CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
06 JUN. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 5:35 pm

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE DE MANERA EXCEPCIONAL LA TRAMITACION POR PRIMERA VEZ DE LICENCIA DE CONDUCIR CON LA FINALIDAD DE PREVENIR ACTOS DE CORRUPCION

Los Congresistas de la República que suscriben integrantes del Grupo Parlamentario de Acción Popular" a iniciativa del congresista **JHAEC DARWIN ESPINOZA VARGAS**, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que le confiere los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú en concordancia con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la Republica
Ha dado la Ley siguiente:

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE DE MANERA EXCEPCIONAL LA TRAMITACION POR PRIMERA VEZ DE LICENCIA DE CONDUCIR CON LA FINALIDAD DE PREVENIR ACTOS DE CORRUPCION

ARTÍCULO 1.- OBJETO DE LA LEY

La presente Ley tiene por objeto establecer de manera excepcional la tramitación por primera vez de licencia de conducir, a todas aquellas personas por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre por la cual se les impuso la papeleta de tránsito M03; que hubieran cometido a nivel nacional; con la finalidad de prevenir actos de corrupción.

ARTÍCULO 2.- FINALIDAD DE LA LEY

La finalidad de la presente ley es:

2.1) Concédase amnistía a favor de los transportistas y conductores de servicio de transporte público terrestre de personas y de servicio de transporte público terrestre de pasajeros en vehículos menores, por la comisión de infracciones a la normatividad de transporte y tránsito terrestre por la cual se les impuso la **papeleta de tránsito M03** que hubieran cometido a nivel nacional, cuya sanción es de naturaleza pecuniaria y de inhabilitación, que se encuentran tipificadas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC; el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2008-MTC; el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito —Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC; y, las Ordenanzas Municipales que regulan el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores en el marco de la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y su Reglamento.

2.2) La amnistía indicada en el numeral 2.1 del presente artículo es aplicable a las infracciones cometidas 03 años anteriores de la entrada en vigencia de la presente Ley, y tiene por efecto autorizar de manera excepcional la tramitación por primera vez de la licencia de conducir y eliminar legalmente el hecho infractor y producir la conclusión y/o archivo del procedimiento administrativo sancionador, incluida la etapa de ejecución coactiva (lo que incluye costas y costos del procedimiento de cobranza coactiva), siempre que el infractor pague la totalidad de la multa impuesta referida a la **papeleta de tránsito M03**.

2.3) Se excluyen del beneficio de la amnistía indicada a las siguientes personas:

- Hayan causado un accidente de transito
- Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

UNICA. - La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

Lima, mayo del 2024

Firmado digitalmente por: CORDERO JON TAY LUIS GUSTAVO FIR 15300817 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 31/05/2024 15:46:55-0500

Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 16:24:26-0500

Firmado digitalmente por: FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/05/2024 17:03:57-0500

Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 29/05/2024 18:32:06-0500

Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Hernan FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 29/05/2024 18:31:55-0500

Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/05/2024 14:22:10-0500

Firmado digitalmente por: DOROTEO CARBAJO Raul Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/06/2024 16:38:24-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **JUNIO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8098/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

1. INTRODUCCION

La licencia de conducir o brevete, es obligatoria para toda persona que se ponga al volante, es el único certificado que comprueba que estas capacitado para manejar un vehículo, por tanto, te autoriza a moverte en auto por todo el territorio nacional.

El Reglamento nacional de Transito describe la **papeleta M03** como: "Conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o, en su defecto, un permiso provisional". Una falta considerada "muy grave", ya que significa que el automovilista nunca lo ha obtenido y, por tanto, no está autorizado para manejar.

Dada la gravedad de la infracción, la Ley contempla una multa que asciende al 50% de una Unidad Impositiva Tributaria (UIT), que para el año 2024 corresponde a S/ 2,575 y que recae sobre el propietario del vehículo. Además, se inhabilita al conductor para obtener la Licencia de Conducir por tres años y se interna el vehículo hasta que se haya puesto al día con el pago de la multa[1].

Tabla de Infracciones - Reglamento Nacional de Tránsito

Falta	Infracción	Calificación	Monto S/	Con descuento (*)	Sanción	Puntos	Medida Preventiva	Solidario
M03	Conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.	Muy Grave	2,150.00	2,150.00	Multa e inhabilitación para obtener licencia de conducir por tres (3) años	0	Internamiento del vehículo	Propietario

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito y modificatorias.

[1] https://www.autofact.pe/blog/mi-auto/papeletas/papeleta-m03#:~:text=El%20Reglamento%20de%20Nacional%20de,no%20est%C3%A1%20autorizado%20para%20manejar.

Es importante distinguir a esta papeleta de otras similares para no caer en confusión. Estas son las infracciones que se relacionan con el brevete:

- **Papeleta M04:** Conducir con el brevete retenido, suspendido o estando inhabilitado para obtenerlo.
- **Papeleta M05:** Conducir un vehículo con una categoría distinta, que no corresponde al que se conduce.
- **Papeleta G58:** No presentar los documentos obligatorios de identificación, que son la Tarjeta de Identificación Vehicular, la Licencia de Conducir, el Documento Nacional de Identidad.

Debido a las características de esta infracción, el Reglamento de Tránsito estipula que los descuentos aplicables a las multas en general no se consideran para la **papeleta M03**, pues corresponde a una conducta de alto riesgo que pone en peligro la vida e integridad física de todos los usuarios de la vía.

Así, no importa si pagas en los primeros días desde que se impone la multa o después, la única opción que tendrás será pagar el 100% de la multa. Te recomendamos realizar el pago tan pronto como puedas porque, si te retienen el vehículo, se sumará deudas por concepto de parqueo.

De lo contrario, también hay la opción de impugnar la multa durante los primeros cinco días hábiles desde que notifican la infracción.

2. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú establece que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado. Sobre el particular, el Tribunal Constitucional tiene señalado que (...) *la dignidad de la persona humana constituye un valor y un principio constitucional portador de valores constitucionales que prohíbe, consiguientemente, que aquélla sea un mero objeto del poder del Estado o se le dé un tratamiento instrumental. Pero la dignidad también es un dínamo de los derechos fundamentales; por ello es parámetro fundamental de la actividad del Estado y de la sociedad, así como la fuente de los derechos fundamentales. De esta forma la dignidad se proyecta no*

sólo defensiva o negativamente ante las autoridades y los particulares, sino también como un principio de actuaciones positivas para el libre desarrollo de la persona y de sus derechos[2].

Se puede observar que la dignidad humana y los derechos fundamentales que de ella se derivan constituyen los parámetros básicos de la actividad estatal, para cuyo cumplimiento el Estado exige no sólo obligaciones negativas para no verse afectado, sino también obligaciones positivas, que implican realizar determinadas acciones. para que el Estado pueda actuar. promover y lograr efectivamente. Por lo tanto, el Estado no sólo tiene la obligación de no violar los derechos fundamentales, sino también la obligación de crear las condiciones para la plena implementación de los derechos fundamentales.

En este sentido, el artículo 44 de la Constitución Política del Perú señala que el deber primordial del Estado es: garantizar la plena efectividad de los derechos humanos para proteger la seguridad de las personas contra amenazas, promover el bienestar general basado en la justicia; y un desarrollo nacional equilibrado. De manera similar, el artículo 58 de la constitución política del Perú establece que el Estado dirige el desarrollo del país y tiene un papel central en la promoción del empleo, la salud, la educación, la seguridad, los servicios públicos y la infraestructura, mientras que el artículo 59 establece que el Estado promueve la creación de prosperidad. y garantías. libertad de trabajo y libertad de comercio, comercio e industria, y dispone expresamente que el ejercicio de las anteriores libertades no será perjudicial para la moral, la salud o la seguridad pública.

Ahora bien, el presente Proyecto de Ley tiene por objeto aprobar una Amnistía a favor de los prestadores del servicio transporte público de personas y del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores, por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, específicamente la **papeleta de tránsito M03**, ello con la finalidad de brindarles una oportunidad para regularizar su situación ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Respecto de la amnistía, el artículo 102 de la Constitución Política del Perú establece que el Congreso de la República tiene las siguientes atribuciones:

[2] EXP. N.º 10087-2005-PNTC. FJ 5

Artículo 102.- Son atribuciones del Congreso:

1. Dar leyes y resoluciones legislativas, así como interpretar, modificar o derogar las existentes.
2. Velar por el respeto de la Constitución y de las leyes, y disponer lo conveniente para hacer efectiva la responsabilidad de los infractores. (...).
6. Ejercer el derecho de amnistía. (...)

El diccionario de la Real Academia de Española, señala que el término Amnistía hace referencia al "Perdón de cierto tipo de delitos, que extingue la responsabilidad de sus autores' En esa línea, en el Código Penal peruano establece en su artículo 89 que la Amnistía "(...) elimina legalmente el hecho punible a que se refiere e implica el perpetuo silencio respecto de él. E/indulto suprime la pena impuesta".

Por su parte, el Tribunal Constitucional señaló en la su sentencia recaída en el Expediente N° 013-96-1/TC que "(...) La amnistía es un derecho que el Congreso ejerce en nombre de la sociedad a fin de aplicar el olvido a ciertos tipos de delito, los cuales se tienen como hechos no punibles, y se considera como nunca perpetrados."

En resumen, la amnistía es una institución jurídica a través de la cual el Congreso de la República indulta delitos, previniendo así conductas delictivas y sus consecuencias jurídicas. Además, cabe señalar que existen muchas disposiciones al respecto en el Código Penal, pero no existen disposiciones correspondientes en el ámbito del derecho administrativo en nuestro país. La razón de esta situación es que los ordenamientos jurídicos antes mencionados han tenido históricamente una amplia difusión en el ámbito del derecho penal.

Sin embargo, aunque la amnistía se ha desarrollado y aplicado en gran medida en el derecho penal, esto no significa que su aplicación se limite a los delitos penales, ya que, dada la uniformidad de las leyes penales nacionales, también se aplica a las infracciones administrativas.

Sobre la unidad del *ius puniendi* del Estado, el Tribunal Constitucional ha señalado que de la misma se derivan tanto el Derecho Penal como el Derecho Administrativo sancionador, ambos están sujetos a los mismos principios, a pesar de pequeñas diferencias.

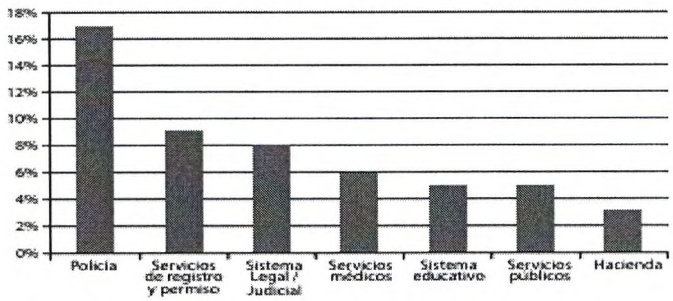
En ese sentido, en la medida que, tanto el Derecho Penal como el Derecho Administrativo Sancionador son manifestaciones del *ius puniendi* del Estado, tal como lo ha reconocido nuestro Tribunal Constitucional, el cual consiste en el derecho del Estado de imponer castigos, resulta viable que el Congreso de la República pueda aprobar Leyes de amnistía respecto de infracciones administrativas.

3. CORRUPCIÓN EN LA POLICÍA DE TRÁNSITO

La policía es una institución vulnerable a la corrupción en varios niveles. Esto se refleja claramente, por ejemplo, en la percepción de los ciudadanos alrededor del mundo. El Barómetro de 2006, para el que se entrevistaron ciudadanos de América, África, Asia y Europa, muestra de forma contundente que los sobornos a policías son algo cotidiano, y que son más frecuentes fuera de Europa y Norteamérica. En el mundo, 17 por ciento de los encuestados afirma haber pagado sobornos a policías (gráfica 1), África y Latinoamérica son las regiones más afectadas. En el Barómetro de 2009, el porcentaje global aumentó hasta 21 por ciento.

HADY FINK Y FRÉDÉRIC BOEHM

GRÁFICA 1. Porcentaje de personas que informaron haber pagado sobornos, en los 12 meses anteriores, por servicio.



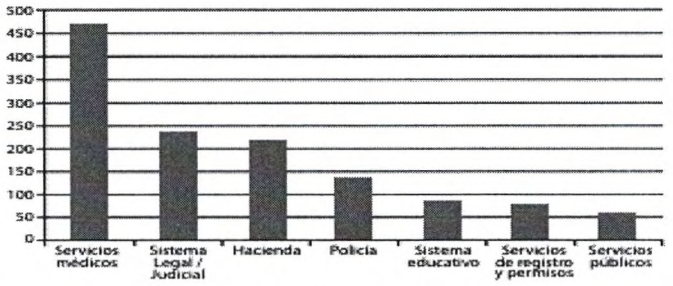
Fuente: Barómetro Global de la Corrupción, 2006.

El

informe de Transparencia Internacional destaca que en Latinoamérica aproximadamente uno de cada tres encuestados que tuvieron contacto con la policía declaró haber pagado sobornos. Sin embargo, como lo muestra la gráfica 2, el costo del pago de sobornos a policías en esta región es significativamente menos alto en comparación con lo que se tiene que pagar en otros sectores como los servicios médicos, el sistema legal y hacienda. Pero multiplicado por la frecuencia, queda claro que los sobornos que se pagan a la policía tienen un impacto no despreciable en el bolsillo del ciudadano medio.

Como veremos a continuación, hay varios aspectos y características de las instituciones policiacas que apuntan a que haya un alto riesgo de corrupción. Por supuesto, hay que tener en cuenta por un lado que la corrupción es un fenómeno complejo (véase Boehm y Lambsdorff 2009) y, por otro, que también la policía es una organización compleja con varios niveles y diferentes actores y procesos.

GRÁFICA 2. Latinoamérica. Costo medio del último soborno que se pagó (€).



Fuente: Barómetro Global de la Corrupción, 2006.

Es importante diferenciar entre el soborno, que es el pago de dinero por un favor corrupto y la extorsión, que es la extracción de sobornos a través del uso de la violencia o de amenazas. Aunque tienen una apariencia similar pues en ambos casos se intercambia dinero entre dos o más personas, los mecanismos que los rigen son muy diferentes. Se paga un soborno para obtener algo a lo cual uno no tiene derecho, o para evitar un costo que se debiera pagar, como puede ser una multa de tránsito. La extorsión, en cambio, se paga para obtener un servicio al que uno tiene derecho –es una especie de impuesto adicional– o como pago por una sanción inventada, que uno no ha cometido[3].

[3] https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13718501003

Es importante diferenciar entre soborno y extorsión porque existen diferencias a la hora de luchar contra cada uno de estos fenómenos. Un conductor que ignora un semáforo puede sobornar a un policía para eludir la sanción oficial. Una posible –y clásica– política anticorrupción, en este caso, consiste en ofrecer recompensas a los policías que sancionen a los conductores que pasan en rojo. Así tienen un incentivo para cumplir con su misión y no dejarse sobornar por "cerrar los ojos". Pero esta política, a priori muy sensata, tiene un efecto perverso: la recompensa incentiva a los policías a detener conductores al azar, acusándolos de una infracción inexistente. La recompensa que debería evitar el soborno lleva a cometer un acto de extorsión. La clave para entender esta transformación del soborno en extorsión es que el conductor no puede demostrar que no se pasó en rojo, porque es la palabra del policía contra la palabra del conductor. Si hubiera cámaras instaladas en cada semáforo habría un control, tanto de los conductores como de los policías, y no se daría esa transformación.

El mayor problema relacionado con el estudio de la corrupción es que ésta, en la mayoría de los casos, tiene lugar en la sombra. Además, en los acuerdos corruptos entre dos partes –con excepción de la extorsión– ambas ganan. A priori, no existe ningún incentivo para romper el acuerdo y denunciar el acto de corrupción.

En otras palabras, es difícil obtener datos tanto sobre la incidencia, como sobre los mecanismos que rigen tales acuerdos corruptos. Para tener una idea de la incidencia se pueden usar encuestas de percepción como el Barómetro de Transparencia Internacional, o el Índice de Percepciones de Corrupción de la misma organización, el cual se elabora basándose en las percepciones de expertos. Otra manera es contar los casos de corrupción. Pero los estudios que miden casos de corrupción en el sistema judicial realmente no miden el nivel de su incidencia, sino más bien la eficacia de la justicia en procesar casos de corrupción en términos de tiempo medio de duración de los procesos, o el número de casos de corrupción procesados. El problema es que el nivel de corrupción real en un país puede ser más alto que en otro con menos casos procesados[4].

[4] https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13718501003

La corrupción policial y las infracciones de tránsito son conceptos ampliamente reconocidos a nivel internacional, pues este problema existe no sólo en el Perú, sino también en países del mundo. Perú ha visto un repugnante aumento de la corrupción policial, ya que los efectos de la corrupción en la policía y los ciudadanos pueden reconocerse cuando cometen infracciones de tránsito.

La corrupción policial repercute en el incumplimiento de las normas de circulación, ya que hoy se sabe que la corrupción no se erradica para garantizar el correcto cumplimiento de las administraciones públicas, sobre todo porque los controles existentes son pocos y no del todo eficaces, sino porque, por el contrario, Por el contrario, estos casos no sólo no han disminuido, sino que siguen aumentando cada año. Una de las principales causas de este problema es la pérdida de control sobre la vigilancia policial en las zonas de tránsito. En consecuencia, en lugar de erradicarse, la corrupción policial se ha vuelto más grave y se está apoderando del público y de las autoridades.

II.- FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Los conductores que ignoran las señales de tráfico pueden sobornar a la policía a la policía para evitar sanciones oficiales. En este caso, es posible una política clásica. La lucha contra la corrupción premia a los policías que castigan a los conductores rojos. Por lo tanto, tienen un incentivo para completar la tarea sin aceptar un soborno. Porque "cerraron los ojos"; pero esta política a priori muy razonable tiene un efecto negativo. Esta recompensa anima a la policía a detenerte y acusarte de incumplimiento. Deben evitarse los sobornos que conduzcan a la extorsión. La clave para entender esta transición del soborno a la extorsión es que el conductor no puede probar que no se ha puesto rojo, porque es lo contrario de lo que dijo el conductor.

Además, el papel de la policía, tanto política como actual, se cuestiona en la práctica, ya que nuestra policía actual es vista como una institución altamente corrupta similar a la situación anterior. Esto se debe a que se dice que la mayoría de sus miembros están involucrados en actividades corruptas y violan las leyes de tránsito, creando una brecha entre la percepción de la policía y los ciudadanos comunes.

Como la corrupción es parte de la cultura, esta corrupción también tiene aliados. Por tanto, la corrupción tiene por objeto promover el desarrollo de todas las actividades lícitas, porque ofende la moral de las personas, de las instituciones públicas o privadas y de la sociedad en su conjunto. Acciones ilegales como el mal uso de fondos públicos, socavar la integridad de los funcionarios públicos o sobornarlos ofenden la dignidad humana y dañan la reputación de las instituciones. La corrupción en el sector privado hace que los precios de los bienes y servicios aumenten porque los aumentos ilegales en cantidad son necesarios para obtener ventajas comerciales o industriales. La brecha entre los gobiernos federal, provincial y territorial se amplía en la esfera pública, ya que el soborno es más común cuando la inversión pública se desvía hacia proyectos de infraestructura.

No hay que olvidar que la corrupción no sólo degrada los servicios públicos, la infraestructura y los bienes que necesitan los ciudadanos, sino que también supone una carga para los presupuestos fiscales. Finalmente, como respuesta a esta práctica poco ética, los funcionarios públicos no se han adaptado mucho a las deficiencias de este tipo de actividad y están mejorando las operaciones diarias solo para prevenir el acoso y promover una buena cultura moral, ética y moral.

Cabe mencionar a Cohaila y otros (2013) hacen mención que los que nos dicen que un informe del Observatorio Anticorrupción del Ministerio de Justicia de Perú mostro al 80% de casos de la PNP devueltos al sistema judicial estaban relacionados con corrupción menor. Del total, el 49,9% correspondió a tráfico soborno, y el 87,4% a soborno de conductores que infringieron las normas de tránsito, los que mayormente son en el transporte público, y no lograron resolver todo el conflicto, que es el factor principal. Las acciones que deben demostrarse antes de que los usuarios descarten los problemas no resueltos son ineficaces[5].

Asimismo, la corrupción es hoy sin duda un obstáculo para la sociedad y el Estado, siendo especialmente deseable la satisfacción de sus integrantes. Por lo

[5] Cohaila, E., Quinteros, V., Castillo, R. & Chávez, C. (2013). Micro corrupción en la Policía Nacional del Perú: El caso de las coimas de tránsito en Lima Metropolitana. http://www.minjus.gob.pe/wp-content/uploads/2013/05/INFORMES-PNP_final.pdf

tanto, está claro que quienes antes se preocupaban menos por la transparencia y la equidad en las instituciones públicas están utilizando la corrupción en detrimento de quienes invierten en instituciones públicas tanto interna como externamente.

El juego se produce cuando un conductor ofrece o paga un soborno a la policía para perjudicar al Estado y a la sociedad en general. Por otro lado, no confía en la policía, lo que socava la legitimidad de sus funciones en la administración policial, así como la seguridad y el orden interno de la población. Por otro lado, también fomenta el comportamiento deshonesto por parte de los conductores acostumbrados a infringir las normas de tráfico y da a los ciudadanos la idea equivocada de que cualquier infracción de tráfico puede evitarse fácilmente simplemente denunciándola a la policía.

El soborno se ha convertido en parte de la vida peruana, al igual que las anteriores (generalmente discretas) donaciones económicas después de infracciones de tránsito. De esta forma se pueden evitar algunas obligaciones administrativas y sanciones: multas, puntos del sistema del permiso de conducir, revocación del permiso de conducir o almacenamiento del coche en el almacén municipal.

Por lo tanto, el problema a abordar es la corrupción policial y las infracciones de tránsito en Perú, y encontramos que el principal problema de la corrupción es que no se erradica para garantizar el cumplimiento en la administración pública, especialmente porque hay poca inspección. No es totalmente eficaz, sino que no disminuye y el número de casos de corrupción policial aumenta cada año.

El principal factor que causa este problema es que la zona de transición no está bajo control policial. A pesar de las nuevas medidas de control, se han producido tales malas prácticas. El tiempo ha dejado atrás a la sociedad y a las autoridades.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

En atención a la problemática descrita, con la presente propuesta legislativa se plantea establecer de manera excepcional la tramitación por primera vez de licencia de conducir, a todas aquellas personas por las infracciones a las normas

de transporte y tránsito terrestre por la cual se les impuso la papeleta de tránsito M03; que hubieran cometido a nivel nacional; con la finalidad de prevenir actos de corrupción.

No obstante, se excluyen del beneficio de la amnistía indicada a las siguientes personas:

- Hayan causado un accidente de transito
- Hayan conducido con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos.

III. IMPACTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL

La presente Ley no modifica ni deroga ninguna norma del sistema jurídico nacional.

IV. ANALISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación del presente Proyecto de Ley no genera un gasto para el Erario Nacional, porque que su cumplimiento no requiere gasto adicional a los sectores encargados de su aplicación; sin embargo, se reducirá los actos de corrupción a nivel de tránsito terrestre.

En este sentido, la medida es necesaria porque ninguna otra medida es igualmente adecuada para promover la libertad económica y el ejercicio del derecho fundamental al trabajo, siendo menos perjudicial para los objetivos del poder ejecutivo. Disuadir las actividades ilegales y garantizar la seguridad del tráfico rodado.

V. VINCULACION CON LAS POLITICAS DEL ACUERDO NACIONAL Y AGENDA LEGISLATIVA

La propuesta de establecer de manera excepcional la tramitación por primera vez de licencia de conducir, a todas aquellas personas por las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre por la cual se les impuso la papeleta de tránsito M03; que hubieran cometido a nivel nacional; se alinea estrechamente con los principios establecidos en el Acuerdo Nacional Peruano.

Además, la propuesta guarda relación con la Política de Estado expresado en el acuerdo nacional, la iniciativa legislativa propuesta tiene concordancia y sustento en la Política de Estado N° 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

Asimismo, guarda relación con la Agenda Legislativa del Congreso de la República, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso 002-2023-2024-CR, específicamente con la Política de Estado 24 referida a la afirmación de un estado eficiente y transparente, tema 100 sobre "Modernización y eficiencia de la gestión del estado y la administración pública".