrollo económico del país.

1.3. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

La presente iniciativa legislativa pretende modificar los artículos 289° y 341° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC para:

1. Precisar que la responsabilidad administrativa será exclusivamente del conductor infractor.
2. Establecer que las papeletas se vincularán al número de licencia o documento de identidad del conductor.
3. Impedir que las sanciones se trasladen automáticamente al propietario o al nuevo adquirente.
4. Determinar que el incumplimiento de la ejecución de sanciones firmes generará responsabilidad funcional del servidor o funcionario responsable.
5. Garantizar la ejecución oportuna de las sanciones pecuniarias y no pecuniarias.
6. Ordenar la interoperabilidad entre el MTC, SUNARP, SUTRAN y municipalidades provinciales para el cruce de información y depuración automática de registros.

1.5. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito
- Decreto Supremo N° 025-2021-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y establece otras disposiciones
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 30057, Ley del Servicio Civil

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no colisiona con ninguna norma constitucional, no contraviene ninguna disposición legal del ordenamiento jurídico peruano. Por el contrario, con la entrada en vigencia de la Ley se regulará en el Código de Tránsito, nuevos criterios de responsabilidad directa del conductor, se eliminarán los traslados automáticos de sanciones a propietarios inocentes, se exigirá la ejecución inmediata de las resoluciones firmes por parte de las autoridades competentes, se generará responsabilidad funcional por incumplimiento de ejecución de sanciones y se

fortalecerá la coordinación interinstitucional para garantizar la eficacia del sistema de papeletas.

En ese sentido las modificaciones que hace la presente iniciativa legislativa son las siguientes:

DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO – CÓDIGO DE TRÁNSITO	
REGULACION VIGENTE	MODIFICACIÓN
Artículo 289.- Responsabilidad administrativa El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación. Cuando no se llegue a identificar al conductor infractor, se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable. En el servicio de transporte, se considerará al conductor como el tenedor del vehículo. En este caso, corresponde al propietario o legítimo poseedor del vehículo probar indubitablemente quién era el responsable de la conducción del mismo, al momento de cometerse la infracción, para que no le sea aplicado el supuesto previsto en el párrafo anterior.	Artículo 289.- Responsabilidad administrativa <i>289.1 El conductor del vehículo es responsable administrativamente por las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación.</i> <i>289.2 La responsabilidad administrativa no se transfiere al propietario del vehículo, salvo que se acredite que este participó directa o indirectamente en la comisión de la infracción. En caso no se identifique al conductor infractor, solo se presume la responsabilidad administrativa del propietario mientras no se acredite documentalmente que el vehículo había sido enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, en el momento de la comisión de la infracción, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable.</i> <i>289.3 Ante la comisión de una infracción, la imposición de papeletas de tránsito debe vincularse obligatoriamente al número de licencia de conducir o al documento de identidad del conductor, prevaleciendo sobre la titularidad registral del vehículo. En el caso que no se identifique al conductor infractor, la papeleta podrá ser vinculada al vehículo. Aplican los</i>

En el caso de infracciones al tránsito de responsabilidad del conductor, que también se encuentren tipificadas en otros reglamentos nacionales, le será aplicada la norma específica; respetándose la responsabilidad del agente infractor establecida en dicha normativa. El peatón es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta, que se tipifiquen en el presente Reglamento.	descuentos por reconocimiento voluntario de infracción y pago oportuno de multa, conforme al artículo 336°, numeral 1) de la presente Ley. 289.4 En el caso de infracciones al tránsito de responsabilidad del conductor, que también se encuentren tipificadas en otros reglamentos nacionales, le será aplicada la norma específica; respetándose la responsabilidad del agente infractor establecida en dicha normativa. 289.5 El peatón es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta, que se tipifiquen en el presente Reglamento.
Artículo 341.- Trámite para la imposición de sanciones no pecuniarias 1. En los casos en que corresponda aplicar sanciones pecuniarias conjuntamente con las sanciones no pecuniarias de suspensión o cancelación e inhabilitación de la licencia de conducir, por la comisión de infracciones cuya fiscalización sea competencia de la autoridad competente, ésta expedirá la resolución imponiendo ambas sanciones, debiendo ingresarlas inmediatamente al Registro Nacional de Sanciones, bajo responsabilidad funcional.	Artículo 341.- Trámite para la imposición de sanciones no pecuniarias 1. En los casos en que corresponda aplicar sanciones pecuniarias conjuntamente con las sanciones no pecuniarias de suspensión o cancelación e inhabilitación de la licencia de conducir, por la comisión de infracciones cuya fiscalización sea competencia de la autoridad competente, ésta expedirá la resolución imponiendo ambas sanciones, debiendo ingresarlas inmediatamente al Registro Nacional de Sanciones, bajo responsabilidad funcional. 2.El cómputo de las sanciones de suspensión y cancelación de la licencia de conducir, así como la inhabilitación del conductor por acumulación de puntos, se inicia en la fecha en que queda firme la resolución final o la notificación de la resolución que agota la vía administrativa, conforme al numeral 28.1 del artículo 28° de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

2. Las licencias retenidas quedarán bajo custodia de la municipalidad provincial o la SUTRAN, según corresponda.	3.La autoridad competente debe ejecutar de oficio las sanciones no pecuniarias contenidas en las resoluciones firmes dentro del plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde la notificación o firmeza de la resolución. 4.El incumplimiento injustificado de la ejecución de sanciones pecuniarias o no pecuniarias, una vez firme la resolución administrativa, genera responsabilidad funcional del servidor o funcionario responsable". 5.Las licencias retenidas quedarán bajo custodia de la municipalidad provincial o la SUTRAN, según corresponda.
---	---

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Esta propuesta legislativa, no irroga gastos adicionales en el presupuesto del sector público, ajustándose a lo dispuesto en literal a) del inciso 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, de igual manera su aplicación se plantea en el marco de lo establecido, que se financia con cargo a los presupuestos institucionales de los sectores involucrados para el cumplimiento de sus funciones, en el marco de sus competencias y sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

Los beneficios de la presente iniciativa legislativa son los siguientes:

ACTORES INVOLUCRADOS	ANÁLISIS	
	BENEFICIO	COSTO
ESTADO	• Se fortalecerá la seguridad jurídica en los procedimientos sancionadores. • Se mejorará la eficiencia administrativa y el cumplimiento de las resoluciones firmes. • Se reducirá la carga de procesos contencioso-administrativos derivados de sanciones erróneas. • Se promoverá la transparencia y la rendición de cuentas funcional.	Aprobación de la Ley y adecuación de la Ley
	• Se garantizará el principio de justicia administrativa y la responsabilidad personal.	

SOCIEDAD	• Se eliminarán sanciones arbitrarias o injustas contra propietarios inocentes. • Se protegerá al consumidor automotor y se fortalecerá el mercado formal. • Se fomentará la confianza ciudadana en el sistema de tránsito y transporte.	Ninguno
-----------------	--	----------------

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene relación directa con las políticas de Estado en función a la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2024-2025, contenida en RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO N° 006-2024-2025-CR, según se detalla:

OBJETIVO: I. DEMOCRACIA Y ESTADO DE DERECHO

Política de Estado: 1. FORTALECIMIENTO DEL RÉGIMEN DEMOCRÁTICO Y ESTADO DE DERECHO, respecto al siguiente tema:

1. FUNCIONAMIENTO DE LOS ÓRGANOS Y ORGANISMOS DEL ESTADO.

OBJETIVO: IV. ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO

Política de Estado: 24. AFIRMACIÓN DE UN ESTADO EFICIENTE Y TRANSPARENTE, respecto al siguiente tema:

93. TRANSPARENCIA EN EL ESTADO

Política de Estado: 28. PLENA VIGENCIA DE LA CONSTITUCIÓN Y DE LOS DERECHOS HUMANOS Y ACCESO A LA JUSTICIA E INDEPENDENCIA JUDICIAL, respecto al siguiente tema:

98. MODIFICACIÓN EN TRÁMITES LEGALES Y EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES Y PROCESOS ADMINISTRATIVOS.