



DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORIA 1

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
**PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026**  
**Segunda Legislatura Ordinaria**

**Señor presidente:**

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 9490/2024-CR, presentado por el congresista Jorge Luis Flores Ancachi, del Grupo Parlamentario No Agrupados, por el que propone la **"Ley que habilita de manera excepcional el trámite administrativo para el otorgamiento de licencias de conducir"**.

El presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la decimosexta sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 27 de abril de 2026.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Wilson Quispe Mamani, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Cruz María Zeta Chunga.

Votaron en contra los señores congresistas Segundo Héctor Acuña Peralta, Patricia Rosa Chirinos Venegas, Mery Eliana Infantes Castañeda y Auristela Ana Obando Morgan.

Se abstuvieron los señores congresistas Karol Ivett Paredes Fonseca, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Alfredo Pariona Sinche, Hilda Marleny Portero López y María Elizabeth Taipe Coronado.

Presentaron licencia los congresistas Jeny Luz López Morales, Roberto Sánchez Palomino y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

**I. SITUACIÓN PROCESAL**

**1.1. Antecedentes procedimentales**

El Proyecto de Ley **9490/2024-CR**, fue presentado al Área de Trámite Documentario del Congreso de la República el 12 de noviembre de 2024. Asimismo, el 13 de noviembre de 2024 fue decretado e ingresó para su estudio a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión dictaminadora.

**Admisibilidad del Proyecto de Ley 9490/2024-CR**

De la revisión realizada al Proyecto de Ley 9490/2024-CR, de conformidad con lo establecido en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, consideramos que cumple con las formalidades de los requisitos de admisibilidad,

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

presentan en su contenido fórmulas legales, exposiciones de motivos, efectos de la vigencia de normas, sus relaciones con el Acuerdo Nacional y sección de análisis costo beneficio.

La proposición legislativa se encuentra conforme con el marco normativo vigente y cumple con los requisitos establecidos en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú. Su contenido está orientado a habilitar, de manera excepcional y facultativa hasta el 31 de diciembre de 2025, a aquellas personas cuya licencia de conducir haya sido suspendida, cancelada o se encuentren inhabilitadas, a fin de que puedan iniciar o continuar el trámite administrativo ante la autoridad competente para la obtención o recuperación de dicha licencia.

## **1.2. Antecedentes parlamentarios**

La presente iniciativa no tiene antecedente legislativo en el actual periodo parlamentario.

## **II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA**

La iniciativa legislativa tiene como objetivo habilitar de manera excepcional y facultativa hasta el 31 de diciembre del 2025 a toda persona que se encuentre con su licencia de conducir suspendido, cancelado o el conductor se encuentre inhabilitado; para que pueda realizar su trámite administrativo ante la autoridad competente para la obtención o recuperación de su licencia de conducir.

El Proyecto 9094/2024-CR presenta tres artículos y tres disposiciones complementarias finales, en el que se propone habilitar, de forma excepcional y facultativa hasta el 31 de diciembre de 2025, el trámite administrativo para que personas con licencias de conducir suspendidas, canceladas o inhabilitadas puedan recuperarlas u obtenerlas nuevamente, siempre que cumplan con requisitos como no tener multas impagas, haber aprobado un curso de seguridad vial, no tener antecedentes penales ni judiciales, y no haber estado involucrados en accidentes de tránsito.

Además, se establecen beneficios tributarios como descuentos de hasta el 95% en multas de tránsito y la exoneración de intereses y costos judiciales. A partir del 1 de enero de 2026, quienes no regularicen su situación enfrentarán restricciones para realizar actos civiles, notariales y funciones públicas.

**"Ley que habilita de manera excepcional el trámite administrativo para el otorgamiento de licencias de conducir"**

### **Artículo Primero. - Objeto de la Ley**

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

La presente ley tiene como objetivo habilitar de manera excepcional y facultativa hasta el 31 de diciembre del 2025 a toda persona que se encuentre con su licencia de conducir suspendido, cancelado o el conductor se encuentre inhabilitado; para que pueda realizar su trámite administrativo ante la autoridad competente para la obtención o recuperación de su licencia de conducir.

**Artículo Segundo. – Requisitos para acogerse al beneficio excepcional.**

Las personas que desean acogerse a este beneficio deberán de cumplir con los siguientes beneficios:

1. El estado de su licencia debe de estar suspendido por un plazo no menor de un año o estar cancelado y el conductor inhabilitado para conducir.
2. No debe de contar con impagos de multas de tránsito.
3. Constancia de culminación de curso de seguridad vial expedido por un centro habilitado por el Ministerio de Transportes y comunicaciones.
4. Adjuntar certificado de No contar con antecedentes penales y judiciales.
5. No haber estado inmerso en un accidente de tránsito, esto incluye daños materiales.

**Artículo Tercero. – Aplicación de beneficios tributarios**

A los 60 días de puesta en vigencia la presente ley, los Gobiernos Provinciales tendrán la obligación de otorgar beneficios tributarios sobre las multas de tránsito de acuerdo a los siguientes parámetros:

1. Otorgar un descuento del 80% sobre las multas que muy graves.
2. Otorgar un descuento del 90% sobre las multas graves.
3. Otorgar un descuento del 95% sobre las multas leves.

Así mismo los administrados, se les excepta de pagos de interés, costas y costos sobre las multas de tránsito.

Estos beneficios tributarios estarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2025.

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**Primera.** — Exigencia del Certificado de Curso de Seguridad vial. A partir del 01 de-enero del 2026, será requisito indispensable y necesario que para la obtención del brevete, se solicitará adicionalmente a los requisitos ya exigidos por Ley; el certificado de culminación de curso de seguridad vial sobre la categoría a solicitar.

**Segunda.** - Efectos de incumplimiento de pagos de multas de tránsito A partir del 01 de enero del 2026, toda persona que no cumple con su deber de pagar sus multas de tránsito estará sujeto a las siguientes restricciones:

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

- No podrás inscribir cualquier acto relacionado con tu estado civil (matrimonio, divorcio, viudez, etc).
- No podrás realizar actos notariales ni firmar ningún tipo de contrato.
- No podrás ser nombrado funcionario público.

Estas restricciones se levantarán con el pago de la multa de tránsito.

**Tercera. - Reglamentación.**

El Poder Ejecutivo aprobará el reglamento de la presente ley en el plazo máximo de quince días calendario contados desde su entrada en vigor.

**III. MARCO NORMATIVO**

**3.1. Legislación nacional**

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo N° 004-2023-MTC "Decreto Supremo que establece medidas de carácter excepcional para concluir el proceso de otorgamiento de licencias de conducir".
- Decreto Supremo N° 007-2016-MTC "Aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y modifica el Texto único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC".
- Decreto Supremo N° 014-2021-MTC "Modifica el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo N° 007-216-MTC y establece otras disposiciones"
- Decreto Supremo N° 017-2022-MTC "Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 049-2000-MTC y el Reglamento del Fondo de Compensación del Seguir.

**3.2. Legislación comparada**

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

- España: Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Chile: Ley de Tránsito N° 18.290, normativa principal que regula las conductas en las vías públicas y establece las sanciones correspondientes a las infracciones.

#### **IV. ANÁLISIS DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA**

##### **4.1. Análisis técnico**

###### **Problema público identificado**

La imposición de una sanción administrativa de **inhabilitación definitiva para conducir**, derivada de la infracción M01, **sin posibilidad de revisión, gradualidad ni ponderación**, ha generado incoherencia con el régimen penal, inseguridad jurídica, afectación desproporcionada al derecho al trabajo y reinserción social, litigiosidad constante contra el Estado e incentivos perversos a la informalidad por conducción de vehículos sin licencia.

###### **Lo que propone la iniciativa legislativa en su texto original**

La iniciativa legislativa plantea una habilitación excepcional para la recuperación de licencias de conducir suspendidas, canceladas o inhabilitadas, junto a beneficios tributarios sobre multas de tránsito y restricciones civiles desproporcionadas. Si bien persigue un fin loable como la regularización de conductores, su formulación actual adolece de graves deficiencias normativas, técnicas, constitucionales y operativas, lo que justifica su rechazo integro.

En primer lugar, la iniciativa legislativa vulnera el principio de seguridad ciudadana y protección de la vida, pilares fundamentales del orden constitucional. La reincorporación de conductores previamente sancionados por infracciones muy graves como conducir bajo efectos del alcohol, sin licencia o con licencia inhabilitada sin garantías de corrección de conducta ni mecanismos de control, representa una amenaza directa a la seguridad de los usuarios de la vía pública. Según estadísticas oficiales de la Policía Nacional del Perú (PNP), el 70,73% de los accidentes de tránsito entre 1999 y 2023 son atribuibles al conductor. Esta cifra revela una correlación directa entre la conducta infractora y la siniestralidad vial, lo que refuerza la necesidad de mantener un régimen sancionador firme, disuasivo y proporcional. Relajar las exigencias normativas debilita el principio de responsabilidad individual, socava la autoridad de las entidades fiscalizadoras y contradice el deber del Estado de proteger la vida y la integridad física de las personas, conforme al artículo 1 de la Constitución Política del Perú.

En segundo término, se advierte una clara incompatibilidad con el marco legal vigente, ya que el proyecto colisiona con el régimen sancionador establecido por la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y sus reglamentos complementarios. El

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORIA 1**

Reglamento Nacional de Tránsito (DS N° 016-2009-MTC) y el Reglamento del Sistema de Emisión de Licencias (DS N° 007-2016-MTC) establecen un sistema preventivo y correctivo que busca garantizar la aptitud de los conductores y proteger la vida de los usuarios viales.

Además, el proyecto invade competencias exclusivas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en materia de tránsito y transporte terrestre, sin establecer mecanismos de articulación con el Ministerio del Interior, la Policía Nacional del Perú ni los gobiernos subnacionales, lo que compromete su viabilidad operativa y su implementación territorial.

Por otro parte, las disposiciones complementarias del proyecto imponen restricciones desproporcionadas al ejercicio de derechos civiles —como el matrimonio, los actos notariales o el acceso a la función pública— sin justificación constitucional ni técnica. Estas medidas, lejos de fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito, podrían vulnerar derechos fundamentales reconocidos en la Constitución, como el principio de legalidad, el derecho al libre desarrollo de la personalidad, el acceso igualitario a la función pública y la presunción de inocencia. La técnica legislativa exige que toda restricción de derechos esté debidamente motivada, sea proporcional al fin perseguido y respete el principio de razonabilidad, lo cual no ocurre en el presente caso.

Asimismo, la condonación de multas, intereses, costas y costos administrativos no ha sido evaluada económicamente por las entidades competentes. La escala de beneficios tributarios (80% para infracciones muy graves, 90% para graves y 95% para leves) carece de sustento técnico y podría afectar la sostenibilidad financiera de los gobiernos nacional y local, especialmente en lo que respecta a la recaudación por infracciones de tránsito, que constituye una fuente legítima de ingresos para las municipalidades. Conforme al principio de eficiencia, el análisis costo-beneficio debe reflejar no solo el impacto financiero, sino también el bienestar social, la proporcionalidad de la medida y su viabilidad operativa. El dinero, en este contexto, es solo una unidad de medida: lo que está en juego es la seguridad de la ciudadanía, la credibilidad del sistema sancionador y la capacidad del Estado para ejercer autoridad legítima.

Adicionalmente, la propuesta se aparta de los objetivos trazados por la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023–2030, que exige el fortalecimiento de los procesos de supervisión, fiscalización y sanción en materia de tránsito. La excepcionalidad planteada que elimina las consecuencias de infracciones graves y permite la reincorporación de conductores sancionados debilita el sistema disuasivo y contradice el principio de que toda conducta de riesgo debe tener consecuencias claras, inmediatas y proporcionales. La seguridad vial no puede ser abordada desde una lógica de indulgencia normativa, sino desde una política pública integral, basada en evidencia, articulación interinstitucional y enfoque de derechos.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

Por tanto, la iniciativa legislativa en su texto original propone un régimen excepcional de recuperación de licencias de conducir planteando objetivos loables en cuanto a la justicia y la resocialización, pero adolece de deficiencias normativas, operativas y constitucionales que justifican su rechazo en la forma propuesta.

**Necesidad de aprobar un texto sustitutorio**

Sin embargo, el eje central de la propuesta – la reforma de la sanción M01- es un imperativo jurídico – constitucional que el Congreso de la República debe atender. Por lo tanto, se impone la necesidad de aprobar un texto sustitutorio que corrija los vicios normativos e inconstitucionales, y que consolide la única medida viable y exigida por el Poder Judicial: la adopción de los principios de **gradualidad y ponderación** en el régimen sancionador de tránsito.

Se propone un texto sustitutorio porque el proyecto original contiene riesgos para la seguridad vial; sin embargo, identifica un problema legítimo —la sanción perpetua por la infracción M01— que debe ser corregido mediante una regulación excepcional, proporcional y estrictamente controlada.

**Fundamento jurídico del rechazo de la ley vigente**

La legislación actual impone la inhabilitación definitiva para obtener licencia de conducir por la infracción M01 es jurídicamente insostenible, tal como lo demuestran los siguientes precedentes:

- Resolución N° 06 (9no Juzgado Constitucional) – Acción de Amparo del señor Juan Fidel Torres Tasso: Fallo **FUNDADO EN PARTE** que ordena al Ministerio de Transporte y Comunicaciones suspender la inhabilitación definitiva y aplicar la sanción administrativa bajo el principio de ponderación. Concluyendo en un precedente irrefutable de la inconstitucionalidad de la sanción.
- Acta de Audiencia del Expediente N° 00414-2018-76-1101-JR-PE-03 del Segundo Juzgado Penal Unipersonal – Flagrancia, OAF y CEED: Se demuestra que en la vía penal, el Juez impone una inhabilitación temporal y determinada (sentencia conformada), en franco contraste con la perpetuidad automática del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por la misma conducta. Subraya la falta de razonabilidad y la necesidad de alinear las sanciones administrativas con los criterios de reinserción social y laboral del Derecho Penal.
- El voto en discordia del magistrado supremo Toledo Toribio, emitido en el Expediente N.º 24001-2019-Huaura, se sustenta en una interpretación casuística del control constitucional difuso. Si bien reconoce la validez general de los artículos 36 inciso 7 y 38 del Código Penal como expresión legítima del poder punitivo del Estado, considera que

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

su aplicación al caso concreto podría resultar incompatible con derechos fundamentales del procesado, como la libertad de trabajo y la reincorporación social. En consecuencia, justifica la inaplicación puntual de dichas normas sin cuestionar su vigencia normativa. Esta postura reafirma que el control difuso no invalida disposiciones legales en abstracto, sino que permite al juez ordinario excluir su aplicación cuando, en el marco de un proceso específico, se acredita una afectación directa y desproporcionada a principios constitucionales.

En virtud de lo expuesto, se impone la necesidad de aprobar un texto sustitutorio que corrija los vicios normativos e inconstitucionales identificados, incorporando los principios de **gradualidad y ponderación** como criterios rectores del régimen sancionador. Esta reforma debe sustituir la inhabilitación definitiva por una sanción temporal y determinada, ajustada a la gravedad del hecho, las circunstancias del agente y el bien jurídico afectado en concordancia con los estándares constitucionales y los precedentes judiciales vigentes.

La comisión concluye que el Proyecto de Ley 9490/2024-CR no resulta viable en su formulación original, pero que procede su aprobación mediante un texto sustitutorio, en tanto este corrige los vicios de inconstitucionalidad detectados y se circunscribe exclusivamente a la revisión de la sanción M01.

**4.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la proposición legislativa**

**Análisis de necesidad**

La modificación del régimen sancionador de tránsito, respecto a la sanción de inhabilitación definitiva por la infracción M01, sin posibilidad de revisión ni ponderación. La sanción definitiva es jurídicamente insostenible y a sido declarado por diferentes órganos jurisdiccionales, como el 9° Juzgado Constitucional y el Segundo Juzgado Penal Unipersonal, que mediante el control de constitucionalidad (difuso) han ordenado su inaplicación por vulnerar principios de proporcionalidad, la reinserción social y el derecho al trabajo.

En ese contexto, la modificación propuesta responde a la necesidad de establecer un procedimiento excepcional, temporal y condicionado, que permita a determinados conductores – específicamente aquellos que hayan causado únicamente daños materiales, sin lesiones personales- acceder al trámite de recuperación de su licencia de conducir siempre que cumplan con los requisitos establecidos. Esta medida busca restaurar la coherencia entre el régimen administrativo y el penal, garantizando el respeto a los derechos fundamentales y atender una demanda legítima de justicia administrativa.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

**Análisis de viabilidad**

La propuesta es jurídicamente viable, ya que no modifica el régimen sancionador en su integridad, sino que plantea una habilitación excepcional en el tiempo (hasta el 31 de julio de 2026) y limitada a un grupo específico de beneficiarios. El texto sustitutorio establece requisitos rigurosos como la acreditación de cursos de seguridad vial, certificados médicos pruebas toxicológicas, antecedentes judiciales y policiales; y la aprobación de exámenes de tránsito que permiten verificar la aptitud y corrección de conducta de solicitante. Asimismo, excluye a conductores que hayan causado lesiones graves, fallecimientos, o que hayan reincidido en infracciones posteriores, lo que refuerza el carácter preventivo y selectivo de la medida. Desde el punto de vista operativo, el procedimiento puede ser implementado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante reglamentación específica, sin comprometer la capacidad institucional ni invadir competencias técnicas. La vigencia condicionada de la licencia y el sistema escalonado de renovación consolidan la viabilidad.

**Análisis de oportunidad**

La aprobación del texto sustitutorio representa una oportunidad normativa y política para el Congreso de la República, en tanto permite corregir una sanción desproporcionada que ha sido cuestionada por el Poder Judicial y que genera inseguridad jurídica en el sistema administrativo. La medida se alinea con los objetivos de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, que promueve la articulación interinstitucional, la proporcionalidad sancionadora y el fortalecimiento de la cultura vial. Además, responde a una demanda social legítima de resocialización y justicia administrativa, sin comprometer la seguridad ciudadana ni debilitar el sistema disuasivo.

**4.3. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma**

La comisión advierte que la iniciativa legislativa que propone una habilitación excepcional para la recuperación de licencias de conducir inhabilitadas, acompañada de beneficios tributarios sobre multas de tránsito y de restricciones desproporcionadas al ejercicio de derechos civiles, no resulta viable en su formulación original, pues presenta graves deficiencias normativas, constitucionales y operativas que harían inviable su aprobación sin una reformulación sustancial.

En efecto, el Proyecto de Ley 9490/2024-CR, tal como fue originalmente planteado, propone una habilitación generalizada que debilita el régimen sancionador de tránsito, afecta la autonomía municipal en materia tributaria y de gestión de ingresos propios, e introduce incentivos contrarios a la finalidad preventiva del derecho administrativo sancionador.

Asimismo, la iniciativa original desconoce el principio de seguridad vial y el deber primordial del Estado de proteger la vida y la integridad de las personas, consagrados en los artículos

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

1 y 44 de la Constitución Política del Perú. En tal sentido, la propuesta inicial resulta inviable y debe ser descartada en sus propios términos.

Particularmente grave resulta la posibilidad de reincorporar, sin criterios diferenciados ni mecanismos efectivos de control, a conductores sancionados por infracciones muy graves —como la conducción bajo los efectos del alcohol—, lo que representa una amenaza directa a la seguridad ciudadana. La información estadística proporcionada por la Policía Nacional del Perú señala que el factor humano es responsable del 70,73 % de los accidentes de tránsito ocurridos entre los años 1999 y 2023, lo que evidencia que la relajación del régimen sancionador debilita la responsabilidad individual del conductor y contradice el deber constitucional del Estado de proteger la vida y el orden interno.

Asimismo, la propuesta original es incompatible con el marco normativo vigente, al colisionar con el régimen sancionador previsto en la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y sus reglamentos. Además, invade competencias propias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin una adecuada articulación con el Ministerio del Interior ni con los gobiernos subnacionales, lo que compromete seriamente su viabilidad operativa.

A ello se suma que las disposiciones complementarias contenidas en la iniciativa original imponen restricciones inconstitucionales al ejercicio de derechos fundamentales, tales como el derecho al matrimonio, la libertad contractual y el acceso a la función pública, como mecanismos indirectos para forzar el pago de multas, lo cual vulnera los principios de legalidad, razonabilidad, presunción de inocencia y libre desarrollo de la personalidad.

Del mismo modo, la condonación masiva de multas de tránsito, con descuentos que alcanzan entre el 80 % y el 95 %, carece de sustento técnico-económico, afecta la sostenibilidad financiera de los gobiernos locales y contradice frontalmente los objetivos de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, que prioriza el fortalecimiento de la fiscalización, la sanción efectiva y la prevención de conductas de alto riesgo.

No obstante, la comisión reconoce que uno de los ejes centrales del proyecto —la revisión de la sanción de inhabilitación definitiva derivada de la infracción M01— responde a un problema jurídico real y existente, advertido tanto por la jurisprudencia constitucional como por la jurisdicción ordinaria. En efecto, la imposición de una sanción administrativa de carácter perpetuo, sin posibilidad de revisión ni ponderación, ha sido cuestionada mediante el ejercicio del control de constitucionalidad difuso, al vulnerar los principios de proporcionalidad, razonabilidad y reinserción social, así como el derecho al trabajo.

Diversos pronunciamientos judiciales, desde sentencias del 9º Juzgado Constitucional que exigen la aplicación del principio de ponderación, hasta resoluciones penales que imponen inhabilitaciones temporales por la misma conducta, evidencian una falta de coherencia del

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

sistema sancionador y la necesidad de su adecuación a los estándares constitucionales. En ese contexto, se impone la necesidad de aprobar el proyecto únicamente mediante un Texto Sustitutorio, que corrija los vicios identificados, descarte los mecanismos de amnistía y condonación generalizada, y se limite estrictamente a reformular la sanción M01. Dicho Texto Sustitutorio incorpora los **principios de gradualidad y ponderación** en el régimen sancionador de tránsito, sustituye la inhabilitación definitiva por un régimen excepcional, temporal y condicionado, y permite atender una demanda legítima de justicia administrativa sin menoscabar la seguridad vial ni debilitar la autoridad del Estado.

**4.4. Análisis de las opiniones e información solicitadas**

**Opiniones solicitadas**

Para la elaboración del presente dictamen, conforme a lo establecido en el artículo 96 de la Constitución Política del Perú, y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 22, literal b), 69 y 87 del Reglamento del Congreso de la República, esta comisión solicitó opinión especializada a las entidades competentes siguientes, con la finalidad de contar con fundamentos técnicos y jurídicos que contribuyan al análisis integral de las iniciativas legislativas:

| OFICIO                              | ENTIDAD                                                                          | FECHA                                  |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Oficio N° 757-2024-2025-CTC-HMPL-CR | Ministerio de Transportes y Comunicaciones                                       | 19.11.2024                             |
| Oficio N° 758-2024-2025-CTC-HMPL-CR | Ministerio del Interior                                                          | 19.11.2024<br>16.01.2025               |
| Oficio N° 759-2024-2025-CTC-HMPL-CR | Asociación de Municipales del Perú – AMPE                                        | 19.11.2024<br>23.01.2025<br>14.01.2025 |
| Oficio N° 760-2024-2025-CTC-HMPL-CR | Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías -SUTRAN | 19.11.2024                             |
| Oficio N° 761-2024-2025-CTC-HMPL-CR | Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR                                 | 19.11.2024                             |
| Oficio N° 762-2024-2025-CTC-HMPL-CR | Defensoría del Pueblo                                                            | 19.11.2024<br>11.02.2025               |
| Oficio N° 763-2024-2025-CTC-HMPL-CR | Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao                                | 19.11.2024<br>21.02.2025               |

**4.5. Opiniones recibidas**

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a la fecha de la elaboración del dictamen, ha recibido las siguientes opiniones:

- a) La Asociación de Municipalidades del Perú, mediante el Oficio N° 00004-2025-AMPE/P del 14 de enero de 2025, suscrito por el presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú, acompañado del Informe N° 0001-2025-AMPE/AJ del 09 de enero del 2025, suscrita por la Oficina Técnica de Asesoría Jurídica - AMPE.
- b) El Ministerio del Interior, mediante el Oficio N° 000185-2025-IN-SG-PCR del 16 de enero del 2025, suscrito por el Secretario General, acompañado del Informe N° 000065-2025-IN-OGAJ de fecha 07 de enero del 2025, suscrita por la Directora General de la Oficina de Asesoría Jurídica.
- c) La Asociación de Municipalidades del Perú, mediante el Oficio N° 00018-2024-AMPE/P de fecha 22 de enero de 2025, suscrita por el presidente de la Asociación de Municipalidades del Perú, acompañado del Informe N° 031-2025-AMPE/AJ del 22 de enero del 2025, suscrita por la Oficina Técnica de Asesoría Jurídica – AMPE
- d) La Municipalidad Provincial de Picota, mediante el Oficio N° 010-2025-GM/MPP de fecha 23 de enero de 2025, suscrito por el Ing. Luis Alberto Aliaga Rojas, Gerente Municipal, acompañado del Informe N° 007-2025-SGTUTSV-GIDT-GM-MPP de fecha 21 de enero del 2025, suscrito por el señor Artemio Saavedra Paredes, Sub-Gerente de Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial.
- e) La Defensoría del Pueblo, mediante el Oficio N° 0053-2025-DP/DA del 11 de febrero del 2025, suscrita por la Defensora Adjunta General.
- f) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante el Oficio N° D-000305-2025-ATU/GG del 21 de febrero de 2025, suscrito por el Gerente General de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

#### **4.6. Análisis de las opiniones recibidas**

- 1. La Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE) emite opinión desfavorable** al Proyecto de Ley N° 9490/2024-CR que habilita de manera excepcional el trámite administrativo para el otorgamiento y recuperación de licencias de conducir. Señalando que, si bien la iniciativa busca resolver problemas administrativos y facilita la regularización de licencias, su formulación actual afectaría gravemente los intereses de los gobiernos locales y debilitaría el sistema de seguridad vial.

##### **Argumentos Principales de Rechazo**

*1.- **Vulneración a la Autonomía Tributaria Municipal:** La propuesta invade las facultades tributarias de los gobiernos locales, que tienen competencias exclusivas en la regulación y recaudación de ingresos derivados de infracciones de tránsito en su jurisdicción. La imposición de descuentos tributarios y la exoneración de costos e*

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

*intereses sobre las multas de tránsito sin consulta previa se percibe como una intromisión en esa autonomía.*

**2.- Riesgo al Orden Público y Seguridad Vial:** *La Posibilidad de condonar multas fácilmente podría debilitar el cumplimiento de las normativas de tránsito. Esto afectaría el orden público y la seguridad vial, que son competencias prioritarias para las municipalidades, al reducir el efecto disuasivo de las sanciones ante conductas peligrosas (como maneja bajo los efectos del alcohol o sin licencia)*

**3.- Afectación a la Sostenibilidad Financiera:** *El proyecto podría reducir significativamente la capacidad de recaudación y gestión de los gobiernos locales. Para evitar este perjuicio, AMPE considera necesario establecer mecanismos de compensación financiera y salvaguardar la autonomía tributaria.*

**Condicionamientos para una Viabilidad Futura**

*La Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE sugiere que, si se decide avanzar con la propuesta, se deben tomar las siguientes acciones para mitigar el perjuicio a los gobiernos locales:*

**Coordinación Previa:** *Cualquier descuento o exoneración debe ser consultado y coordinado previamente con las municipalidades.*

**Mecanismos de Compensación:** *Establecer mecanismos de compensación financiera para subsanar la reducción de ingresos.*

**Inclusión en el Diseño:** *Incluir a las municipalidades en el diseño e implementación de la normativa para lograr un balance entre los objetivos de la ley y la sostenibilidad de los gobiernos locales.*

**Condicionamiento de Descuentos:** *Se podría condicionar los descuentos al cumplimiento de programas de seguridad vial supervisados por los gobiernos locales, asegurando que las multas mantengan su función disuasoria.*

**2. La Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) de MININTER** concluye que el Proyecto de Ley:

**a) No es de competencia del Ministerio del Interior**

- *De acuerdo con la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la potestad de dictar reglamentos de carácter general que rigen en todo el territorio*

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

de la República es de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

- Las competencias de MININTER y la Policía Nacional del Perú (PNP) se centran en el orden interno, orden público, seguridad ciudadana, y el control y fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito. El proyecto, al buscar habilitar trámites administrativos para licencias, no tiene vinculación con las competencias normativas asignadas a este sector.

**b) Observaciones de Seguridad Vial y Viabilidad**

A pesar de declararse incompetente, el informe incluye opiniones de las dependencias de la PNP y de la OGAJ en materia de seguridad y orden público, recomendando tomar en cuenta el sustento para el dictamen.

- **Riesgo para la Población:** La División de Desarrollo Jurídico de la Dirección de Asesoría Jurídica de la PNP opinó que la propuesta **no resulta viable**, ya que busca reinstaurar la habilitación de conductores previamente sancionados, lo que representa una **amenaza potencial** para el bienestar de la población.
- **Contravención de Principios:** Se considera que el proyecto contraviene el principio de protección ciudadana al reinsertar en el sistema vial a personas que han demostrado conductas incompatibles con las normas de tránsito.
- **Retroceso en Seguridad:** La OGAJ advierte que habilitar a conductores con sanciones administrativas vigentes representa un **grave retroceso** en el deber del Estado de velar por la seguridad. Permitir que infractores reincidentes circulen sin haber cumplido con las sanciones es, en esencia, **"premiar la negligencia y poner en riesgo la vida de miles de personas"**.

**c) Aspectos de Técnica Legislativa**

El informe también señala que, en la revisión del Proyecto de Ley, se advierte que la Exposición de Motivos **no contempla** los acápites correspondientes a **"Objeto de la ley"** y **"Finalidad de la ley"**, conforme lo exige el Manual de Técnica Legislativa. Fuentes.

**3. La Defensoría del Pueblo emite una opinión sobre el Proyecto de Ley N° 9490/2024-CR, que busca habilitar de manera excepcional el trámite administrativo para el otorgamiento de licencias de conducir y otorgar "beneficios tributarios" a infractores de tránsito. Observaciones:**

- **Perdón excepcional de sanciones** (hasta el 31/12/2025) para conductores sancionados con suspensión, inhabilitación o cancelación de licencias, permitiéndoles obtenerlas nuevamente si cumplen requisitos mínimos.
  - **Requisitos mínimos:** El plazo de la sanción debe ser mínimo de un año, el conductor no debe tener multas de tránsito impagas, debe contar con constancia

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

*de culminación de curso de seguridad vial, certificado de no contar con antecedentes penales y judiciales, y no haber estado inmerso en un accidente de tránsito.*

- **Beneficios tributarios** (hasta el 31/12/2025) equivalentes a descuentos aplicables a multas pendientes de pago:
  - **80%** para infracciones muy graves.
  - **90%** para infracciones graves.
  - **95%** para infracciones leves.
  - Exoneración del pago de interés, costas y costos.
- **Impedimentos de derechos civiles** a partir del 01/01/2026 para quienes no paguen sus multas de tránsito (matrimonio, divorcio, viudez, contratos, actos notariales, ejercicio de función pública).

**Análisis y argumentos de la Defensoría del Pueblo**

La Defensoría del Pueblo basa su análisis en el alto índice de **inseguridad vial** y el hecho de que la gran mayoría de los accidentes de tránsito son consecuencia de la **conducta humana, especialmente del conductor**. Los accidentes atribuibles al conductor en los últimos 25 años (1999-2023) suman casi **1,5 millones**, lo que representa el **70.73% del total**.

- **Riesgo de relajar exigencias:** El proyecto de ley busca eliminar las consecuencias de las infracciones (multas y suspensiones/cancelaciones de licencias). La Defensoría sostiene que relajar las exigencias de conducir prudentemente y respetar las normas no contribuye a incentivar su cumplimiento, lo cual es decisivo para la seguridad vial.
- **Coherencia con la Política Nacional de Seguridad Vial:** La **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030** exige el mejoramiento de procesos de supervisión, fiscalización, y sanción para el fortalecimiento de la seguridad vial.
- **Análisis Costo-Beneficio y Opiniones de Entidades:** Se considera conveniente que se consulte a las **entidades del gobierno nacional y local** sobre el impacto de los "beneficios tributarios" y se evalúe el análisis económico y de proporcionalidad que implica la medida, para determinar si es la decisión costo-efectiva más adecuada. También es recomendable contar con la opinión del **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)** para asegurar la implementación técnica de la norma.

**Propuestas Alternativas y Conclusiones de la Defensoría**

Como alternativa para la mejora de la seguridad vial, la Defensoría recomienda reformar el marco legal sancionatorio y el sistema de licencias por puntos:

**1. Revisión del Régimen Administrativo de Sanciones (Ley N° 27181):**

- Establecer **parámetros de gradualidad de la sanción** en función de la potencial lesividad, considerando como más graves las infracciones que

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

*históricamente causan mayor probabilidad y número de accidentes con lesiones o muerte.*

- *Disponer que el **MTC** determine y revise periódicamente esta gradualidad con información de la **Policía Nacional del Perú (PNP)**.*

**2. Revisión del Sistema de Control de Licencias por Puntos (Artículo 28, Ley N° 27181):**

- *Establecer que **solo las infracciones más graves** (las de mayor probabilidad de causar accidentes con heridos o fallecidos) sean materia de puntos.*
- *Establecer un sistema de puntuación **menos oneroso**, para que una sola infracción no prive de casi todos los puntos al infractor.*
- *Disponer que el **MTC** determine y revise periódicamente la asignación de puntos con información histórica de la **PNP**.*

**3. Impulsar la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial:**

- *Se considera un paso fundamental que el Congreso impulse la creación de un organismo técnico especializado que lidere la política y gestión de la seguridad vial a nivel nacional.*

- 4** El Oficio N° D-000305-2025-ATU/GG, emitido por la Gerencia General de la **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)**, tiene como asunto la solicitud de opinión sobre el **Proyecto de Ley N° 9490/2024-CR**, "Ley que habilita de manera excepcional el trámite administrativo para el otorgamiento de licencias de conducir".

*La ATU comunica a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República que ya ha **remitido la respuesta** a la solicitud de opinión al **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**.*

- **Canalización Sectorial:** Esta acción se realiza conforme a la **Directiva N° 004-2019-MTC/01**, que establece que todos los informes de respuesta a solicitudes de opinión sobre proyectos de ley deben ser **canalizados a través de la Secretaría General del MTC**, independientemente de si fueron dirigidos directamente a una dependencia o entidad del sector.
- **Oficio de Remisión:** La remisión de la opinión al MTC se concretó mediante el **Oficio N° D-000304-2025-ATU/GG** del 21 de febrero de 2025.
- **Documentos Adjuntos:** El oficio enviado al MTC (Secretaría General, Sra. Claudia Rosalía Centurión Lino) adjuntó una serie de informes de diversas áreas de la ATU para su consideración y canalización.

*En resumen, la ATU cumplió **con elaborar la opinión técnica** solicitada por el Congreso, pero la remitió al MTC para que esta entidad la canalice como respuesta oficial del sector.*

**5 . Municipalidad Provincial de Picota:**

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1

***La Sub-Gerencia de Transportes opina negativamente en a base a las siguientes consideraciones:***

- ***Riesgo de Seguridad Vial:*** Las licencias suspendidas o canceladas son resultado de haber cometido faltas muy graves tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito.
- ***Contravención Legal:*** Aprobar la ley "iría en contra de lo ya establecido".
- ***Impacto Social:*** Generaría una "falta de conciencia vial" y expondría la vida, el cuerpo y la salud de los peatones y pasajeros.
- ***Impacto Económico:*** Afectaría la economía por la falta de pagos y cumplimiento de las sanciones pecuniarias y no pecuniarias.

6. La Asociación de Municipalidades del Perú (AMPE), a través de su Oficina Técnica de Asesoría Jurídica, **reconsidera** su respuesta de opinión solicitada y la establece como **FAVORABLE** al Proyecto de Ley N° 9490/2024-CR. **Sin embargo**, la AMPE enfatiza que se deben tomar en consideración sus advertencias y recomendaciones.

***Advertencias y Recomendaciones Clave***

*La reconsideración se basa en la necesidad de analizar exhaustivamente la complejidad de la propuesta a fin de salvaguardar la seguridad vial.*

***Advertencia (Seguridad Vial)***

- ***Para garantizar que la norma no beneficie a conductores con antecedentes graves que pongan en riesgo la seguridad vial, esta debe mantenerse según el reglamento nacional de tránsito vigente.***

***Recomendación (Autonomía Local)***

- ***Se recomienda considerar a los gobiernos locales en el diseño e implementación de la norma.***
- ***Se solicita incluirlos en una mesa técnica con la finalidad de asegurar su autonomía económica y política, conforme a lo establecido en el Artículo 194° de la Constitución Política.***

**4.7. Análisis costo – beneficio**

La aprobación del Proyecto de Ley 9490/2024-CR con el Texto Sustitutorio propuesto, no genera gasto público adicional ni implica la creación de nuevas entidades, programas o funciones administrativas, dado que su aplicación se desarrolla dentro de las competencias y procedimientos ya asignados al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el marco del sistema vigente de emisión y control de licencias de conducir.

Los costos de implementación se limitan a la tramitación administrativa del procedimiento excepcional, así como a las evaluaciones médicas, psicológicas, toxicológicas y de conocimientos exigidas a los solicitantes, las cuales forman parte de los requisitos ordinarios

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

para la obtención y renovación de licencias. En ese sentido, dichos costos tienen carácter marginal y no suponen una sobrecarga significativa para la administración pública.

Asimismo, las labores de supervisión, seguimiento y control de la vigencia excepcional de la licencia se realizan mediante los mecanismos ya existentes de fiscalización de tránsito.

Desde el punto de vista jurídico-institucional, la norma genera beneficios relevantes al corregir una sanción administrativa de carácter definitivo que ha sido cuestionada en sede judicial por vulnerar los principios de proporcionalidad y razonabilidad. De este modo, se fortalece la coherencia del régimen sancionador administrativo con el marco constitucional y se contribuye a reducir la conflictividad judicial y las contingencias legales para el Estado.

Adicionalmente, la habilitación excepcional permite sustituir escenarios de informalidad y conducción sin licencia por un régimen de reincorporación regulada, temporal y condicionada, sujeto a control estatal, lo que refuerza la seguridad vial y preserva el efecto disuasivo del sistema sancionador mediante exclusiones expresas, vigencia limitada y aplicación del sistema de puntos.

En consecuencia, los beneficios jurídicos, institucionales y sociales derivados de la norma superan los costos administrativos y operativos asociados a su aplicación, los cuales resultan razonables y proporcionales, por lo que el análisis costo-beneficio resulta favorable.

## **V. CONCLUSIÓN**

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, de conformidad con el inciso b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda **APROBAR** el Proyecto de Ley 9490/2024-CR con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

**LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

### **Artículo 1. Objeto de la Ley**

La presente ley tiene por objeto habilitar de manera excepcional hasta el 31 de julio de 2027 a las personas que cuenten con licencia de conducir clase A, categoría 1 cancelada e inhabilitación definitiva como consecuencia exclusiva de la comisión de la infracción M01, a fin de que puedan iniciar un nuevo trámite administrativo ante la autoridad competente para la obtención de una licencia de conducir, bajo condiciones estrictas, diferenciadas y orientadas a garantizar la seguridad vial, la proporcionalidad sancionadora y la protección de la vida e integridad de las personas.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORÍA 1**

**Artículo 2. Requisitos para acogerse al beneficio excepcional del trámite administrativo**

Las personas que cometieron la infracción M01 y que desean acogerse al beneficio excepcional del trámite administrativo para el otorgamiento de licencia de conducir clase A, categoría 1 deben de cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Contar con documento nacional de identidad o carné de extranjería vigente, y domicilio real en el territorio nacional.
- b) Registrar cancelación de la licencia de conducir clase A, categoría 1 e inhabilitación definitiva con una antigüedad no menor de tres años a la fecha de presentación de la solicitud.
- c) No mantener multas de tránsito impagas, para lo cual debe adjuntar comprobantes de pago o certificado de no adeudo emitido por la municipalidad competente.
- d) Presentar la constancia de culminación del curso de seguridad vial para conductores expedida por un centro autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- e) Adjuntar el certificado de no contar con antecedentes penales ni judiciales, cuya antigüedad no debe ser mayor de tres meses.
- f) No encontrarse con procesos penales en trámite por delitos vinculados a la seguridad vial.
- g) Presentar el certificado de salud física y el certificado de salud mental, así como el examen toxicológico, emitidos por la entidad autorizada, con una antigüedad no mayor de tres meses.
- h) Presentar la declaración jurada y la evaluación especializada orientada a identificar consumo de alcohol u otras sustancias, conforme a los criterios técnicos que establezca el reglamento.
- i) Acreditar que la infracción M01 generó únicamente daños materiales, adjuntando copia certificada del parte policial que descarte la existencia de lesiones graves, incapacidad permanente o muerte de terceros.
- j) Aprobar los exámenes médicos y los exámenes de conocimientos de las normas de tránsito y de manejo, conforme a la normativa vigente.

**Artículo 3. Exclusiones del beneficio excepcional**

No pueden acogerse al beneficio previsto en la presente ley las personas que se encuentran en cualquiera de los siguientes supuestos:

- a) Quienes hayan ocasionado lesiones graves, incapacidad física o mental permanente, o muerte de terceros.
- b) Cuando la cancelación de la licencia y la inhabilitación definitiva se hayan producido por conducción bajo los efectos de estupefacientes, drogas tóxicas, sustancias psicoactivas o sustancias sintéticas.
- c) Quienes, al momento de cometer la infracción M01, se encontraban prestando:



Firmado digitalmente por:  
VALER PINTO Hector FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 12/05/2026 17:39:05-0500

Firmado digitalmente por:  
ZETA CHUNGA Cruz Maria  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 08/05/2026 16:50:37-0500

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 9490/2024-CR QUE, CON UN TEXTO SUSTITUTORIO, PROPONE LA LEY QUE HABILITA DE MANERA EXCEPCIONAL EL TRÁMITE ADMINISTRATIVO PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR CLASE A, CATEGORIA 1

- 1. Servicio público de transporte de pasajeros.
  - 2. Servicio especial de taxi, incluido el prestado mediante plataformas digitales.
  - 3. Servicio de transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos.
  - 4. Servicio de transporte de carga.
- d) Quienes hayan cometido nuevas infracciones de tránsito posteriores a la cancelación de la licencia que originó la inhabilitación definitiva.

Artículo 4. Vigencia, control y renovación de la licencia de conducir

- 4.1. La licencia de conducir otorgada al amparo de la presente ley tiene una vigencia excepcional de un año.
- 4.2. Para acceder a la renovación por el periodo ordinario de diez años, el conductor no debe registrar infracciones durante el año de vigencia excepcional de la licencia, establecido en el párrafo 4.1.
- 4.3. Cuando el conductor registre infracciones cuya acumulación no supere los cincuenta puntos dentro del referido periodo de un año, que se establece en el párrafo 4.1, la renovación de la licencia procede por un plazo de cinco años.
- 4.4. El conductor beneficiado que cometa una infracción muy grave o que supere el límite de puntos señalado en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos queda definitivamente impedido de renovar la licencia o iniciar un nuevo trámite de obtención.



Firmado digitalmente por:  
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 08/05/2026 16:29:40-0500

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL



Firmado digitalmente por:  
QUISPE MAMANI Wilson  
Rusbel FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 08/05/2026 15:39:26-0500

UNICA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo máximo de sesenta días hábiles contados a partir de su entrada en vigor, estableciendo los mecanismos técnicos de evaluación, control y seguimiento, conforme a la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030.

Dase cuenta  
Sala de la Comisión.  
Lima, 27 de abril de 2026.



Firmado digitalmente por:  
PICON QUEDO Luis Raul FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 08/05/2026 15:21:44-0500



Firmado digitalmente por:  
PAZO NUNURA Jose Bernardo  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 08/05/2026 14:37:23-0500



Firmado digitalmente por:  
MORI CELIS Juan Carlos  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 05/05/2026 15:32:38-0500



Firmado digitalmente por:  
PAREDES FONSECA Karol  
Ivett FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 05/05/2026 15:44:08-0500



Firmado digitalmente por:  
ESPINOZA VARGAS Jhaec  
Darwin FAU 20161749126 soft  
Motivo: En señal de conformidad  
Fecha: 05/05/2026 16:55:27-0500



Firmado digitalmente por:  
FLORES ANCACHI Jorge Luis  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 06/05/2026 10:48:11-0500



Firmado digitalmente por:  
TORRES SALINAS Rosio FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del documento  
Fecha: 07/05/2026 10:03:46-0500