

**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 29365,
LEY QUE ESTABLECE EL SISTEMA DE CONTROL DE
LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS Y LA LEY
27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO
TERRESTRE**

Los congresistas, que suscriben, integrantes del **Grupo Parlamentario Acción Popular**, a iniciativa del Congresista de la República **JUAN CARLOS MORI CELIS**, ejerciendo el derecho que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22°- C, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 29365, LEY QUE ESTABLECE EL SISTEMA DE
CONTROL DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PUNTOS Y LA LEY 27181, LEY
GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE**

Artículo 1.- Objeto de la ley

El objeto de la presente ley es modificar la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la finalidad de fortalecer el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos con enfoque preventivo y educativo para mejora de la seguridad vial.

Artículo 2.- Modificación de la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos

Modifíquese el artículo 1 de la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos en los siguientes términos:

“Artículo 1.- Creación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos

Créase el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos estableciendo un puntaje específico para cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que tiene un tope máximo de cien (100) puntos para cada conductor con licencia hábil. Este sistema se rige conforme a los lineamientos para su funcionamiento y operatividad dictadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

El entorno tecnológico del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos es implementado y administrado por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este entorno tecnológico se encuentra integrado al Registro Nacional de Sanciones, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y otros sistemas vinculados al sector.”

Artículo 3.- Modificación de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Modifíquese los artículos 25 y 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en los siguientes términos:

“Artículo 25.- De la clasificación de las infracciones

Las infracciones de transporte y tránsito terrestre se clasifican en leves, graves y muy graves. Su tipificación, puntaje, según corresponda, y sanción se establecen en los reglamentos nacionales respectivos.

La clasificación de las infracciones de tránsito se realiza técnicamente en función, al nivel de riesgo para la seguridad vial, su impacto en la congestión y su contribución a la contaminación ambiental.

(...)

Artículo 28.- Del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y las sanciones no pecuniarias

28.1. Los puntos por infracciones de tránsito que han quedado firmes en instancia administrativa, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley, el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se inscriben debidamente en el Registro Nacional de Sanciones, integrado al entorno tecnológico del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

El puntaje por cada infracción de tránsito se establece conforme a criterios del impacto en la seguridad vial, quedando en facultad de la reglamentación la excepción de puntaje para ciertas infracciones leves y graves.

28.2. El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se implementa y ejecuta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con la siguiente escala:

- a) ***En los casos de infracciones leves, se suman en el récord del conductor de uno (1) a diez (10) puntos.***

- b) **En los casos de infracciones graves, se suman en el récord del conductor de once (11) a treinta (30) puntos.**
- c) **En los casos de infracciones muy graves, se suman en el récord del conductor de treinta y uno (31) a setenta (70) puntos, excepto cuando estos sean a la vez ilícitos penales, en tal caso se procede a la cancelación de la licencia.**

28.3. La acumulación de puntos por la comisión de infracciones conlleva a la suspensión o cancelación de la licencia de conducir de acuerdo con los parámetros siguientes:

- a) *Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por primera vez, **recibe la suspensión automática de la licencia por seis (6) meses.***
- b) *Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por segunda vez, **recibe la suspensión automática de la licencia por doce (12) meses.***
- c) *Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por tercera vez, **recibe la cancelación automática de la licencia** y se lo considera inhábil para la conducción de un vehículo en el ámbito nacional.*

La suspensión y cancelación rige desde la fecha en la cual la resolución de sanción con la cual alcanza los cien (100) puntos queda firme o agota la vía administrativa, debiendo visualizarse automáticamente el estado de suspensión o cancelación y las fechas de inicio y/o término, en el entorno tecnológico del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

Antes de acumular cien (100) puntos firmes, el conductor puede acudir y aprobar cursos de seguridad vial a fin de descontar puntajes que se establezcan como incentivo al cambio de conducta conforme a las disposiciones del Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

- 28.4.** *El puntaje de cada infracción queda sin efecto luego de que transcurrieren dos (2) años de haber quedado firme la sanción en instancia administrativa.*
- 28.5.** *Una vez transcurrido el período de **suspensión de la licencia de conducir**, el conductor debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad vial, que incluye un examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un período que no excede los treinta (30) días calendario, cuyo costo corre por cuenta del infractor.*

28.6. *Los conductores que, en el plazo de dos (2) años, no se encuentren incurso dentro de los alcances de los artículos 25 y 28 de la presente Ley son merecedores de un incentivo de puntuación a su favor, que se establece en el reglamento de la presente Ley.*

28.7. *Cuando el conductor haya sido suspendido por acumular cien (100) puntos por primera vez, establecidos en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, podrá reducir el plazo de la suspensión por única vez hasta un (1) mes, previa aprobación de los siguientes requisitos:*

- a) Examen psicológico*
- b) Examen de conocimientos del Manual de Tránsito y Seguridad Vial para Conductores,*
- c) Examen práctico de manejo, y*
- d) Acreditación de pronto pago de las sanciones que originaron la acumulación de puntaje.*

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá mediante los reglamentos correspondientes el procedimiento, condiciones, plazos y aplicación automática de la reducción del plazo de la suspensión, conforme a criterios de seguridad vial.”

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. – Adecuación de la presente Ley

En un plazo de 90 días hábiles el Ministerio de Transportes y Comunicaciones adecúa el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento de Control de Licencias de Conducir por Puntos de acuerdo a lo establecido en la presente Ley

SEGUNDA. – Implementación de sistemas inteligentes de gestión del tránsito

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus funciones en materia de seguridad vial, establece los lineamientos de diseño, implementación, operación y mantenimiento; aprueba los protocolos, estándares técnicos y los instrumentos de gestión e implementa gradualmente sistemas inteligentes de gestión del tránsito para mejorar la eficiencia en la operación del tránsito, la detección de infracciones en materia de tránsito terrestre, y la prevención de accidentes de tránsito.

Los Sistemas Inteligentes de gestión del tránsito se instalan en los puntos y/o tramos viales que tengan alto impacto en la reducción de la siniestralidad vial y del congestionamiento vehicular, y su centro de gestión y monitoreo está integrado al Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Los gobiernos subnacionales promueven los sistemas inteligentes de gestión del tránsito en el marco de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

TERCERA. – Evaluación permanente de seguridad de la infraestructura vial

Todos los niveles de gobierno administradores de vías realizan evaluaciones de seguridad vial permanentemente a la infraestructura vial bajo su competencia, verificando que reúna condiciones de seguridad, conforme a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Gestión de la Infraestructura vial y los manuales correspondientes.

Las evaluaciones de seguridad vial a la infraestructura vial se realizan a través de personas naturales y jurídicas habilitadas para ello, con la inscripción en un registro administrativo. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus funciones en materia de seguridad vial, establece las condiciones que deben cumplir los solicitantes, a efectos ser habilitados para realizar dichas evaluaciones; e implementa y administra el registro para su inscripción.

CUARTA.- Programa de incentivos a la gestión regional y local de seguridad vial

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de sus funciones en materia de seguridad vial, diseña programas de asistencia técnica y financiera con gobiernos regionales y locales con la finalidad de apoyar la implementación de acciones e inversiones específicas de seguridad vial, a través de mecanismos de incentivos al cumplimiento de metas.

QUINTA. - Registro de capacitadores y evaluadores en Tránsito y Seguridad Vial

En un plazo de 120 días hábiles el Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece los lineamientos e implementa el Registro de Capacitadores y Evaluadores en Tránsito y Seguridad Vial, que contiene información respecto de la inscripción de los profesionales acreditados para realizar actividades de capacitaciones y evaluaciones en materia de tránsito terrestre, así como en seguridad vial.

El Registro de Capacitadores y Evaluadores en Tránsito y Seguridad Vial es implementado, administrado y monitoreado por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, e incluye un entorno tecnológico integrado e interoperable con las autoridades competentes en materia de tránsito terrestre y en seguridad vial.

SEXTA. – Planificación y seguimiento de la fiscalización de tránsito

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección de Seguridad Vial, establece el sistema de planificación y seguimiento de las acciones de control, fiscalización y sanción en tránsito a nivel nacional conforme a indicadores clave de resultados. Las entidades competentes en el control, fiscalización y sanción de tránsito a nivel nacional y local deben reportar la información correspondiente en los sistemas tecnológicos que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ponga a disposición,



JUAN CARLOS MORI CELIS
Congresista de la República

*“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Recuperación y Consolidación de la Economía Peruana”*

de acuerdo a lo lineamientos que se establezca en el Reglamento Nacional de Tránsito, bajo responsabilidad funcional.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. - El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de manera extraordinaria y por única vez por un plazo de 60 días calendarios contados desde la entrada en vigencia de las adecuaciones de los reglamentos conforme a la Primera Disposición Complementaria Final de la presente ley, otorgará el beneficio de reducción del plazo de suspensión por acumulación de puntos a los titulares de licencia de conducir de categoría profesional que se encuentren en dicha situación hasta la mencionada entrada en vigencia, bajo las formas y condiciones que se establecen en el numeral 28.7 del artículo 28 de la Ley 27181 modificada por la presente ley.

Palacio Legislativo, 30 de octubre de 2025.

JUAN CARLOS MORI CELIS
Congresista de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El proyecto de ley propuesto aborda de manera prioritaria la persistente escasez de conductores profesionales dedicados a la prestación del servicio de transporte terrestre, tanto para el traslado regular de pasajeros como para el traslado de mercancías. Esta carencia no es un problema aislado, sino que genera repercusiones directas y graves sobre la operatividad del sector, impactando negativamente en aspectos fundamentales como la continuidad del servicio, comprometiendo la capacidad de mantener rutas y frecuencias, y mermando la seguridad de las operaciones al posiblemente forzar a los conductores existentes a jornadas excesivas o a la contratación de personal no debidamente cualificado o que no cuenta con la habilitación correspondiente para prestar el servicio de transporte. Además, la ineficiencia resultante afecta directamente a la economía general del país, que depende de una cadena logística de transporte terrestre fluida y confiable.

I. MARCO NORMATIVO

1.1. Constitución Política del Perú:

- Art. 1 y 2: reconocen a la persona como fin supremo del Estado y garantizan el derecho a la vida y a la integridad personal. La seguridad vial forma parte de la protección de estos derechos.
- Art. 44: establece como deber del Estado promover el bienestar general, proteger a la población de las amenazas a su seguridad y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos. La prevención de siniestros viales se encuentra dentro de esta obligación estatal.

1.2. **Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:** esta ley regula los servicios de transporte y el tránsito terrestre, estableciendo principios de seguridad, eficiencia y protección ambiental.

El artículo 25 (vigente) clasifica las infracciones de tránsito en leves, graves y muy graves. El proyecto de ley mantiene esta clasificación pero incorpora criterios técnicos de impacto en la seguridad vial, congestión y contaminación.

El artículo 28 establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y dispone que los puntos por infracciones se inscriban en el Registro Nacional de Sanciones; la acumulación de 100 puntos conlleva suspensión o cancelación de la licencia.

1.3. **Ley N° 29365 – Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos:**

Crea un sistema que asigna puntos a cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito. El tope máximo es de 100 puntos por conductor.

La versión vigente (según la guía del MTC) clasifica las faltas en leves (5–20 puntos), graves (20–50 puntos) y muy graves (50–100 puntos). La acumulación de 100 puntos conlleva la suspensión de la licencia por seis meses la primera vez, un año la segunda y cancelación definitiva la tercera. Los puntos se eliminan después de dos años y existe un curso de seguridad vial que reduce 30 puntos, una vez cada dos años. La norma vigente permite que los

conductores obtengan un bono de 20 puntos si durante 24 meses no cometen infracciones.

- 1.4. **Reglamento Nacional de Tránsito – D.S. N° 033-2001-MTC:** tipifica las infracciones de tránsito y fija las sanciones. Los puntos asignados a cada infracción provienen de este reglamento. Se complementa con el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos aprobado por D.S. N° 025-2021-MTC, que fijó nuevos límites de velocidad (30 km/h en calles y jirones, 50 km/h en avenidas) y actualizó la aplicación del sistema.
- 1.5. **Reglamento Nacional de Administración de Transportes – D.S. N° 017-2009-MTC:** regula las jornadas de los conductores de transporte de personas y mercancías. Establece un máximo de 5 horas continuas de conducción diurna y 4 horas nocturnas, con un máximo total de 10 horas al día.
- 1.6. **Reglamento de Licencias de Conducir – D.S. N° 007-2016-MTC:** clasifica las licencias de conducir en categorías (A I, A II, A III, A IV) y detalla los requisitos de obtención, recategorización y revalidación.
- 1.7. **Decreto Supremo N° 025-2021-MTC:** modifica el Reglamento de Puntos para actualizar los límites de velocidad y señala que el exceso de velocidad representó 30,7 % de los accidentes de tránsito entre 2010 y 2020. Este decreto confirma la necesidad de un enfoque preventivo y tecnológico para la seguridad vial.
- 1.8. **Decreto Supremo N° 009-2023-MTC – Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030:** aprobada en junio de 2023, esta política busca reducir en 50 % las muertes y lesiones por siniestros viales al 2030. Establece lineamientos como el fortalecimiento institucional, la educación y evaluación permanente de conductores, la mejora de infraestructura y la gestión de velocidades.
- 1.9. **Otras normas complementarias:** la Decreto Supremo N° 016-2009-MTC (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito), el Decreto Supremo N° 029-2009-MTC (que estableció descuentos por pronto pago de multas), y la Resolución Directoral N° 008-2020-MTC/18 (que prorrogó licencias durante la emergencia sanitaria) también forman parte del entorno normativo de tránsito.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El régimen vigente de la Ley 29365 impone la suspensión automática de la licencia por seis meses cuando el conductor acumula 100 puntos; reincidir ocasiona una suspensión de un año y una tercera acumulación implica la cancelación definitiva. Los puntos se eliminan a los dos años y sólo se puede descontar 30 puntos mediante un curso de seguridad vial, cada dos años.

Según los datos del MTC, las licencias canceladas o suspendidas por acumulación de puntos equivalen a casi una quinta parte de las licencias A vigentes. La falta de incentivos para la corrección de conducta y la imposibilidad de reducir el periodo de suspensión generan expulsión del mercado laboral para muchos conductores, agravando el déficit y debilitando el servicio de transporte público y de carga.

La iniciativa legislativa busca establecer un marco normativo que no solo incentive y facilite la incorporación de nuevos profesionales a la actividad, sino que también fortalezca los mecanismos de control y supervisión del cumplimiento de las normas de tránsito, garantizando la seguridad vial durante su conducción, lo cual es indispensable para reducir los índices de siniestralidad y garantizar un entorno operativo más seguro para todos los actores viales. Al solventar la falta de personal calificado y al mismo tiempo reforzar la regulación, se busca fortalecer la calidad del servicio de transporte terrestre a nivel nacional.

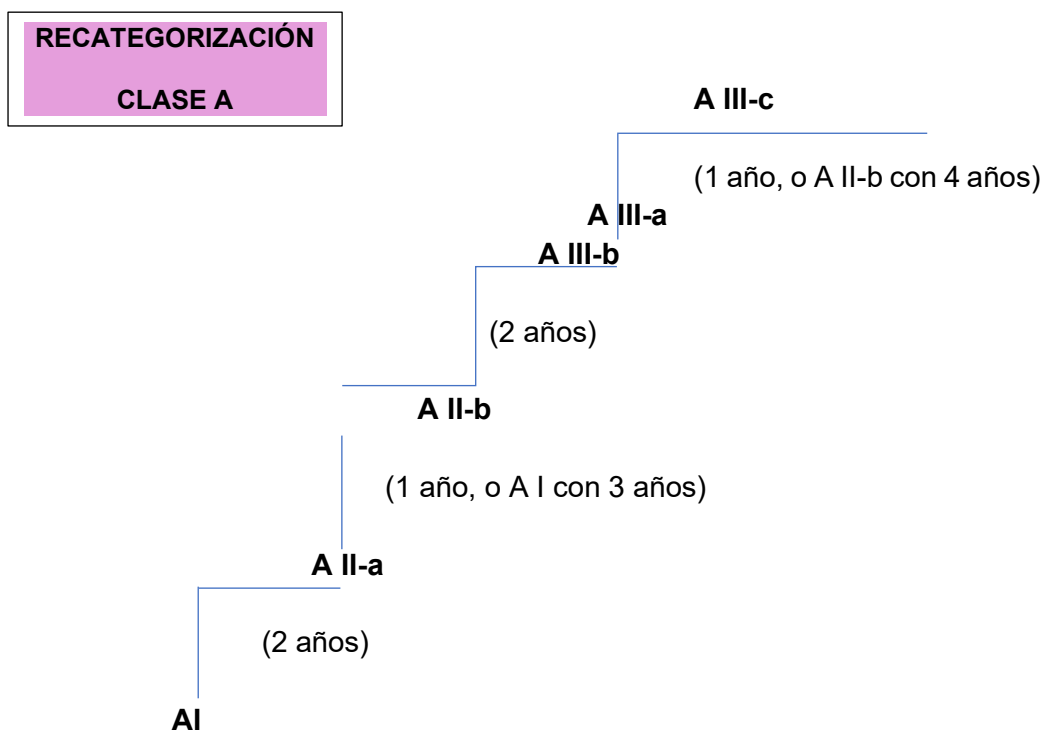
Para ello, de manera preliminar es importante identificar, de acuerdo con lo señalado en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, la clasificación de las licencias de conducir:

Cuadro N° 1
Clasificación de licencias de conducir

CLASE Y CATEGORÍA DE LICENCIA		PROFESIONALES (prestación del servicio de transporte)	NO PROFESIONALES (particulares)
Clase A (Para vehículos livianos y pesados)	Categoría I		X
	Categoría II-a	X	
	Categoría II-b	X	
	Categoría III-a	X	
	Categoría III-b	X	
	Categoría III-c	X	
Clase B (Para vehículos menores)	Categoría I		X
	Categoría II-a		X
	Categoría II-b		X
	Categoría III-c	X	

Como se advierte del cuadro anterior, para acceder a una licencia de conducir de la clase A existen dos modalidades: i) otorgamiento directo y ii) recategorización. En el primer caso, el postulante obtiene la licencia de conducir sin experiencia previa, aplica para la licencia de conducir A I; y, en el segundo caso, el postulante obtiene la licencia de conducir con experiencia previa (manera escalonada), aplica para las licencias de conducir de la clase A categorías A II-a A II-b, A III-a, A III-b y A III-c. Se muestra el detalle:

Figura N° 1
Proceso de Recategorización de Licencias de Conducir de la Clase A



De esta manera, la licencia de conducir de la clase A comprende diferentes categorías (que se van obteniendo de manera gradual), cada una de las cuales, está orientada a permitir la conducción de determinadas categorías vehiculares. Se muestra el detalle en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2
Licencias de conducir y categorías vehiculares que autorizan

Licencia de conducir	Categorías vehiculares que autoriza a conducir, en específico
Clase A, categoría I (conducción de vehículos particulares)	M1 (ej. sedán, station wagon), M2 (ej. vans) y N1 (Ej. camioneta pick up)
Clase A, categoría II-a (conducción de vehículos del servicio de transporte)	M1 (ej. sedan, station wagon)
Clase A, categoría II-b (conducción de vehículos del servicio de transporte)	M2 (ej. combi), M3 de hasta 6 toneladas (ej. microbús) y N2 (camión pequeño)
Clase A categoría III-a	M3 mayor a 6 toneladas (ómnibus)
Clase A categoría III-b	N3 (camiones)
Clase A categoría III-c	M3 mayor a 6 toneladas (ómnibus) y N3 (camiones)

En consecuencia, la obtención de licencias profesionales de transporte terrestre se cimienta en una progresividad jerárquica establecida en el mencionado Reglamento de Licencias. La exigencia de poseer previamente una licencia de la categoría A-I es una medida diseñada para garantizar un nivel mínimo de experiencia y conocimiento de las normas de tránsito. La licencia A-I, que generalmente habilita para la conducción de vehículos particulares, actúa como el escalón inicial obligatorio en la formación del conductor, asegurando que el aspirante ya haya demostrado competencia en el manejo de un vehículo motorizado antes de asumir la responsabilidad que implica conducir unidades destinadas al servicio de transporte de personas y mercancías.

Estos servicios son esenciales para el desarrollo económico y social del país, el cual demanda estrictamente contar con conductores profesionales debidamente habilitados. No obstante, se ha identificado un déficit significativo de estos profesionales; manifestándose en el lento incremento de licencias de conducir de las categorías A-II y A-III, contrastando con el notable aumento en las habilitaciones vehiculares destinadas al servicio.

Esta disparidad entre la flota vehicular autorizada y la disponibilidad de choferes certificados genera una escasez operativa. Dicha escasez compromete directamente la continuidad, la seguridad y la eficiencia del servicio de transporte esencial que el país requiere para su operatividad diaria.

Se debe considerar que, conforme al Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (en adelante, el RNAT), los conductores habilitados para la prestación del servicio de transporte terrestre de personas de ámbitos nacional y regional deben cumplir con la siguiente jornada máxima de conducción:

- En servicios diurnos, no deben de superar 5 horas continuas de conducción.
- En servicios nocturnos, no deben superar 4 horas continuas de conducción.
- La jornada acumulada diaria de conducción no debe superar las 10 horas en un período de 24 horas¹.

Dicha exigencia normativa relacionada a las jornadas máximas de conducción, orientada a proteger la seguridad de los usuarios y conductores, obliga a que en tramos que excedan la cantidad de horas señaladas, se cuente con un número mínimo dos conductores por vehículo, lo que, ante el déficit de conductores profesionales existente, no puede ser cubierto plenamente, dando lugar a prácticas irregulares como la contratación de conductores sin la licencia de conducir correspondiente, poniendo en riesgo la seguridad vial y calidad del servicio.

Según la información de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre el año 2016 al 2023 se advierte una disminución en la cantidad de trámites de recategorización de licencias profesionales, lo cual contribuye al actual déficit de conductores profesionales para la prestación del servicio de transporte terrestre.

Cuadro N° 3

Cantidad de licencias de conducir profesionales de la clase A obtenidas desde el año 2016 al 2023

¹ Reglamento Nacional de Administración de Transportes – Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Artículo 30.- Jornadas máximas de conducción.

30.1 La determinación de las jornadas máximas de conducción tiene por fin establecer estándares de seguridad, que se definen en el presente Reglamento.

30.2 Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.

La duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas en un período de veinte y cuatro (24) horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción en un servicio.

Para efectos de la determinación de la duración acumulada de jornadas de conducción, se considerará de manera conjunta la realizada por el conductor en el servicio de transporte de ámbito nacional y la realizada en el servicio de transporte de ámbito regional, cuando los servicios se presten de manera sucesiva.

El exceso en la jornada de conducción, será sancionable cuando supere los treinta minutos según corresponda al servicio diurno o nocturno, según lo previsto en el párrafo anterior. No obstante, apenas excedida la jornada de conducción, resultará aplicable de manera inmediata la medida preventiva de interrupción de viaje prevista en el presente reglamento. Salvo que, dentro de esos treinta minutos, se llegue al destino final del viaje, en cuyo caso el mismo conductor podrá culminar el viaje y no será de aplicación la medida preventiva antes señalada. En ningún caso, se podrá aplicar esta excepción contabilizando el tiempo de retorno de un viaje.

30.3 Para efectos de lo dispuesto en el numeral anterior se entenderá como servicio diurno el que se realiza entre las 6:00 am y las 09.59 pm y como servicio nocturno el comprendido entre las 10:00 pm y las 5:59 a.m.

Cantidad de licencias de la clase A recategorizadas, desde el 2016 hasta el 2023 por año y categoría									
CATEGORÍAS	AÑO								Total general
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
A II a	2,769	4,950	2,544	5,710	1,326	2,005	1,294	1,440	22,038
A II b	31,222	34,618	20,283	15,268	6,684	25,795	29,417	24,086	187,373
A III a	3,161	2,905	1,607	1,334	326	500	429	465	209,411
A III b	8,115	7,802	4,871	4,040	965	2,217	1,891	1,484	31,385
A III c	29,791	16,224	9,748	9,529	3,058	11,349	10,977	4,878	95,554
Total general	75,058	66,499	39,053	35,881	12,359	41,866	44,008	32,353	545,761

Fuente: DCV-DGAT, noviembre del 2023.

A esta disminución en la cantidad de conductores profesionales se suma la cancelación de licencias como consecuencia del fallecimiento de sus titulares. En total, se han registrado 34,446 conductores fallecidos con licencias profesionales correspondientes a las categorías A IIa, A IIb, A IIIa, A IIIb y A IIIc.

Cuadro N° 4
Cantidad de licencias de conducir profesionales canceladas por fallecimiento

Cantidad de licencias de la clase A canceladas por fallecimiento, por categoría y año						
CATEGORÍAS	AÑO					Total general
	2019	2020	2021	2022	2023	
AI	102,256	1	1	0	1	102,259
A II a	6,848	0	0	0	0	6,848
A II b	10,652	0	0	0	1	10,653
A III a	912	0	0	0	0	912
A III b	1,533	0	1	0	0	1,534
A III c	14,493	0	3	0	3	14,499
Total general	136,694	1	5	0	5	136,705

Fuente: DCV-DGAT, noviembre del 2023.

La situación actual de las licencias de conducir profesional muestra una mayor concentración en las categorías de menor nivel, con excepción de la A III-C, conforme se muestra a continuación:

Cuadro N° 5
Cantidad de licencias de conducir profesionales de la clase A

Licencias de clase A Profesional		Totales
AII-A	204,054	842,233
AII-B	638,179	
AIII-A	30,929	471,519
AIII-B	62,899	
AIII-C	377,691	
TOTAL GENERAL		1,313,752

Fuente: Dirección de Circulación Vial - Dirección General de Autorizaciones en Transportes, octubre del 2024.

Por su parte, con respecto a la cantidad de habilitaciones vehiculares, la base de datos de la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del MTC muestra un total de 242,894 vehículos habilitados para realizar servicio de transporte terrestre de mercancías en general (público), y 6,082 vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbito nacional, según el siguiente detalle:

Cuadro N° 6
Cantidad de vehículos habilitados para el Transporte Terrestre de Mercancías

Año de inscripción	Tipo de Servicio		Total
	Público	Privado	
ANTERIORES	-	-	-
2002	1	-	1
2003	1	-	1
2004	-	-	-
2005	-	2	2
2006	1	2	3
2007	1	5	6
2008	47	21	68
2009	28	9	37
2010	157	63	220
2011	287	42	329
2012	350	63	413
2013	470	247	717
2014	527	499	1,026
2015	2,099	904	3,003
2016	3,775	863	4,638
2017	6,786	1,001	7,787
2018	8,470	972	9,442
2019	6,948	1,077	8,025
2020	5,837	865	6,702
2021	9,495	1,177	10,672
2022	11,994	1,997	13,991
2023	14,059	2,006	16,065
2024	15,291	2,206	17,497
2025	8,925	983	9,908
Sin información	147,345	24,118	171,463
Total	242,894	39,122	282,016

Fuente: DSTT-DGAT, abril del 2025.

Cuadro N° 7
Cantidad de vehículos habilitados para el Transporte Terrestre de Personas

Año de inscripción	Tipo de Servicio					Total
	Privado	Regular	Trabajadores	Turístico	Social	
ANTERIORES	-	-	-	-	-	-
2004	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	-	-
2006	-	1	-	-	-	1
2007	-	3	-	-	-	3
2008	-	2	-	4	-	6
2009	-	4	-	-	-	4
2010	-	3	1	3	-	7
2011	-	18	1	2	-	21
2012	-	17	2	8	-	27
2013	1	25	12	6	-	44
2014	4	25	16	8	-	53
2015	28	42	9	23	-	102
2016	47	53	25	48	-	173
2017	71	71	71	104	-	317
2018	61	105	122	130	-	418
2019	95	167	168	240	1	671
2020	87	122	353	192	-	754
2021	155	156	490	202	-	1,003

Año de inscripción	Tipo de Servicio					Total
	Privado	Regular	Trabajadores	Turístico	Social	
2022	188	307	577	481	-	1,553
2023	164	300	674	563	-	1,701
2024	232	477	758	895	-	2,362
2025	74	336	364	439	-	1,213
Sin información	1,809	3,848	5,605	5,186	3	16,451
Total	3,016	6,082	9,248	8,534	4	26,884

Fuente: DSTT-DGAT, abril del 2025.

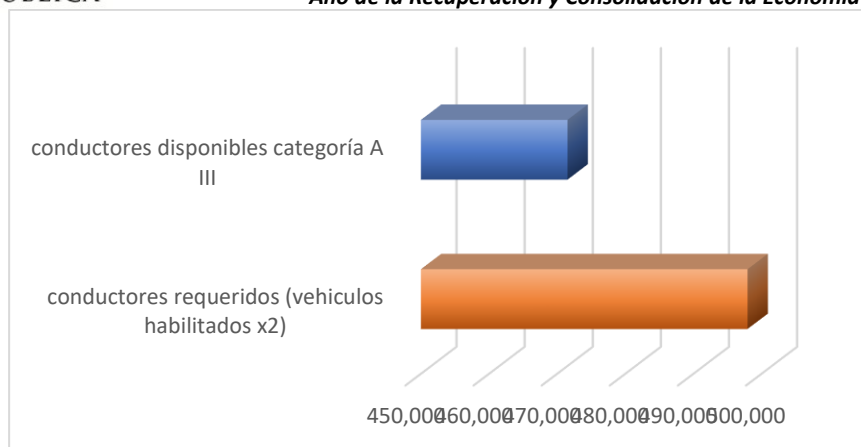
Por tanto, de acuerdo con los datos presentados, se evidencia un crecimiento insuficiente en la emisión de nuevas licencias de conducir A-III requeridas para la prestación del servicio de transporte, en contraste con el incremento sostenido del número de habilitaciones vehiculares para la prestación de dichos servicios²; es así que, ante un total de 248,976 vehículos habilitados para los servicios de transporte de personas (ámbito nacional) y mercancías, a la fecha existen 471,519 conductores con licencias vigentes de categoría A-III.

En consecuencia, se observa un déficit de conductores que impide cubrir adecuadamente toda la flota vehicular habilitada. Según la normativa vigente y los tiempos de viaje establecidos, se requiere al menos dos (2) conductores por cada vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas. Por lo tanto, se requieren 26,433 conductores adicionales para atender la demanda actual

De forma gráfica, la siguiente figura permite visualizar la brecha existente entre el número de licencias profesionales otorgadas y la cantidad de vehículos habilitados.

Figura N° 2 Cantidad de conductores con licencias A IIIa, A IIIb y A IIIc respecto de la cantidad de vehículos habilitados

² Solo se ha considerado la información correspondiente a las habilitaciones de ámbito nacional; es decir, no se incluye la información proveniente de los gobiernos regionales ni de las municipalidades provinciales, los cuales también otorgan autorizaciones para la prestación del servicio de transporte terrestre de personas dentro de sus respectivas jurisdicciones.



Elaboración: Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Reporte de justificación de propuesta.

Así, la Figura N° 3 muestra la brecha existente entre ambas variables, el número de conductores recategorizados con licencia vigente de la categoría A III y el total de conductores requeridos para la prestación del servicio de transporte regular de personas y de mercancías de ámbito nacional.

Además, cabe señalar que la cantidad de licencias de conducir profesionales registradas no refleja necesariamente la situación laboral real de los conductores profesionales en el país, ya que muchos han migrado al extranjero en busca de mejores oportunidades laborales.

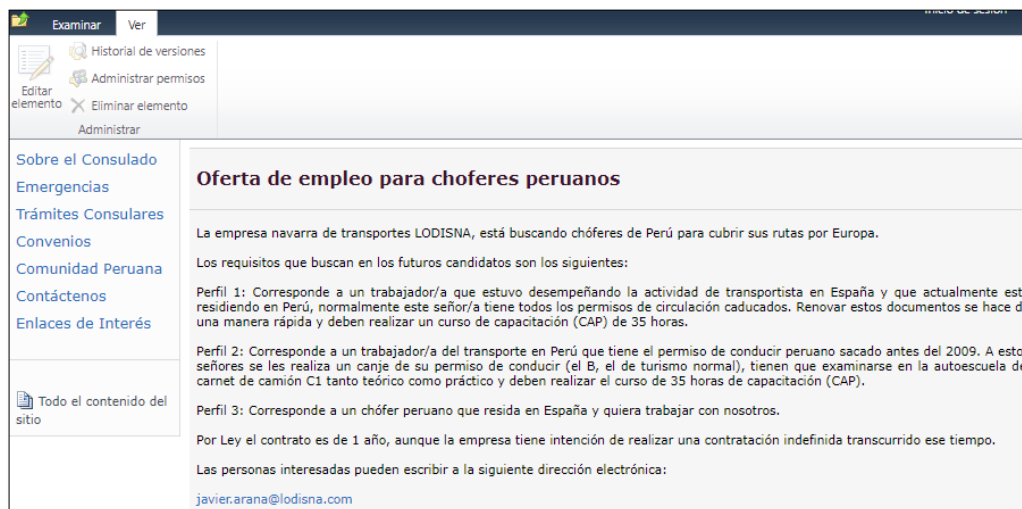
En ese sentido, aunque la licencia profesional pueda estar vigente, ello no garantiza que su titular resida actualmente en el territorio nacional, lo que amplía aún más la brecha existente entre la cantidad de habilitaciones vehiculares y la disponibilidad real de conductores profesionales. A continuación, se presenta información que da cuenta de esta situación³:

Figura N° 3

Información de oferta de trabajo en el extranjero para conductores profesionales peruanos

³ Consulado General de Perú en Madrid. *Oferta de empleo para choferes peruanos*. Recuperado el 27 de diciembre de 2024 de <https://www.consulado.pe/es/Madrid/Lists/Ofertas%20Laborales/Mostrar.aspx?ID=20&ContentTypeId=0x01005E9F9A754FF57D4AB0AD6E3CA549EAA6>

Factor vinculado al déficit de conductores profesionales



Oferta de empleo para choferes peruanos

La empresa navarra de transportes LODISNA, está buscando chóferes de Perú para cubrir sus rutas por Europa.

Los requisitos que buscan en los futuros candidatos son los siguientes:

Perfil 1: Corresponde a un trabajador/a que estuvo desempeñando la actividad de transportista en España y que actualmente está residiendo en Perú, normalmente este señor/a tiene todos los permisos de circulación caducados. Renovar estos documentos se hace de una manera rápida y deben realizar un curso de capacitación (CAP) de 35 horas.

Perfil 2: Corresponde a un trabajador/a del transporte en Perú que tiene el permiso de conducir peruano sacado antes del 2009. A estos señores se les realiza un canje de su permiso de conducir (el B, el de turismo normal), tienen que examinarse en la autoescuela del carnet de camión C1 tanto teórico como práctico y deben realizar el curso de 35 horas de capacitación (CAP).

Perfil 3: Corresponde a un chófer peruano que resida en España y quiera trabajar con nosotros.

Por Ley el contrato es de 1 año, aunque la empresa tiene intención de realizar una contratación indefinida transcurrido ese tiempo.

Las personas interesadas pueden escribir a la siguiente dirección electrónica:
javier.arana@lodisna.com

Fuente: Consulado Español

Sumado a ello, se ha evidenciado una cantidad importante de licencias suspendidas y canceladas por acumulación de 100 puntos, conforme se verifica a continuación:

Figura N° 4
Licencias de Clase A con acumulación de 100 puntos a más

Estado de Licencia	Vigente	Cancelada/Conductor Inhabilitado	Vencida	Suspendida	Total
A I	7,553	3,749	6,937	4,980	23,219
A IIa	1,177	1,169	3,623	1,320	7,289
A IIb	2,071	1,158	5,985	2,043	11,257
A IIIa	348	117	507	312	1,284
A IIIb	172	78	465	120	835
A IIIc	1,218	392	2,239	779	4,628
Total	12,539	6,663	19,756	9,554	48,512

Fuente: Dirección de Circulación Vial-MTC

En conclusión, se evidencia un déficit significativo de conductores profesionales para cubrir la totalidad de la flota vehicular habilitada, considerando la cantidad de licencias profesionales que actualmente se encuentran suspendidas y canceladas por acumulación de 100 puntos, y considerando que, según la normativa vigente y los tiempos de viaje, se requiere un mínimo de dos (2) conductores por cada vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas. Esta situación, que afecta tanto al transporte de personas como al de mercancías lo que ha generado

preocupación en el sector transportes, debido a que impacta negativamente en la continuidad del servicio⁴.

I. ANALISIS DE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD

El problema del déficit de conductores profesionales en el transporte terrestre de personas y mercancías establece una clara necesidad de intervención legislativa. La evidencia del bajo crecimiento en la emisión de licencias profesionales en contraste con el aumento de la flota vehicular habilitada subraya una disrupción crítica en la cadena de suministro y la movilidad nacional.

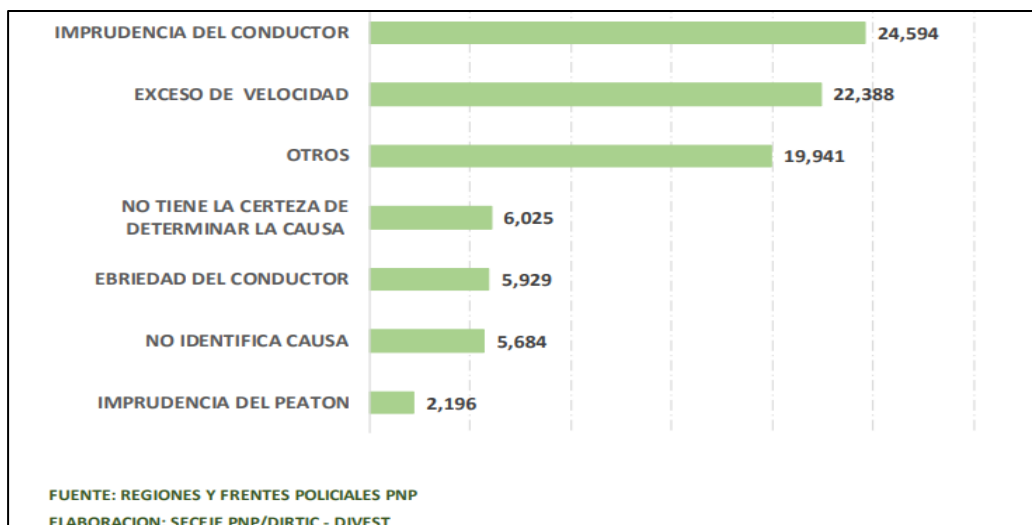
Esta brecha no es meramente administrativa, sino que impacta directamente la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio, afectando la competitividad económica y la seguridad vial.

La insuficiencia de conductores profesionales conlleva, por un lado, a la incorporación de personas no aptas para prestar el servicio de transporte (conforme se detalla en el siguiente apartado referido a la informalidad en la prestación del servicio de transporte); y, por otro, a la sobrecarga laboral de los conductores habilitados, quienes deben cubrir la demanda operativa. Ambas situaciones comprometen la seguridad vial y elevan significativamente el riesgo de accidentes de tránsito.

Esta problemática se refleja en los datos recogidos en el Anuario Estadístico de la Policía Nacional del Perú, el cual indica que, durante el año 2024, una proporción importante de los accidentes de tránsito estuvo asociada a factores como la imprudencia del conductor y el exceso de velocidad, conductas que se agravan cuando existe fatiga, estrés o inexperiencia al volante.

Figura N° 5 Causas de accidentes de tránsito - año 2024

⁴ Artículo 30 del RNAT aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC



Ante la alta demanda de los servicios de transporte, este servicio se realiza sin las autorizaciones necesarias para un adecuado servicio, debido a la falta de conductores profesionales. Esta situación propicia que personas sin autorización ni formación adecuada asuman la conducción de vehículos de transporte, lo cual incrementa significativamente los riesgos asociados a la seguridad vial.

La falta de una licencia profesional vigente implica, que estos conductores no cuentan con las competencias técnicas, conocimientos normativos ni habilidades específicas requeridas para operar los vehículos que autorizan a conducir las licencias de categorías A III-a, A III-b y A III-c. Como consecuencia, se presentan maniobras inadecuadas, conducción temeraria, así como una deficiente respuesta ante situaciones de emergencia.

En ese sentido, la necesidad reside, en alinear la oferta de talento humano calificado con la demanda operativa del sector, a través de medidas legislativas que garanticen el servicio sin afectar la seguridad vial; para lo cual se ha considerado la modificación de la Ley N° 29365 que establece el Sistema de Control de licencias de Conducir por Puntos, teniendo en cuenta que la continuidad de infracciones al tránsito, conlleva a la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, según la reincidencia por acumulación continua de ciento (100) puntos, lo que impacta negativamente al proceso de recategorización de licencias y a la continuidad de licencias profesionales.

Este mecanismo, si bien es indispensable para castigar y disuadir conductas de riesgo, tiene un efecto colateral negativo al expulsar del mercado a conductores —incluyendo aquellos con licencias A-I que aspiran a la profesionalización y a los ya recategorizados o profesionales que cometen infracciones de manera reiterada. La suspensión o cancelación no solo impacta la vida laboral del conductor, sino que disminuye inmediatamente el *pool* de conductores profesionales, afectando la continuidad del servicio de transporte en un contexto de ya marcada escasez.

La propuesta de modificación legislativa se centra en reformular las medidas aplicadas por la acumulación de puntos para que el enfoque principal sea la corrección efectiva del comportamiento infractor, en lugar de la penalización inmediata y la exclusión. Esto implica buscar un equilibrio entre sanción y formación, manteniendo su rigor para las faltas que atentan gravemente contra la seguridad vial, pero reformulando la asignación de puntos por infracciones según su clasificación “leve, grave y muy grave”, así como flexibilizando y orientando a la formación de los conductores que han sido suspendidos específicamente por primera vez. El objetivo es que las medidas punitivas no se conviertan en un impedimento permanente para la recategorización y la continuidad de las licencias profesionales, resolviendo así la necesidad de aumentar la fuerza laboral sin afectar los estándares de seguridad. Una aplicación más correctiva garantizará el servicio esencial sin sacrificar el compromiso ineludible con la seguridad vial.

Esta medida resulta viable, porque el sistema actual ya clasifica las infracciones en leves, graves y muy graves; en ese sentido es completamente viable reconfigurar la asignación de puntos dentro del entorno tecnológico de control, reduciendo la penalización para las faltas leves y manteniendo el rigor para las graves. Esto requiere una modificación de las tablas de infracciones lo cual se realiza a nivel de Decreto Supremo, estando a cargo del rector en tránsito, es decir del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establecer adecuadamente la asignación de puntos a las infracciones y modificar los sistemas tecnológicos que los operativices lo cual no implica crear un nuevo sistema.

Asimismo, se estableció el cumplimiento de requisitos enfocados a la reeducación vial obligatorios para conductores suspendidos por primera vez, lo cual, a ser obligatorio, las entidades que prestan servicios complementarios deberán adecuarlo a sus actividades comerciales, previa modificación del Reglamento Nacional del Sirena de Emisión de Licencias de Conducir, lo cual también se encuentra a cargo del ente rector, en cumplimiento de lo establecido en la Ley N° 27181.

Estas medidas no contravienen al principio de legalidad ni a la seguridad vial, ya que la reforma es legal porque mantiene el objetivo de la seguridad vial establecido con la Ley N° 29365, pero cambia el *medio* para alcanzarlo, priorizando la corrección formativa sobre la simple exclusión punitiva. Al mantener la asignación de puntos en las infracciones, se respeta el bien jurídico tutelado de la vida y la integridad física.

Así también, al considerar el principio de proporcionalidad, con la reformulación de la asignación de puntos para las infracciones y la posibilidad de reducir la suspensión ofrece un mecanismo de oportunidad, lo que se alinea a la resocialización del conductor infractor, impactando también en la continuidad del servicio de transporte de personas y mercancías, ya que al evitar la pérdida de una licencia el Estado ejerce su potestad regulatoria en favor del interés social y económico sin desproteger la seguridad vial.

II. ANALISIS DEL MARCO NORMATIVO

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 1, que la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, consagrando, en el numeral 22 del artículo 2 como derecho fundamental de toda persona, gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida, con lo cual la protección a la persona humana y su integridad constituyen valores de arraigo constitucional.

El artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como del medio ambiente y la comunidad en su conjunto.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), de acuerdo con el artículo 16 de la Ley antes citada, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente, entre otras, de mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

De acuerdo con el literal a) del artículo 23 de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dicta el Reglamento Nacional de Tránsito el cual contiene las normas para el uso de las vías públicas para los conductores de todo tipo de vehículos y para peatones; las disposiciones sobre licencias de conducir y las que establecen las infracciones y sanciones y el correspondiente Registro Nacional de Sanciones; así como las demás disposiciones que sean necesarias.

Mediante la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se crea el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos estableciendo un puntaje específico para cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que tiene un tope máximo de cien (100) puntos para cada conductor con licencia hábil; señalando que dicho Sistema es implementado y fiscalizado por el MTC; asimismo, la Ley tiene por objeto establecer que la entidad competente cumpla la función de fiscalización de manera permanente y continua, evaluando el comportamiento del conductor y aplicándose las sanciones correspondientes que deben estar debidamente tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito.

Asimismo, el artículo 28 de la Ley N° 27181, modificado por el artículo 3 de la Ley N° 29365, regula la aplicación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y las sanciones no pecuniarias, estableciéndose que dicho Sistema se aplica a los conductores que cometen infracciones al tránsito terrestre, a quienes se les descuenta un puntaje por cada infracción cometida.

No obstante, considerando el problema público descrito, se ha considerado necesario, modificar las disposiciones que regulan la aplicación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos como consecuencia de la comisión de una infracción, de la Ley

N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, así como a la Ley N° 29365, que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

En ese sentido, el proyecto de Ley tiene por objeto modificar el título, y los artículos 1 y 2 de la Ley N° 29365, Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de conducir por puntos, a efectos de establecer el nuevo título de la Ley como “Sistema de Control por Puntos a Conductoras y Conductores de Transporte y Tránsito Terrestre”, estableciendo de manera precisa la implementación y operación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos; asimismo, tiene por objeto modificar los artículos 25 y 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con la finalidad de establecer una disposición que garantice la adecuada clasificación de infracciones de tránsito considerando el nivel de riesgo para la seguridad vial, su impacto en la congestión y su contribución a la contaminación ambiental y la modificación de la asignación de los puntajes según la clasificación de infracciones así como la posibilidad de reducir la primera suspensión impuesta por la acumulación de los 100 puntos, respectivamente.

Finalmente, la propuesta de Ley plantea la implementación de medidas que garantizan la seguridad vial a través de la implementación de sistemas inteligentes de transporte, la evaluación permanente de la seguridad en la infraestructura vial, la implementación de programa de incentivos a la gestión regional y local para promover la seguridad vial, la implementación de un registro de capacitadores y evaluadores en tránsito y seguridad vial y, la planificación y seguimiento de la fiscalización de tránsito.

Dichas medidas buscan tutelar la seguridad vial, mediante un marco legal, a efectos de optimizar las funciones en materia de tránsito de las autoridades competentes. Es obligación primordial del Estado de proteger la vida y la integridad física de sus ciudadanos, conforme lo dispone la Constitución Política del Perú. Estas disposiciones se decantan en herramientas necesarias para otorgar eficacia al marco legislativo general de tránsito ya vigente, permitiendo que las autoridades competentes optimicen sus funciones. La ley habilita expresamente al sector transportes para implementar tecnologías y planes de gestión que busquen activamente reducir la siniestralidad y mejorar la fluidez de la circulación de los vehículos.

Asimismo, estas medidas se condicen con lo establecido en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, referentes a la rectoría del transporte y tránsito terrestre y a la ejecución de funciones de ambas materias, así también, para el caso de gobiernos regionales, recae en las funciones de transporte y tránsito ejecutadas en el territorio de su competencia según lo establecido en la Ley N° 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades. Así pues, la facultad para evaluar la infraestructura y establecer estándares de seguridad impacta a las entidades competentes que administran la vía de los tres niveles de gobierno, quienes deben asegurar que las vías sean aptas para el tránsito vehicular.

Por su parte, la creación de un registro de capacitadores y evaluadores responde a la necesidad legal de certificar la calidad educativa en materia de tránsito; esto asegura que cualquier proceso de rehabilitación de conductores, así como cualquier proceso de habilitación o recategorización de licencias se realice bajo parámetros de idoneidad comprobada, fortaleciendo el control estatal sobre la formación profesional.

Por su parte, las medidas de inclusión de programas de incentivos a la gestión regional y local, buscan incentivar a los gobiernos subnacionales a cumplir con sus deberes en materia de tránsito mediante la asignación de recursos o reconocimientos por parte del gobierno central, lo cual es un mecanismo de gestión pública eficiente, lo cual se enmarca en el artículo 44 de la Constitución Política del Perú⁵ estableciendo que, el Estado debe promover el bienestar general y el desarrollo integral y equilibrado de la Nación, para lo cual, la administración pública debe utilizar los recursos (humanos, técnicos y económicos) de la manera más productiva posible para lograr dichos fines.

Con respecto a la planificación del control, fiscalización y sanción, vinculadas al seguimiento de sus resultados, el marco legislativo busca transformar la supervisión de un acto reactivo a una estrategia proactiva y planificada, garantizando el cumplimiento normativo y, por ende, la tutela efectiva de la seguridad vial en todo el territorio nacional.

Finalmente, se establece una medida temporal y excepcional, que permite, por única vez y durante sesenta (60) días calendario contados desde la entrada en vigencia de las adecuaciones de los reglamentos conforme a la Primera Disposición Complementaria Final de la propuesta legislativa, el beneficio de reducción del plazo de suspensión por acumulación de puntos a los titulares de licencia de conducir de categoría profesional que se encuentren en dicha situación hasta la mencionada entrada en vigencia.

Esta medida tiene por finalidad facilitar una transición ordenada hacia el nuevo régimen de puntos y de aplicación de suspensión y cancelación, brindando una oportunidad adicional de corrección de la conducta antes de la imposición de una sanción definitiva. Esta medida no afecta la eficacia de la aplicación de los puntajes porque no busca condonar la sanción sino reducirla previo cumplimiento de requisitos enfocados a la reforma y reforzamiento hacia una adecuada conducta vial, lo cual se enmarca en el enfoque de seguridad vial.

III. ANALISIS COSTO BENEFICIO

⁵ Constitución Política del Perú
Artículo 44.- Deberes del Estado

Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

(...)

El presente proyecto de ley tiene por finalidad fortalecer la seguridad vial mediante la modernización del sistema de licencias por puntos, armonizando la normativa con políticas nacionales e internacionales. Su aprobación permitirá reducir la siniestralidad, evitar la expulsión de conductores por infracciones menores y mejorar la infraestructura y gestión del tránsito, contribuyendo a la competitividad y al bienestar de la población. Entre sus principales beneficios tenemos:

- Reducción de accidentes: al establecer un enfoque preventivo y educativo, con un entorno tecnológico que permite detectar infracciones en tiempo real y sancionar de manera proporcional, se espera reducir la siniestralidad. La política nacional de seguridad vial aspira a disminuir en un 50 % las muertes y lesiones al 2030.
Dado que en 2024 se registraron 3.002 muertes por siniestros viales, una reducción del 50 % implicaría salvar alrededor de 1.500 vidas al año. Considerando que los accidentes representan entre el 2 % y el 6 % del PIB regional.
- Conservación y reinserción de conductores: la posibilidad de descontar puntos y reducir la suspensión evita la expulsión de conductores por infracciones menores. Al mismo tiempo, la exigencia de cursos y evaluaciones genera un cambio de actitud y mejora el comportamiento al volante. La reducción del déficit de conductores contribuirá a la continuidad del transporte y reducirá la informalidad.
- Eficiencia en la fiscalización: los sistemas inteligentes de gestión del tránsito y el sistema de planificación y seguimiento de la fiscalización permitirán priorizar la intervención en puntos de alta siniestralidad y congestión. Esto reducirá los costos operativos de la Policía de Tránsito y la Sutran al focalizar recursos donde son más necesarios.
- Mejora de la infraestructura y del parque vehicular: la evaluación permanente de la infraestructura vial y el registro de evaluadores contribuirán a eliminar puntos críticos. Los incentivos a gobiernos regionales y locales permitirán financiar obras de seguridad vial. La integración con el Observatorio de Seguridad Vial facilitará tomar decisiones basadas en datos.
- Alineamiento con metas internacionales: la propuesta se alinea con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, lo que puede facilitar la obtención de financiamiento internacional y cooperación técnica.

El Banco Mundial indica que los accidentes de tránsito cuestan entre el 2 % y el 6 % del PIB; incluso una reducción modesta del 10 % en siniestros generaría un ahorro equivalente a 0,2 %–0,6 % del PIB, superior a la inversión necesaria para implementar el nuevo sistema. Además, la reinserción de conductores profesionales disminuirá los costos económicos asociados a la escasez de mano de obra en el transporte, mejorando la productividad del sector.

IV. VINCULACION CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLITICAS DE ESTADO EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra vinculada con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 (D.S. 009-2023-MTC), que abordan los siguientes objetivos:

- Fortalecimiento institucional: la creación de un entorno tecnológico integrado y el registro de capacitadores contribuyen a profesionalizar la seguridad vial.
- Educación y evaluación continua: la obligación de cursos de seguridad vial y evaluaciones psicológicas promueve el cambio de conductas.
- Infraestructura segura y gestión de velocidades: las disposiciones complementarias sobre sistemas inteligentes y evaluación permanente de vías se alinean con el objetivo de garantizar que las construcciones viales incorporen criterios de seguridad.

Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política 18 – Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica: al reducir la siniestralidad y mejorar el transporte, se favorece la competitividad del país. La reinserción de conductores y la mejora de la seguridad vial contribuyen a la formalización del sector transporte.
- Política 14 – Acceso al empleo digno: al evitar la cancelación definitiva de licencias por infracciones menores y permitir la rehabilitación mediante capacitación.
- Política 8 – Descentralización: el programa de incentivos a gobiernos regionales y locales y el registro de capacitadores promueven la participación de los gobiernos subnacionales en la seguridad vial, en línea con la descentralización.

VI. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa legislativa no contraviene el marco jurídico vigente, lo que busca fortalecer el sistema de licencias por puntos con un enfoque preventivo y educativo, utilizando plataformas tecnológicas, incentivos para los conductores y capacitación en seguridad vial, a fin de mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad.

A diferencia del sistema actual, que sanciona con severidad al conductor cuando acumula 100 puntos firmes en su récord, la propuesta se orienta a la corrección y la reeducación, buscando preservar la disponibilidad de conductores profesionales sin sacrificar la seguridad vial.

A continuación, se precisan las principales modificaciones normativas:

Ley N° 29365 – Actual	Ley N° 29365 – Propuesta de modificación
<p>Artículo 1.- Creación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos</p> <p>Créase el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos estableciendo un puntaje específico para cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que tiene un tope máximo de cien (100) puntos para cada conductor con licencia hábil. Este Sistema es implementado y fiscalizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p>	<p>Artículo 1.- Creación del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos</p> <p>Créase el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos estableciendo un puntaje específico para cada infracción de tránsito contenida en el Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que tiene un tope máximo de cien (100) puntos para cada conductor con licencia hábil. <i>Este sistema se rige conforme a los lineamientos para su funcionamiento y operatividad dictadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.</i></p> <p><i>El entorno tecnológico del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos es implementado y administrado por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este entorno tecnológico se encuentra integrado al Registro Nacional de Sanciones, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y otros sistemas vinculados al sector.</i></p>
<p>Ley N° 27181 – Actual</p> <p>Artículo 25.- De la clasificación de las infracciones</p> <p>Las infracciones de transporte y tránsito terrestre se clasifican en leves, graves y muy graves. Su tipificación, puntaje, según corresponda, y sanción se establecen en los reglamentos nacionales respectivos.</p>	<p>Ley N° 27181 – Propuesta de modificación</p> <p>Artículo 25.- De la clasificación de las infracciones</p> <p>Las infracciones de transporte y tránsito terrestre se clasifican en leves, graves y muy graves. Su tipificación, puntaje, según corresponda, y sanción se establecen en los reglamentos nacionales respectivos.</p> <p><i>La clasificación de las infracciones de tránsito se realiza técnicamente en función, al nivel de riesgo para la seguridad vial, su impacto en la congestión y su contribución a la contaminación ambiental.</i></p>
<p>Artículo 28.- Del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y las sanciones no pecuniarias</p>	<p>Artículo 28.- Del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y las sanciones no pecuniarias</p>

28.1 La acumulación de infracciones de tránsito que han quedado firmes en instancia administrativa, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y en el Reglamento Nacional de Tránsito, se inscribe debidamente en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

28.2 El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se implementa y ejecuta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con la siguiente escala:

a) En los casos de infracciones leves, se suman en el récord del conductor de uno (1) a veinte (20) puntos.

b) En los casos de infracciones graves, se suman en el récord del conductor de veinte (20) a cincuenta (50) puntos.

c) En los casos de infracciones muy graves, se suman en el récord del conductor de cincuenta (50) a cien (100) puntos, excepto cuando estos sean a la vez ilícitos penales, en tal caso se procede a la cancelación de la licencia.

28.3 El órgano competente impone las medidas luego de la evaluación que realice de la conducta vial del portador de la licencia de conducir hábil, y que se determina mediante el Reglamento Nacional de Tránsito, siguiendo los parámetros siguientes:

a) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por primera vez, recibe una sanción de suspensión de licencia por seis (6) meses.

b) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por segunda vez, recibe una sanción de suspensión de licencia por doce (12) meses.

c) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por tercera vez, se cancela su licencia y se lo considera inhábil para la conducción de un vehículo en el ámbito nacional.

En todos los casos arriba descritos y de manera adicional al cumplimiento del período de suspensión o cancelación, el conductor debe acudir y aprobar cursos de seguridad

28.1. Los puntos por infracciones de tránsito que han quedado firmes en instancia administrativa, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley, el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, se inscriben debidamente en el Registro Nacional de Sanciones, integrado al entorno tecnológico del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

El puntaje por cada infracción de tránsito se establece conforme a criterios del impacto en la seguridad vial, quedando en facultad de la reglamentación la excepción de puntaje para ciertas infracciones leves y graves.

28.2. El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se implementa y ejecuta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con la siguiente escala:

a) En los casos de infracciones leves, se suman en el récord del conductor de uno (1) a diez (10) puntos.

b) En los casos de infracciones graves, se suman en el récord del conductor de once (11) a treinta (30) puntos.

c) En los casos de infracciones muy graves, se suman en el récord del conductor de treinta y uno (31) a setenta (70) puntos, excepto cuando estos sean a la vez ilícitos penales, en tal caso se procede a la cancelación de la licencia.

28.3. La acumulación de puntos por la comisión de infracciones conlleva a la suspensión o cancelación de la licencia de conducir de acuerdo con los parámetros siguientes:

a) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por primera vez, recibe la suspensión automática de la licencia por seis (6) meses.

vial y sensibilización a que se refiere el Reglamento Nacional de Tránsito.

28.4 El puntaje de cada infracción queda sin efecto luego de que transcurrieren dos (2) años de haber quedado firme la sanción en instancia administrativa.

28.5 Una vez transcurrido el período de suspensión o cancelación de la licencia de conducir, el conductor debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad vial, que incluye un examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un período que no excede los treinta (30) días calendario, cuyo costo corre por cuenta del infractor.

28.6 Los conductores que, en el plazo de dos (2) años, no se encuentren incurso dentro de los alcances de los artículos 25 y 28 de la presente Ley son merecedores de un incentivo de puntuación a su favor, que se establece en el reglamento de la presente Ley.

b) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por segunda vez, **recibe la suspensión automática de la licencia por doce (12) meses.**

c) Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por tercera vez, **recibe la cancelación automática de la licencia y se lo considera inhábil para la conducción de un vehículo en el ámbito nacional.**

La suspensión y cancelación rige desde la fecha en la cual la resolución de sanción con la cual alcanza los cien (100) puntos queda firme o agota la vía administrativa, debiendo visualizarse automáticamente el estado de suspensión o cancelación y las fechas de inicio y/o término, en el entorno tecnológico del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

Antes de acumular cien (100) puntos firmes, el conductor puede acudir y aprobar cursos de seguridad vial a fin de descontar puntajes que se establezcan como incentivo al cambio de conducta conforme a las disposiciones del Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

28.4. El puntaje de cada infracción queda sin efecto luego de que transcurrieren dos (2) años de haber quedado firme la sanción en instancia administrativa.

28.5. Una vez transcurrido el período de **suspensión de la licencia de conducir**, el conductor debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad vial, que incluye un examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un período que no excede los treinta (30) días

	<p>calendario, cuyo costo corre por cuenta del infractor.</p> <p>28.6. <i>Los conductores que, en el plazo de dos (2) años, no se encuentren incurso dentro de los alcances de los artículos 25 y 28 de la presente Ley son merecedores de un incentivo de puntuación a su favor, que se establece en el reglamento de la presente Ley.</i></p> <p>28.7. <i>Cuando el conductor haya sido suspendido por acumular cien (100) puntos por primera vez, establecidos en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, podrá reducir el plazo de la suspensión por única vez hasta un (1) mes, previa aprobación de los siguientes requisitos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>a) Examen psicológico</i><i>b) Examen de conocimientos del Manual de Tránsito y Seguridad Vial para Conductores,</i><i>c) Examen práctico de manejo, y</i><i>d) Acreditación de pronto pago de las sanciones que originaron la acumulación de puntaje.</i> <p><i>El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá mediante los reglamentos correspondientes el procedimiento, condiciones, plazos y aplicación automática de la reducción del plazo de la suspensión, conforme a criterios de seguridad vial.”</i></p>
--	---

Las disposiciones complementarias, como la implementación de sistemas inteligentes de gestión del tránsito, la evaluación permanente de la infraestructura vial y el registro de capacitadores y evaluadores, modernizan la gestión de la seguridad vial y permiten alinear la legislación con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030.

Palacio legislativo, 30 de octubre de 2025.