



Proyecto de Ley N° 11781 / 2024-CR

Jorge Luis Flores Ancachi  
Congresista de la República

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres



**SUMILLA: PROYECTO DE LEY QUE GARANTIZA LA PROPORCIONALIDAD Y RAZONABILIDAD DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS DE TRANSITO, ESTABLECIENDO LAS CIRCUNSTANCIAS Y FIJANDO LOS PLAZOS DE SUSPENSIÓN E INHABILITACION DE LA LICENCIA DE CONDUCIR.**

## *Proyecto de Ley*

A iniciativa del congresista de la República **JORGE LUIS FLORES ANCACHI**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 67° 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la Republica la siguiente iniciativa legislativa:

### **FÓRMULA LEGAL:**

**PROYECTO DE LEY QUE GARANTIZA LA PROPORCIONALIDAD Y RAZONABILIDAD DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS DE TRANSITO, ESTABLECIENDO LAS CIRCUNSTANCIAS Y FIJANDO LOS PLAZOS DE SUSPENSIÓN E INHABILITACION DE LA LICENCIA DE CONDUCIR**

#### **Artículo Primero. – OBJETO DE LA LEY.**

La presente ley tiene como objetivo establecer un marco regulatorio, para delimitar las circunstancias y plazos en que procede las sanciones administrativas de tránsito de suspensión e inhabilitación temporal o perpetua de la licencia de conducir, teniendo como base la proporcionalidad y razonabilidad de las infracciones de tránsito terrestre cometidas por toda persona natural, dentro del territorio nacional.

#### **Artículo Segundo. – DELIMITACION DEL PLAZO DE SANCION DE SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR EN LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS DE TRANSITO**

Adicionalmente a las consecuencias penales que pudiera generar una infracción de tránsito, será pasible de una sanción administrativa de una Multa, como la aplicación de una medida preventiva de internamiento del vehículo o retención de la licencia de conducir de ser el caso, se aplicará adicionalmente la sanción de suspensión de la licencia de conducir en los siguientes supuestos:

- a) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.5 gramos-litro y menor a 0.8 gramos por litro, y no haya causado daño, su licencia será suspendida por un periodo de tres meses.
- b) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.8 gramos por litro, y no haya causado daño, su licencia será suspendida por un periodo de un año.
- c) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.5 gramos-litro y menor a 0.8 gramos por litro y ha causado daños materiales o solo haya ocasionado lesiones leves a terceros, la suspensión de la licencia de conducir será de seis meses.
- d) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.8 gramos por litro, y ha causado daños materiales o solo haya ocasionado lesiones leves a terceros, la suspensión de la licencia de conducir será de un año.
- e) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.5 gramos-litro y menor a 0.8 gramos por litro y ha ocasionado lesiones menos graves, la suspensión de la licencia será de un año.
- f) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.8 gramos por litro, y ha ocasionado lesiones menos graves la suspensión de la licencia será de dos años.
- g) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.5 gramos-



litro y menor a 0.8 gramos por litro y ha ocasionado lesiones graves o la muerte de una persona a consecuencia de su accidente, su suspensión será de un plazo de 5 años.

- h) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, se encuentra bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, se le suspenderá la licencia por un plazo de 2 años.
- i) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, se encuentra bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, y participa en un accidente de tránsito causando daño material o lesiones leves, se le suspenderá la licencia de conducir por un plazo de 3 años.
- j) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, se encuentra bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, y participa en un accidente de tránsito causando lesiones menos graves, se le suspenderá la licencia de conducir por un periodo de 4 años.
- k) Cuando el agente se niega a pasar por un examen de alcoholemia, toxicológico para determinar si se encuentra en estado etílico, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, se suspenderá su licencia por un periodo de 4 años.

Solo en los casos establecidos en el literal a), b), c), d), e) f) h) i) y j) del presente artículo, en caso de primera reincidencia se duplicará el plazo de suspensión.

Solo en los casos establecidos en el literal a), b) y c) del presente artículo, en caso de segunda reincidencia, se aplicará una suspensión de la licencia de conducir por un periodo de cinco años.

**Artículo Tercero. – DELIMITACION DE LOS SUPUESTOS PARA LA APLICACIÓN DE LA INHABILITACION PERPETUA DE LA LICENCIA DE CONDUCIR EN LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS DE TRANSITO**



Adicionalmente a las consecuencias penales que pudiera generar una infracción de tránsito, será pasible de una sanción administrativa de una Multa, como la aplicación de una medida preventiva de internamiento del vehículo o retención de la licencia de conducir de ser el caso, se aplicará adicionalmente la inhabilitación de la licencia de conducir por un plazo determinado como sanción administrativa de tránsito en los siguientes supuestos:

- a) Cuando el Agente al Conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida, tendrá una inhabilitación de 2 años.
- b) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y participa en un accidente de tránsito causando daño material o lesiones leves, tendrá una inhabilitación de 3 años para la obtención de la licencia de conducir.
- c) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y participa en un accidente de tránsito causando lesiones menos graves, tendrá una inhabilitación de 5 años para la obtención de la licencia de conducir.
- d) Cuando el Agente al Conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida, y además presenta alcohol en la sangre superior al límite legal permitido, tendrá una inhabilitación de 3 años para la obtención de su licencia de conducir.
- e) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y además presenta alcohol en la sangre mayor a 0.5 gramos por litro y menor a 0.8 gramos por litro, y participa en un accidente de tránsito causando daño material o lesiones leves o menos grave, tendrá una inhabilitación de 4 años para la obtención de la licencia de conducir.
- f) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y además presenta alcohol en la sangre mayor a 0.8 gramos por litro, y participa en un accidente de tránsito causando daño material, lesiones leves o



menos grave, tendrá una inhabilitación de 5 años para la obtención de la licencia de conducir.

- g) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y además se encuentra bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, tendrá una inhabilitación de 3 años para la obtención de la licencia de conducir.
- h) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y además se encuentra bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas y participe en un accidente de tránsito ocasionando daños materiales o lesiones leves, tendrá una inhabilitación de 4 años para la obtención de la licencia de conducir.
- i) Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y además se encuentra bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas y participe en un accidente de tránsito ocasionando lesiones menos graves, tendrá una inhabilitación de 5 años para la obtención de la licencia de conducir.

Es preciso establecer que en caso de reincidencia en los supuestos a), b), c), d) e) f) y g) el plazo de inhabilitación para la obtención de la licencia de conducir se duplicara.

Adicionalmente a las consecuencias penales que pudiera generar una infracción de tránsito, será pasible de una sanción administrativa de una Multa, como la aplicación de una medida preventiva de internamiento del vehículo o retención de la licencia de conducir de ser el caso, se aplicará adicionalmente la inhabilitación perpetua para la obtención de la licencia de conducir en los siguientes supuestos:

1. Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, se encuentra bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias



- psicotrópicas o sintéticas, y ha participado de un accidente de tránsito y ha causado lesiones graves o la muerte de una persona.
2. Cuando el agente al conducir un vehículo automotor, presenta alcohol en la sangre en una proporción mayor a 0.8 gramos por litro, y ha participado en un accidente de tránsito causando lesiones graves o la muerte de una persona.
  3. Cuando el agente al conducir o maniobrar un vehículo automotor, sin tener licencia de conducir o esta se encuentra suspendida y participa en un accidente de tránsito y ha causado lesiones graves o la muerte de una persona.
  4. En caso de reincidencia del supuesto establecido en el literal g) y k) del artículo 2 de la presente ley.
  5. Cuando exista segunda reincidencia en los supuestos establecidos en los literales d), e), f) h) i) y j) del artículo 2 de la presente ley.
  6. Cuando exista tercera reincidencia en los literales a), b) y c) del artículo 2 de la presente Ley.
  7. En caso de reincidencia en los supuestos establecidos en los literales h) y i) del artículo 3 de la presente Ley.
  8. Cuando en los supuestos establecidos en el artículo 2 de la presente ley, en el momento de su intervención policial, el agente comete el delito de resistencia a la autoridad.

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

### **Artículo Primero. - Adecuación de las Sanciones Administrativas de tránsito por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo de 90 días posteriores a la vigencia de la presente ley, adecuara la aplicación de la suspensión o inhabilitación de licencia de conducir, en su tabla de sanciones y/o Reglamento Nacional de Infracciones, a los plazos fijados en la presente Ley.

**Artículo Segundo. – Adecuación de las sanciones administrativas de tránsito, donde se haya aplicado la suspensión e inhabilitación de la licencia de conducir interpuesta a los administrados.**

Los administrados podrán presentar ante el Ministerio de transportes y Comunicaciones, su pedido de adecuación para la reducción del plazo de suspensión de su licencia o la adecuación para la habilitación administrativa para la obtención de su licencia de conducir, debiendo cumplir con pagar en su totalidad toda multa de tránsito y haber cumplido con culminar su curso de seguridad vial.

El Ministerio de transportes y comunicaciones deberá de emitir pronunciamiento a la solicitud presentada, en un plazo no mayor a los 30 días hábiles posteriores al ingreso de la solicitud, bajo responsabilidad administrativa.

**Artículo Tercero. - Deróguese.**

Deróguese toda norma que se contraponga a la presente Ley.

Lima, Junio del 2025



Firmado digitalmente por:  
FLORES ANCACHI Jorge Luis  
FAUJ 20181749128 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 27/06/2025 16:47:53-0500

## I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, el incremento sostenido del parque automotor y la complejidad del tránsito urbano y rural en el país han impulsado la necesidad de establecer normas cada vez más rigurosas para proteger la seguridad vial. Sin embargo, este esfuerzo normativo, en varios aspectos, ha derivado en un endurecimiento excesivo y desproporcionado del régimen sancionador, lo cual ha generado afectaciones al principio de legalidad y al debido proceso administrativo.

El actual marco normativo de sanciones de tránsito, regulado a través de la Ley N.º 27181, su reglamento y normas complementarias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), contempla medidas drásticas como la suspensión indefinida o inhabilitación perpetua de la licencia de conducir sin una adecuada graduación de la falta ni criterios técnicos para la determinación del daño. Esta situación no solo vulnera el principio de razonabilidad y proporcionalidad que rige toda sanción administrativa, sino que también afecta el derecho al trabajo y al libre tránsito de miles de ciudadanos, particularmente de aquellos que utilizan el vehículo como herramienta esencial de sustento familiar.

Asimismo, se ha identificado una ausencia de un marco diferenciado entre sanciones administrativas y penales, situación que genera duplicidad punitiva e incertidumbre jurídica. Existen casos en los que la persona sancionada ya ha sido procesada penalmente y cumple condena, pero sigue enfrentando sanciones administrativas de carácter perpetuo por el mismo hecho, sin opción de revisión o rehabilitación.

A este problema se suma la falta de uniformidad y criterios claros en la aplicación de sanciones por parte de las autoridades competentes. Los registros de sanciones a nivel nacional muestran discrepancias, duplicaciones, y resoluciones contradictorias que afectan la seguridad jurídica de los administrados. De igual forma, la negativa permanente a habilitar a conductores inhabilitados sin criterios de evaluación individual y sin mecanismos excepcionales, ha derivado en un escenario de exclusión social y económica.

Por ello, el presente proyecto de ley tiene por objeto corregir estas distorsiones, estableciendo criterios técnicos objetivos para la suspensión, inhabilitación temporal e inhabilitación perpetua de licencias de conducir, delimitando

supuestos, grados de afectación y criterios de reincidencia. Asimismo, permite a los administrados en situación de suspensión o inhabilitación solicitar su adecuación o rehabilitación excepcional, sujeto al cumplimiento de medidas de corrección y seguridad vial.

Esta iniciativa no pretende reducir la firmeza del Estado frente a conductas graves o dolosas, sino asegurar que las sanciones administrativas en materia de tránsito sean proporcionales, temporales y correctivas, y no meramente punitivas o confiscatorias. En ese sentido, se alinea con el mandato constitucional de protección de los derechos fundamentales y con los principios del procedimiento administrativo sancionador.

### **1.1. Identificación del problema**

El problema central que da origen a esta propuesta legislativa es la falta de criterios de proporcionalidad, razonabilidad y graduación de las sanciones administrativas aplicadas a las licencias de conducir, especialmente en los casos de suspensión e inhabilitación.

Actualmente, el régimen sancionador del tránsito en el Perú aplica inhabilitaciones absolutas o sanciones perpetuas incluso en casos donde no existe afectación a terceros ni reincidencia. La rigidez normativa, la inexistencia de mecanismos de evaluación individual, y la ausencia de procedimientos de revisión o rehabilitación posterior afectan a miles de ciudadanos, muchos de ellos trabajadores del volante, conductores de transporte público, carga y mercancías, mototaxistas o repartidores, cuya única herramienta de trabajo es su licencia.

Además, la actual normativa no distingue adecuadamente los distintos niveles de infracción, ni establece límites proporcionales entre el nivel de afectación y el tipo de sanción aplicada. Es decir, una persona que se niega a pasar un examen de alcoholemia podría ser sancionada de igual forma que quien ha causado lesiones graves bajo efecto de sustancias prohibidas, generando un trato desigual e injusto.

También se han documentado numerosos casos en los que las sanciones de suspensión o inhabilitación se mantienen de forma indefinida sin resolución final, afectando el derecho a una respuesta oportuna por parte del Estado. Asimismo, no existe una diferenciación clara entre los procedimientos penales y los administrativos, lo cual produce duplicidad sancionadora y violación del principio de non bis in ídem.

La ausencia de un sistema de revisión y adecuación de sanciones hace imposible la rehabilitación administrativa, incluso cuando el infractor ha cumplido sus obligaciones, asistido a programas de seguridad vial y demostrado una conducta responsable posterior. Ello desincentiva la corrección voluntaria y perpetúa la exclusión social, alejando al sistema sancionador de su verdadera finalidad preventiva y educativa.

Finalmente, la falta de armonización entre los distintos reglamentos nacionales de tránsito y las medidas aplicadas por el MTC genera criterios dispares en la imposición de sanciones, lo cual vulnera el principio de igualdad ante la ley y reduce la legitimidad del sistema sancionador ante la ciudadanía.

En síntesis, nos encontramos ante un sistema rígido, fragmentado y punitivo que requiere una reforma legal clara, técnica y justa, que permita establecer una escalera sancionadora basada en el daño real, los antecedentes del conductor y la posibilidad de corrección.

## 1.2 Sujetos involucrados

Los principales actores involucrados en la presente iniciativa legislativa son los siguientes:

- **Conductores y ciudadanos administrados:** Personas naturales titulares de licencias de conducir en el país, especialmente quienes usan vehículos automotores como herramienta de trabajo. Son los directamente afectados por las sanciones administrativas de suspensión o inhabilitación de licencias, muchas veces sin una adecuada evaluación individual ni criterio técnico proporcional. A su vez, son quienes deben cumplir obligaciones normativas para garantizar la seguridad vial.
- **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):** Ente rector del Sistema Nacional de Transporte Terrestre y responsable de emitir el Reglamento Nacional de Tránsito, así como de aplicar y fiscalizar las sanciones administrativas de tránsito. Le corresponde implementar y reglamentar los alcances de la presente norma.
- **Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones (DRTC):** Entidades descentralizadas del MTC con competencias en el ámbito regional para el otorgamiento, suspensión, inhabilitación y fiscalización de licencias de conducir.
- **Municipalidades Provinciales:** Algunas cuentan con competencias para la aplicación de sanciones administrativas de tránsito conforme a la Ley Orgánica de Municipalidades y convenios suscritos con el MTC. Por tanto, deben armonizar sus procedimientos con los principios de proporcionalidad y razonabilidad establecidos en esta ley.
- **Ciudadanía en general:** Como usuarios del sistema de transporte terrestre, requieren que las normas de tránsito se apliquen con justicia y



eficacia, a fin de mejorar la seguridad vial sin vulnerar derechos fundamentales.

Este proyecto de ley busca generar un equilibrio entre el cumplimiento riguroso de las normas de tránsito y la garantía de derechos ciudadanos, mediante un marco sancionador técnico, razonado y rehabilitador.

### 1.3 Objetivos del proyecto

#### Objetivo general:

- Establecer un régimen sancionador administrativo en materia de tránsito que respete los principios de legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y rehabilitación, garantizando que las sanciones de suspensión o inhabilitación de licencias de conducir respondan al daño real y a las condiciones del infractor.

#### Objetivos específicos:

- Definir plazos concretos y diferenciados para las sanciones administrativas de suspensión e inhabilitación, según el tipo de infracción, daño ocasionado, nivel de alcoholemia o presencia de sustancias prohibidas.
- Eliminar el uso automático y no motivado de sanciones perpetuas o indefinidas sin graduación del daño.
- Prever mecanismos de adecuación de sanciones y excepcional habilitación de licencias cuando el administrado haya demostrado rehabilitación y cumplimiento de requisitos técnicos.
- Evitar la duplicidad sancionadora entre el sistema penal y el administrativo, respetando el principio de non bis in ídem.
- Uniformizar criterios a nivel nacional, fortaleciendo la seguridad jurídica y la transparencia en el sistema de sanciones de tránsito.

### 1.4 Alternativas de solución

#### Alternativa 1: Mantener el régimen actual.

Esta opción preservaría el sistema vigente, caracterizado por una sanción rígida, sin diferenciación del daño causado ni evaluación del grado de culpabilidad o reincidencia. Esta alternativa ha demostrado ser ineficiente y vulneratoria de derechos fundamentales.

#### Alternativa 2: Reformar parcialmente los reglamentos del MTC.

Aunque técnicamente posible, esta opción no brinda la seguridad jurídica necesaria ni garantiza que los principios de razonabilidad y proporcionalidad sean exigibles. Las modificaciones reglamentarias pueden ser reversibles o discrecionales, lo cual limita su eficacia.



### **Alternativa 3 (propuesta): Reforma legal integral.**

Establecer mediante ley un marco normativo claro y obligatorio que defina plazos, niveles de daño y condiciones objetivas para sancionar con suspensión o inhabilitación. Esta solución garantiza la seguridad jurídica, la protección del derecho a la defensa, y la posibilidad de rehabilitación administrativa bajo control del Estado.

### **1.5 Indicadores**

La implementación y evaluación de esta ley podrá ser medida con los siguientes indicadores:

- Número de sanciones de suspensión o inhabilitación adecuadas conforme a los nuevos criterios.
- Reducción en el número de quejas y recursos administrativos por sanciones desproporcionadas.
- Cantidad de solicitudes de adecuación o habilitación excepcional procesadas por el MTC.
- Porcentaje de reincidencia en conductores sancionados, comparando antes y después de la entrada en vigencia de la norma.
- Nivel de percepción de justicia y transparencia del sistema sancionador, medido a través de encuestas de satisfacción ciudadana.

Estos indicadores permitirán observar el impacto real de la ley, tanto en la eficacia de la sanción como en la legitimidad percibida por la ciudadanía, promoviendo un tránsito seguro, justo y corregible.

## **II. MARCO NORMATIVO**

La presente iniciativa legislativa se fundamenta en el marco constitucional y legal vigente, que reconoce la necesidad de que toda sanción administrativa se rijan por los principios de legalidad, razonabilidad, proporcionalidad y debido procedimiento.

- **Constitución Política del Perú**
  - El artículo 2, inciso 24, literal e), garantiza el derecho al debido procedimiento en toda actuación del Estado que pueda derivar en la restricción de derechos.
  - El artículo 51 establece la jerarquía normativa, siendo la ley el instrumento adecuado para establecer límites o restricciones a derechos fundamentales, siempre que estos se basen en principios de razonabilidad y necesidad.



- **Ley N.º 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General**
  - En su artículo 230 señala que la potestad sancionadora debe ejercerse de acuerdo con el principio de razonabilidad, lo que implica que las sanciones deben guardar proporción con la gravedad de la infracción cometida.
  - Asimismo, el artículo 248 de la misma ley establece que las sanciones administrativas no pueden tener carácter perpetuo ni lesionar desproporcionadamente otros derechos.
- **Ley N.º 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre**
  - Establece los principios generales para regular el transporte y tránsito terrestre a nivel nacional.
  - Sin embargo, no contempla un marco legal detallado que determine los plazos máximos para la suspensión o inhabilitación de la licencia de conducir, ni diferencia objetiva los niveles de afectación causados por las infracciones.
- **Reglamento Nacional de Tránsito – Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC**
  - Contiene disposiciones sobre sanciones de tránsito, pero ha sido objeto de múltiples observaciones por parte de la ciudadanía y especialistas debido a su rigidez, ambigüedad en los criterios sancionadores y falta de oportunidades de rehabilitación.

Esta iniciativa busca llenar ese vacío legal, **estableciendo en la ley plazos diferenciados y supuestos claros para aplicar la suspensión o inhabilitación**, eliminando la discrecionalidad excesiva y garantizando seguridad jurídica a los ciudadanos.

### **III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN**

La vigencia de esta ley no genera conflicto ni superposición con otras normas vigentes del ordenamiento jurídico nacional, sino que las complementa y fortalece. Su implementación se sustenta en las competencias administrativas ya asignadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a los gobiernos regionales y municipalidades provinciales, conforme a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Esta norma no modifica el fondo de la política de seguridad vial ni impide la aplicación de sanciones a conductores que infrinjan la ley. Por el contrario, introduce un marco legal que permite sancionar con proporcionalidad, diferenciando niveles de responsabilidad y gravedad del daño, y estableciendo un régimen objetivo que evite sanciones perpetuas o inhabilitaciones arbitrarias.



No se requiere la creación de nuevas entidades ni la alteración estructural de organismos existentes. La implementación se ejecutará mediante adecuaciones técnicas en los reglamentos del MTC y en las tablas de infracciones y sanciones administrativas, respetando el plazo máximo de noventa días calendario.

#### **IV. COSTO-BENEFICIO**

La implementación de la presente ley no genera gastos adicionales para el erario nacional, ya que su ejecución se efectuará mediante la adecuación normativa y operativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dentro de su presupuesto institucional vigente. No se requiere la creación de nuevas oficinas ni contratación adicional de personal, sino únicamente la actualización de procedimientos, reglamentos y tablas de infracciones, lo cual puede ejecutarse mediante resoluciones y directivas internas.

Desde el punto de vista económico, los costos directos son mínimos. Estos se limitan a la adecuación de los sistemas administrativos y digitales que gestionan las sanciones de tránsito, así como a la capacitación básica del personal técnico encargado de procesar las solicitudes de adecuación o rehabilitación. No se prevé ninguna erogación significativa que afecte el presupuesto del Estado o requiera financiamiento externo.

En cuanto a los beneficios directos, la propuesta mejora sustancialmente la gestión de las sanciones de tránsito al establecer plazos concretos y criterios objetivos para la suspensión e inhabilitación de licencias. Esto reducirá significativamente la carga de procedimientos impugnatorios y recursos administrativos interpuestos por los ciudadanos que hoy perciben como injustas muchas de las sanciones aplicadas. Asimismo, permitirá que el Estado actúe con mayor justicia y eficiencia en el castigo y prevención de infracciones viales, sin incurrir en excesos sancionadores.

Entre los beneficios indirectos se encuentra la recuperación de la confianza ciudadana en el sistema administrativo sancionador, al percibir que este respeta los principios de proporcionalidad, legalidad y rehabilitación. Además, la norma contribuye a la formalización y reinserción económica de personas que, por sanciones indefinidas o desproporcionadas, han quedado marginadas del mercado laboral, especialmente en actividades de transporte. Al establecer oportunidades de adecuación de sanciones, se fortalece el enfoque preventivo y formativo de la norma, en lugar de uno meramente punitivo.

#### **V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL**

El presente proyecto de ley se alinea con los objetivos y políticas del Acuerdo Nacional, particularmente en aquellos ejes orientados al fortalecimiento institucional, la mejora de la calidad de vida en las ciudades, la defensa del patrimonio cultural y la promoción de un Estado moderno, eficiente y descentralizado. En particular, se vincula con los siguientes compromisos:

**24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente**

Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos. Nos comprometemos también a que el Estado atienda las demandas de la población y asegure su participación en la gestión de políticas públicas y sociales, así como en la regulación de los servicios públicos en los tres niveles de gobierno. Garantizaremos una adecuada representación y defensa de los usuarios de estos servicios, la protección a los consumidores y la autonomía de los organismos reguladores.

**28. Plena vigencia de la Constitución y de los derechos humanos y acceso a la justicia e independencia judicial**

Nos comprometemos a garantizar el acceso universal a la justicia, la promoción de la justicia de paz y la autonomía, independencia y el presupuesto del Poder Judicial así como regular la complementariedad entre éste y la justicia comunal. Asimismo, nos comprometemos a adoptar políticas que garanticen el goce y la vigencia de los derechos fundamentales establecidos en la Constitución y en los tratados internacionales sobre la materia.

**Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHI**  
Congresista de la República