



PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN RÉGIMEN EXTRAORDINARIO DE EXONERACIÓN Y REGULARIZACIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO A FAVOR DE LOS MOTOTAXISTAS, COMO MEDIDA PARA PROTEGER EL DERECHO AL TRABAJO Y FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL

El congresista **JUAN BARTOLOME BURGOS OLIVEROS**, integrante del Grupo Parlamentario Podemos Perú, en ejercicio del derecho a iniciativa de formación de leyes que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política, y en concordancia con los artículos 67°, 74°, 75°, y, 76° del Reglamento del Congreso, pone a consideración el siguiente Proyecto de Ley:

Fórmula legal

LEY QUE ESTABLECE UN RÉGIMEN EXTRAORDINARIO DE EXONERACIÓN Y REGULARIZACIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO A FAVOR DE LOS MOTOTAXISTAS, COMO MEDIDA PARA PROTEGER EL DERECHO AL TRABAJO Y FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL

1

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer, de manera excepcional y temporal, un Régimen Extraordinario de Exoneración y Regularización de Multas de Tránsito aplicable a los conductores de vehículos automotores menores destinados al servicio de mototaxi, con la finalidad de garantizar el derecho constitucional al trabajo, y, fortalecer la seguridad vial mediante capacitación obligatoria, en concordancia con el interés público.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

El régimen establecido en la presente ley es aplicable a los mototaxistas que presten o hayan prestado servicio de transporte de pasajeros en vehículos automotores menores categoría L5, y que mantengan multas, sanciones administrativas o medidas accesorias vigentes impuestas por:

- a) Municipalidades provinciales y distritales.
- b) Servicio de Administración Tributaria.
- c) Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.
- d) Policía Nacional del Perú.
- e) Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

Artículo 3.- Régimen extraordinario de exoneración y reducción de multas

Los mototaxistas comprendidos en el ámbito de la presente ley podrán acogerse al siguiente régimen:

3.1. Exoneración del 100% del monto insoluto, intereses, recargos y costas administrativas de las infracciones calificadas como leves.

3.2. Exoneración del 90% del monto insoluto, intereses, recargos y costas administrativas de las infracciones calificadas como graves.

3.3. Exoneración del 80% del monto insoluto, intereses, recargos y costas administrativas de las infracciones calificadas como muy graves.

La exoneración está condicionada al cumplimiento de la capacitación obligatoria en seguridad vial.

Artículo 4.- Inaplicabilidad

La presente Ley no es aplicable a las sanciones producto de conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias estupefacientes; conducción sin ser titular de una licencia de conducir; o, conducción que haya generado lesiones graves o muerte a terceros.

Artículo 5.- Capacitación obligatoria en seguridad vial

El acogimiento al régimen de exoneración está condicionado a que el mototaxista:

a) Culminar y aprobar el curso obligatorio de seguridad vial, normas de tránsito y formalización del transporte menor, dictado o validado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o por las municipalidades.

b) Regularizar su inscripción en el registro municipal correspondiente, cuando corresponda.

Artículo 6.- Rehabilitación de licencias suspendidas

En los casos de licencias suspendidas por infracciones administrativas, el conductor podrá solicitar su rehabilitación siempre que:

a) Se encuentre dentro de los supuestos no excluidos.

b) Apruebe los cursos obligatorios.

c) Supere los exámenes de conocimientos y manejo que establezca el reglamento.

La licencia rehabilitada estará sujeta a un periodo de prueba de dos (2) años.

Artículo 7.- Plazo de acogimiento

El plazo para acogerse al régimen extraordinario es de noventa (90) días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia del reglamento de la presente ley.

Artículo 8.- Naturaleza excepcional del régimen

El régimen establecido por la presente ley es excepcional, temporal y no genera precedente obligatorio, ni derecho adquirido para futuras exoneraciones.

Artículo 9.- Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, estableciendo los mecanismos operativos, plataformas digitales y criterios de fiscalización posterior

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, reglamenta la presente Ley en un plazo no mayor a noventa (90) días calendario contados desde su publicación en el Diario Oficial El Peruano, bajo responsabilidad.

3



Firmado digitalmente por:
BURGOS OLIVEROS Juan
Bartolome FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/01/2026 18:34:12-0500



Firmado digitalmente por:
CALLE LOBATON Digna FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2026 16:27:47-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS JOSE
ALBERTO FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2026 11:36:28-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES CASTRO Francis
Jhasmina FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2026 11:55:32-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS JOSE
ALBERTO FIR 25542661 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2026 11:36:51-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/01/2026 14:05:12-0500



Firmado digitalmente por:
JUAREZ CALLE Heidys
Lisbeth FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2026 12:40:43-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Fundamentación

El mototaxismo es un fenómeno social complejo, arraigado en la estructura económica del país y en las brechas históricas de acceso al empleo formal, al transporte público y a la infraestructura urbana, que se consolidó desde fines del siglo XX, como un mecanismo de subsistencia, particularmente en zonas periurbanas, rurales y en ciudades intermedias, donde la oferta estatal de transporte resulta insuficiente o inexistente, por lo que no puede analizarse exclusivamente como un fenómeno de informalidad, sino como una respuesta estructural a la exclusión del mercado laboral formal.

El mototaxi constituye, pues, en muchas zonas del país, no solo un medio de transporte, sino una estrategia de subsistencia económica frente a la precariedad del empleo formal, pues, miles de ciudadanos encuentran en esta actividad la única fuente estable de ingresos para sostener a sus familias. En este caso, estamos ante personas que participan del mercado, pero sin protección institucional ni estabilidad, es decir, trabaja, genera valor, presta un servicio socialmente necesario, pero lo hace en condiciones de alta vulnerabilidad jurídica y económica.

La situación antes descrita, se agrava por la imposición de multas cada vez más elevadas, sin evaluar su impacto real sobre la conducta del infractor ni su capacidad económica efectiva. El resultado es la acumulación masiva de sanciones impagables, la pérdida de licencias de conducir, la retención de vehículos y, en última instancia, la expulsión del mototaxista del circuito de la legalidad, y la limitación al derecho al trabajo como forma de subsistencia.

En ese contexto, hay que tener presente que el artículo 22 de la Constitución Política reconoce expresamente que el trabajo es un deber y un derecho, y constituye la base del bienestar social y un medio de realización de la persona. En ese sentido, el Tribunal Constitucional ha reafirmado que el derecho al trabajo comprende no solo el acceso a una actividad laboral, sino también la conservación razonable de los medios que hacen posible su ejercicio.

En el caso de los mototaxistas, la licencia de conducir y el vehículo no son simples autorizaciones administrativas, sino herramientas de trabajo, por lo que, la cancelación de la licencia o la imposición de multas acumulativas que tornan imposible su pago, constituye, en los hechos, una

restricción severa y muchas veces irreversible del derecho al trabajo, especialmente cuando no existe una alternativa real de empleo formal.

En nuestro país, el régimen de multas de tránsito ha evolucionado hacia una lógica predominantemente recaudatoria. Así pues, existen infracciones cuyas sanciones económicas alcanzan o superan una Unidad Impositiva Tributaria (UIT), monto que resulta absolutamente desproporcionado para un trabajador cuyo ingreso mensual promedio se encuentra muy por debajo de ese umbral. Cuando dichas multas se acumulan, junto con intereses, recargos y costas administrativas, el resultado es una deuda perpetua, materialmente impagable.

En ese sentido, la presente iniciativa introduce un cambio de paradigma relevante en la política pública de tránsito y transporte, partiendo de la premisa que, la represión sancionadora, por sí sola, no ha logrado reducir la siniestralidad vial ni mejorar la conducta de los conductores, pues, por el contrario, pese al endurecimiento de las multas, las estadísticas muestran un incremento sostenido de los siniestros. Por ello, el proyecto propone un programa de regularización de sanciones, basado en la reducción significativa de multas, condicionada a la capacitación en seguridad vial.

Ahora, si bien, uno de los principales argumentos contra los regímenes de exoneración o regularización de multas es que estos supuestamente debilitan la seguridad vial. Sin embargo, esta afirmación parte de una falsa dicotomía entre sanción y prevención, pues la evidencia empírica y la doctrina especializada coinciden en que la educación, la capacitación y la concientización tienen un impacto mucho más significativo en la reducción de siniestros que el mero incremento de sanciones económicas.

Cabe precisar que, desde el punto de vista constitucional, la exoneración general e indiscriminada de multas podría generar objeciones vinculadas al principio de igualdad y a la interdicción de la arbitrariedad. Por ello, la propuesta establece claramente que el régimen es excepcional, temporal y condicionado, y que no genera precedentes obligatorios ni derechos adquiridos. Así pues, la finalidad última de la presente ley no es la condonación de deudas, sino la reinserción del mototaxista en la legalidad, manteniendo la exigencia de cursos obligatorios, la regularización de registros y la rehabilitación condicionada de licencias buscan reconstruir el vínculo entre el trabajador y el Estado, sustituyendo la lógica punitiva por una lógica de corresponsabilidad.

Efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

La entrada en vigencia de la ley que establece un régimen extraordinario de exoneración y regularización de multas de tránsito a favor de los mototaxistas produce efectos relevantes y estructurales sobre el ordenamiento jurídico nacional, sin generar conflictos de jerarquía normativa ni afectar competencias constitucionalmente reconocidas a los distintos niveles de gobierno.

Desde el plano constitucional, la vigencia de la norma refuerza la eficacia real de los derechos fundamentales, en particular, el derecho al trabajo y, el principio de dignidad humana.

De otro lado, la norma incide principalmente sobre, el Reglamento Nacional de Tránsito, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, y, las ordenanzas municipales y disposiciones administrativas que regulan sanciones aplicables a vehículos automotores menores, sin derogarlas ni modificarlas de manera permanente, sino solo suspendiendo parcialmente sus efectos sancionadores respecto de multas acumuladas, exclusivamente para los mototaxistas y dentro de un plazo determinado.

Análisis costo beneficio

La presente iniciativa no genera gasto público directo. Si bien implica una reducción temporal y parcial de la recaudación por concepto de multas de tránsito, aplicable exclusivamente a los mototaxistas que se acojan al régimen extraordinario, debe resaltarse que una parte significativa de dichas multas es incobrable en la práctica, debido a la insolvencia estructural de los infractores, y, la existencia de deudas impagables no se traduce en ingresos efectivos para el Estado, sino en expedientes administrativos inactivos y costos de gestión acumulados.

Genera un beneficio social sustancialmente mayor, a lo antes indicado, pues, genera incremento de la formalidad, mayor control estatal efectivo, reducción de conflictos sociales y mejora progresivamente la seguridad vial.

Desde una perspectiva macroeconómica, permitir que miles de mototaxistas regularicen su situación contribuye a la reactivación económica local, al consumo interno y a la estabilidad social de sectores históricamente excluidos, y, repercute en la mejora de la seguridad vial.

Finalmente, obligar a los conductores a recibir capacitación en normas de tránsito y seguridad vial, por lo que, se incentivar el cumplimiento futuro de las normas, y, permite una fiscalización más efectiva sobre conductores formalizados, en lugar de perseguir a quienes operan completamente al margen del sistema.

En términos globales, se identifica que, los costos fiscales son bajos, temporales y mayoritariamente nominales; los beneficios económicos, sociales y jurídicos son altos, sostenidos y estructurales, y, la relación beneficio–costo es claramente favorable al interés público.

Vinculación con el acuerdo nacional y la agenda legislativa

El proyecto de ley se vincula directamente con las Políticas de Estado 4, 14, 17 y 18, del Acuerdo Nacional, al promover el derecho al trabajo, la formalización de la actividad económica, la economía social de mercado y el fortalecimiento del Estado de Derecho.

Asimismo, se articula con los ejes de la Agenda Legislativa del Congreso referidos a reactivación económica, formalización, transporte y seguridad vial, y protección de derechos fundamentales.