

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

RU 2335480

08 JUNIO 2026 11:11 a. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: NGUILLEN

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR

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 la Autógrafa de Ley observada por la presidencia de la República, que proponía la Ley de las entidades complementarias del sistema de emisión de licencias de conducir.

El Proyecto de Ley 1898/2021-CR, que dio origen al dictamen, fue presentado por el Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista Alejandro Aguinaga Recuenco.

Luego del debate correspondiente, el presente dictamen de nuevo proyecto fue aprobado por mayoría, en la decimonovena sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 1 de junio de 2026.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Segundo Héctor Acuña Peralta, Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Cruz María Zeta Chunga.

Votaron por la abstención los señores congresistas Karol Ivett Paredes Fonseca, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Wilson Quispe Mamani y María Elizabeth Taipe Coronado.

Presentaron licencia los señores congresistas Roberto Sánchez Palomino y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

El dictamen que dio origen a la Autógrafa de Ley fue aprobado por mayoría en la sexta sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada el 19 de mayo de 2023.

En sesión del Pleno del 2 de abril de 2025 fue aprobado en primera votación el texto sustitutorio presentado por la presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones. En esa misma fecha se aprobó la exoneración de la segunda votación.

El 16 de abril de 2025 el Congreso de la República remite al Poder Ejecutivo el sobre N°258 con la Autógrafa de Ley.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRAFA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

El 13 de mayo de 2025 la presidenta de la República remite el Oficio N°155 -2025-PR adjuntando la Autógrafa de Ley observada.

II. CONTENIDO DE LA AUTÓGRAFA OBSERVADA

El Poder Ejecutivo sobre la base del Informe N° 0693-2025-MTC/08, del Informe N° 0000415-2025-OGAJ-MINSA, del Informe N° 00603-2025-MINEDU/SG-OGAJ y del Informe N° D000648-2025-PCM-OGAJ, formula las siguientes observaciones:

Sobre los artículos 1 y 2 de la Autógrafa de Ley

Con relación a los artículos 1 y 2 de la Autógrafa de Ley, referidos a la regulación de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir (centros médicos para la evaluación del conductor), que son personas jurídicas de derecho privado que, previa autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, realizan —entre otros— evaluaciones médicas a quienes buscan acceder a una licencia de conducir en todas sus clases, categorías y modalidades existentes, se advierte que la Autógrafa de Ley no ha tomado en cuenta la opinión emitida por el Ministerio de Salud respecto al Proyecto de Ley N° 1898/2021 CR, "Ley que establece los lineamientos generales del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir".

En dicha opinión se señaló que no se había contemplado adecuadamente el marco normativo referente a las competencias asignadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio de Salud. En ese sentido, se considera pertinente puntualizar en la Autógrafa de Ley que las evaluaciones médicas que se realizan en los centros médicos no son competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sino competencia exclusiva del Ministerio de Salud, conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1161, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud.

Asimismo, se señala que el Centro Médico para la evaluación del conductor, al constituir una Institución Prestadora de Servicios de Salud (IPRESS), debe cumplir prioritariamente con las normativas sectoriales, tales como la Ley N°26842, Ley General de Salud; el Decreto Supremo N°013-2006-SA, Reglamento de Establecimientos de Salud y Servicios Médicos de Apoyo; y el Decreto Legislativo N°1158, que dispone medidas destinadas al fortalecimiento y cambio de denominación de la Superintendencia Nacional de Aseguramiento en Salud, lo cual debe ser precisado en el artículo 2.

Adicionalmente, se precisa que, de acuerdo con el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N°007-2016-MTC (RSELIC), son entidades complementarias del sistema los centros de evaluación, las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir (ECSAL) y las escuelas de conductores.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

En ese marco, el artículo 76 del RSELIC señala que los gobiernos regionales y municipalidades provinciales son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción de los postulantes, por lo que originalmente los centros de evaluación son personas jurídicas de derecho público. Se advierte que, si bien se permite la participación del sector privado en determinadas fases, ello debe armonizarse con la normativa vigente. Asimismo, cuando la Autógrafa señala que las entidades complementarias realizan capacitación de postulantes, debe precisarse que dicha actividad corresponde exclusivamente a las escuelas de conductores, las cuales —conforme al artículo 51 del RSELIC— no solo capacitan, sino que desarrollan el Programa de Formación de Conductores.

Se sugiere también reformular la expresión “centros médicos para la evaluación del conductor”, toda vez que dichas entidades evalúan tanto a conductores como a postulantes, según la definición contenida en el RSELIC.

Asimismo, se recomienda que el artículo 2 consigne el término “personas jurídicas de derecho público y privado”, considerando que los centros evaluadores se encuentran bajo la administración de gobiernos regionales y locales, así como bajo concesión privada.

Se advierte, además, que la Autógrafa concentra el otorgamiento de autorizaciones en el MTC, dejando sin efecto las competencias de gobiernos regionales y locales, lo que implicaría una modificación sustancial del RSELIC.

Sobre el artículo 3 de la Autógrafa de Ley

El artículo 3 dispone que los gobiernos regionales, gobiernos locales, hospitales y postas pueden ofrecer servicios de evaluación médica, siempre que cumplan las exigencias del MTC.

Sobre el particular, se señala que los hospitales y puestos de salud forman parte de los gobiernos regionales y locales, conforme a la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. Asimismo, los puestos de salud —al ser establecimientos sin internamiento— no cuentan con todas las especialidades requeridas para dichas evaluaciones, conforme al Reglamento de Establecimientos de Salud.

Se precisa que el término correcto no es “postas”, sino “puestos de salud” o “establecimientos de salud del primer nivel de atención”. Asimismo, se advierte que la participación del Estado en estas actividades puede generar impacto negativo en la inversión privada, siendo viable únicamente en zonas donde no existan entidades privadas.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Se sugiere reemplazar el término "personas" por "postulantes" y precisar que las condiciones técnicas deben ser reguladas por el Ministerio de Salud, como ente rector en la materia.

Sobre el artículo 4 de la Autógrafa de Ley

Respecto a la autorización y vigencia de los centros médicos, se precisa que la denominación correcta es Institución Prestadora de Servicios de Salud (IPRESS), las cuales deben estar inscritas en el RENIPRESS a cargo de SUSALUD.

Asimismo, se señala que corresponde al Ministerio de Salud —y no al MTC— determinar el tiempo de vigencia de la autorización para establecimientos de salud, conforme al Decreto Legislativo N°1161.

También se recomienda sustituir el término "conductor" por "postulante", y se advierte que el acortamiento de plazos de autorización no genera necesariamente mejoras en el control sanitario, siendo más eficaz una adecuada fiscalización.

Sobre el artículo 5 de la Autógrafa de Ley

Se observa que resulta incorrecto utilizar únicamente el término "evaluación médica", considerando que existe una evaluación psicológica a cargo de profesionales psicólogos. Por tanto, el término correcto es "evaluación médica y psicológica".

Asimismo, se recomienda sustituir los términos "audiometría" y "visiometría" por "evaluación auditiva" y "evaluación visual", en concordancia con la normativa del Ministerio de Salud.

Se propone reformular el numeral 5.1 para incluir las siguientes evaluaciones:

- Análisis de laboratorio
- Evaluación psicológica
- Evaluación visual
- Evaluación auditiva
- Evaluación clínica

Ello a fin de armonizar la Autógrafa con la Directiva Administrativa N°239-MINSA/2017/DGIESP.

Sobre el artículo 6 de la Autógrafa de Ley

Se reitera la necesidad de adecuar la denominación de los centros médicos conforme al RSELIC (ECSAL). Asimismo, se advierte que no se ha contemplado la participación de médicos especialistas para procesos de reevaluación.

Se recomienda que el personal médico se encuentre en planilla laboral y que se incorpore como requisito la declaración jurada del vínculo contractual. Asimismo, se propone exigir la calibración semestral del equipamiento médico.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Sobre el artículo 7 de la Autógrafa de Ley

Se señala que este artículo reconoce adecuadamente la competencia del Ministerio de Salud; sin embargo, debe armonizarse todo el texto de la Autógrafa con dicho criterio.

Se recomienda además que el artículo señale expresamente que las evaluaciones se realizan conforme a los procedimientos técnicos establecidos por el MINSA.

Sobre el artículo 8 de la Autógrafa de Ley

El acortamiento del plazo de vigencia de las autorizaciones de escuelas de conductores (de 10 a 5 años) no se justifica técnicamente y genera una carga administrativa sin beneficios evidentes.

Sobre el artículo 9 de la Autógrafa de Ley

Se sugiere modificar el concepto de "capacitación", pues las escuelas también desarrollan el Programa de Formación de Conductores. Asimismo, se cuestiona la limitación del 30 % de horas prácticas, cuando el RSELIC permite hasta el 100 %. Se propone reformular el artículo para diferenciar claramente las modalidades de otorgamiento, recategorización y revalidación.

Sobre el artículo 10 de la Autógrafa de Ley

(Requisitos para la autorización y el funcionamiento de las escuelas de conductores)
Con relación al artículo 10, se propone definir un perfil más específico de los profesionales que conforman el equipo humano de las escuelas de conductores. En particular, para el caso del instructor teórico, se señala que las carreras profesionales requeridas deben ser únicamente a nivel universitario.

En ese sentido, se recomienda reformular el numeral 10.2, conforme al siguiente texto:

10.2. Recursos humanos.

Las escuelas de conductores se respaldan obligatoriamente en un equipo de profesionales que garantizan la formación, profesionalización y actualización de los conductores.

10.2.1. Parte de este equipo, como mínimo, son los siguientes:

- a) Director, que cuente con grado académico y posgrado en carreras vinculadas a la educación superior, andragogía, ingeniería vial, ingeniería automotriz, transportes o carreras vinculadas a la legislación en transporte.
- b) Instructor teórico, con educación superior universitaria en carreras vinculadas a educación, andragogía, ingeniería vial, automotriz, transportes o legislación en transporte.
- c) Instructor práctico en conducción, con educación superior técnica como mínimo y licencia de conducir vigente, sin puntos firmes, de la misma categoría o superior, con una antigüedad mínima de tres (3) años.
- d) Profesional en mecánica automotriz o similar.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

- e) Profesional en salud, para la capacitación en primeros auxilios y salud laboral.
- f) Profesional en psicología, para el manejo del estrés, conducta segura y sensibilización del conductor.

Respecto al numeral 10.3 (infraestructura), se advierte que, conforme a la Ley General de Educación, las escuelas de conductores no forman parte del Sistema Educativo Peruano, por lo que no corresponde al Ministerio de Educación (MINEDU) regular las características de su infraestructura.

Se precisa que la norma técnica rectora aplicable es el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE), por lo que se recomienda retirar toda referencia al MINEDU en este artículo.

Asimismo, se sugiere precisar el uso de la vía pública para prácticas, supeditándolo a la autorización de la autoridad competente, una vez cumplido el mínimo razonable de horas prácticas.

Finalmente, se plantea que el personal esencial de la escuela de conductores se encuentre contratado a tiempo completo, a fin de garantizar continuidad y calidad del servicio.

Sobre el artículo 11 de la Autógrafa de Ley

(Autorización y restricciones de los centros de evaluación)

Se señala que, de acuerdo con el artículo 76 del RSELIC, los gobiernos regionales y municipalidades provinciales son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades, por lo que solo ellos podrían delegar tal función mediante convenios.

Se advierte que permitir autorizaciones directas a empresas privadas requiere controles más estrictos, por lo que se propone exigir declaraciones juradas de no impedimento y establecer períodos de incompatibilidad para exfuncionarios públicos.

Asimismo, se recomienda prohibir expresamente que una misma persona pueda capacitar y evaluar, a fin de evitar conflictos de interés.

También se considera viable que los gobiernos regionales puedan acceder a la autorización como centros de evaluación, previo cumplimiento de los requisitos técnicos.

Sobre el artículo 13 de la Autógrafa de Ley

(Requisitos para los centros de evaluación)

Se propone precisar el perfil de los profesionales, reformulando el numeral 13.2, estableciendo claramente:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

- Director con posgrado en gestión o carreras afines.
- Evaluador teórico y práctico con título profesional universitario.
- Operador tecnológico con título en informática o ingeniería de sistemas.

Asimismo, se recomienda aclarar que para realizar evaluaciones en campo o en vía pública se debe contar con autorización previa del MTC.

Sobre el artículo 14 de la Autógrafa de Ley

(Protocolo de evaluación del conductor)

Se considera que la evaluación teórica debe ser obligatoria para todas las modalidades (otorgamiento, recategorización y revalidación), sin excepciones.

Asimismo, se propone que la evaluación práctica también se aplique a conductores con puntos firmes que solicitan revalidación.

Por ello, se recomienda reformular el numeral 14.5 para eliminar las excepciones contempladas.

Sobre el artículo 15 de la Autógrafa de Ley

(Cantidad)

Se advierte que el artículo no regula ningún aspecto relativo a la "cantidad" de entidades complementarias, limitándose a reiterar principios de libre competencia ya regulados en normativa específica.

Por tanto, se cuestiona la pertinencia y objeto normativo de este artículo.

Sobre el artículo 16 de la Autógrafa de Ley

(Capacidad, operatividad y tiempos mínimo y máximo)

Se señala que los indicadores previstos duplican funciones ya asignadas al Ministerio de Salud en los artículos 5 y 7, generando superposición normativa.

Se recomienda revisar y adecuar el contenido del artículo para evitar duplicidades y conflictos de competencias.

Sobre el artículo 17 de la Autógrafa de Ley

(Condiciones de operatividad)

Se observa que el numeral 17.1 genera obligaciones para la SUTRAN sin precisar el tipo de información ni el plazo adecuado de conservación, el cual se reduce a solo un (1) año, pese a que:

- El plazo de prescripción administrativa es de cuatro (4) años.
- Las licencias tienen vigencia mínima de cinco (5) años.

Se señala que el RSELIC establece un plazo de conservación de expedientes y videos de cuatro (4) años.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Asimismo, se advierte que la fiscalización exclusivamente electrónica resulta insuficiente, dado que los principales hallazgos de infracciones graves se han obtenido mediante fiscalizaciones presenciales inopinadas.

Se cuestiona además la redacción del numeral 17.3, por su falta de claridad respecto al ámbito territorial de atención de los postulantes.

Sobre el artículo 20 de la Autógrafa de Ley

(Sanciones, infracciones e impedimentos)

Se observa que la tipificación de infracciones y sanciones corresponde al Poder Ejecutivo, vía reglamento, y no por ley, conforme a la estructura normativa vigente del RESELIC.

Asimismo, se advierte una contradicción entre las sanciones impuestas en este artículo y las previstas en el artículo 18 de la Autógrafa.

Sobre el artículo 21 de la Autógrafa de Ley

(Resolución de extinción de autorización)

Se recomienda incorporar como causal adicional de extinción el cese de actividades por seis (6) meses continuos o más de ocho (8) meses interrumpidos en un año, a fin de depurar el registro de entidades inactivas.

Sobre la Única Disposición Complementaria Transitoria

Se señala que no resulta necesario ampliar el plazo de integración de las licencias de conducción de clase B hasta diciembre de 2025, dado que:

- Ya se otorgaron prórrogas mediante resolución y decreto supremo.
- El 93 % de municipalidades ya se encuentran integradas o en proceso avanzado.
- Existen cronogramas vigentes hasta abril de 2026 para la implementación de infraestructura.

Por tanto, se concluye que otorgar una nueva prórroga resulta innecesario y carente de sustento técnico.

En adición a lo expuesto, debemos señalar lo siguiente:

Afectación al principio de coherencia normativa

La Autógrafa de Ley establece que los servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica también pueden ser brindados por los gobiernos regionales, gobiernos locales, hospitales y postas, siempre que cuenten con recursos humanos (servidores), logística, instalaciones, procedimientos e infraestructura debidamente garantizadas.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Asimismo, señala que los profesionales a cargo de las evaluaciones o capacitaciones a los aspirantes a una licencia de conducir, de encontrarse responsables en cualquier procedimiento administrativo sancionador, serán inhabilitados por un periodo de diez (10) años para poder ejercer funciones en cualquier otra entidad que integre el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

Sin embargo, la responsabilidad de los servidores civiles a la que hace referencia la Autógrafa debe regirse por el procedimiento administrativo disciplinario establecido en la Ley N°30057, Ley del Servicio Civil, régimen que constituye el marco único y exclusivo aplicable a las personas que prestan servicios en las entidades públicas del Estado.

Debe precisarse que las faltas de carácter disciplinario, conforme al artículo 85 de dicha Ley, pueden ser sancionadas con suspensión temporal o destitución, dependiendo de su gravedad, sanciones que no se corresponden con la inhabilitación de diez años prevista en la Autógrafa de Ley.

Al respecto, debe tenerse en consideración la definición del principio de coherencia normativa, establecida por el Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional, en el fundamento jurídico N°48 de la Sentencia Exp. N°047-2004 AI/TC, que señala: *"La normatividad sistémica descansa en la coherencia normativa. Dicha noción implica la existencia de la unidad sistémica del orden jurídico, lo que indica la existencia de una relación de armonía entre todas las normas que lo conforman. Presupone una compenetración, compatibilidad y conexión axiológica, ideológica y lógica entre las normas."*

En consecuencia, la Autógrafa de Ley contraviene el principio de coherencia normativa, al no guardar correspondencia con lo dispuesto en la Ley N°30057, Ley del Servicio Civil.

Falta de justificación de la Autógrafa de Ley

El artículo 2 de la Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, establece que los proyectos normativos deben estar debidamente sustentados en una exposición de motivos.

Asimismo, el artículo 7 del Reglamento de la Ley Marco, aprobado por Decreto Supremo N°007-2022-JUS, señala que la exposición de motivos debe describir el contenido de la propuesta normativa, su objeto, finalidad, antecedentes, marco jurídico, habilitación legal, así como justificar la necesidad de la norma y analizar sus impactos.

De igual manera, el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República señala que la exposición de motivos debe contener:

- Identificación del problema público

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRAFA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

- Análisis del estado actual de la situación fáctica o jurídica
- Precisión del nuevo estado que se pretende generar
- Análisis de necesidad, viabilidad y oportunidad
- Evaluación de impactos y opiniones recibidas

El artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República establece que las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos donde se expresen sus fundamentos, el efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional y el análisis costo beneficio.

El análisis de impactos (económico, social, institucional, ambiental, entre otros) debe permitir cuantificar costos y beneficios, y no debe limitarse a una afirmación genérica como “la presente ley no irroga gasto”.

Observaciones específicas sobre el análisis técnico legal

El dictamen que sustenta la Autógrafa de Ley no ha considerado los siguientes aspectos:

- i. No se encuentra definido el problema público que se busca atender, ni se presenta evidencia cuantitativa o cualitativa que sustente su existencia, magnitud e impacto; tampoco se identifican los grupos afectados. En consecuencia, no se justifica la necesidad de la Autógrafa de Ley.
- ii. No se considera que el Decreto Supremo N°007-2016-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, ya regula:
 - Procedimientos administrativos de otorgamiento, revalidación y recategorización
 - Centros médicos, escuelas de conductores y centros de evaluación
 - Requisitos de operación y fiscalización

Por tanto, la Autógrafa reproduce y altera disposiciones reglamentarias ya existentes, sin un análisis técnico que lo sustente.

Conclusión de la observación presidencial

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

III. MARCO NORMATIVO

Legislación nacional

- Constitución Política del Perú
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley N°26842, Ley General de Salud.
- Ley N°27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

- Ley N°27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.
- Ley N°29733, Ley de Protección de Datos Personales.
- Ley N°30057, Ley del Servicio Civil.
- Decreto Legislativo N°1161, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud.
- Decreto Legislativo N°1412, Ley de Gobierno Digital.
- Decreto Supremo N°007-2016-MTC, Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

IV. ANÁLISIS TÉCNICO

IV.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 1898/2021-CR fue presentado con la finalidad de regular el funcionamiento de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, comprendiendo aspectos relativos a evaluación médica, capacitación de conductores y evaluación teórica y práctica.

El dictamen de dicho proyecto dio lugar a una Autógrafa de Ley que fue observada integralmente por el Poder Ejecutivo, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú, al advertirse diversas deficiencias de carácter competencial, normativo, técnico y de coherencia sistémica.

Las observaciones del Ejecutivo estuvieron referidas, principalmente, a: invasión de competencias de otros sectores del Poder Ejecutivo; duplicidad normativa respecto del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir; creación de procedimientos, sanciones y autorizaciones no justificadas; y falta de sustento técnico y de análisis de impacto regulatorio.

IV.2 Necesidad de un nuevo enfoque del texto legal

En atención a la magnitud y naturaleza estructural de las observaciones formuladas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones considera inviable insistir en la autógrafa observada y opta por la emisión de un dictamen de nuevo proyecto, conforme al literal c) del artículo 79-A del Reglamento del Congreso.

El nuevo texto no persiste en regular aspectos ya normados, sino que reformula completamente el objeto de la intervención legislativa, corrigiendo los vicios advertidos y alineándose con los principios de coherencia normativa, legalidad y razonabilidad.

Este dictamen de nuevo proyecto propone la **Ley que establece obligaciones de interoperabilidad, trazabilidad y transparencia en el Sistema de Emisión**

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

de Licencias de Conducir, cuyo eje central no es la creación de nuevos regímenes, sino el fortalecimiento funcional del sistema existente.

La propuesta no modifica el régimen habilitante de entidades complementarias, no redefine competencias sectoriales, no introduce requisitos técnicos ni sanciones y no altera los procedimientos administrativos vigentes.

Se orienta exclusivamente a garantizar el intercambio de información entre entidades, asegurar la trazabilidad del proceso de emisión de licencias y fortalecer la transparencia y la fiscalización.

IV.3 Análisis del problema público

Del análisis de la normativa vigente y de los informes remitidos por el Poder Ejecutivo, se advierte que el principal problema del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir no radica en la ausencia de regulación, sino en la fragmentación de información entre entidades intervinientes, limitada trazabilidad de evaluaciones médicas, teóricas y prácticas, dificultades para la fiscalización posterior y débil transparencia agregada del rendimiento del sistema.

Estas deficiencias no se solucionan mediante la creación de nuevas entidades ni con mayor carga regulatoria, sino mediante la articulación funcional de la información existente.

IV.4 Análisis de competencias y coherencia normativa

Uno de los principales errores del texto original fue la superposición de competencias entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Salud, así como la indebida regulación legal de aspectos propios del reglamento.

El nuevo proyecto reconoce expresamente la rectoría del MTC en el sistema, la rectoría del MINSA en materia de salud respeta la intervención de gobiernos regionales y locales conforme a ley y no sustituye el RSELIC ni la normativa sectorial de salud.

De esta manera, se preserva el principio de coherencia normativa, desarrollado por el Tribunal Constitucional, evitando contradicciones internas del ordenamiento jurídico.

IV.5 Análisis de la no duplicidad normativa

El dictamen evita reproducir disposiciones ya reguladas en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, en las directivas del Ministerio de Salud y las disposiciones de fiscalización de la SUTRAN.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Por el contrario, incorpora principios funcionales transversales (interoperabilidad, trazabilidad y transparencia) que no se encuentran desarrollados de manera expresa en norma con rango de ley y resultan necesarios para fortalecer la fiscalización y la integridad del sistema.

IV.6 Análisis de la proporcionalidad regulatoria

El proyecto se ajusta a los principios de mínima intervención, neutralidad tecnológica y razonabilidad administrativa.

No crea nuevos registros, nuevas sanciones, nuevos procedimientos administrativos ni nuevas exigencias técnicas.

Asimismo, incluye una cláusula expresa que impide interpretaciones extensivas que generen cargas adicionales para los administrados o para las entidades públicas.

IV.7 Análisis de interoperabilidad, trazabilidad y transparencia

Interoperabilidad:

Permite que la información generada por las distintas fases del sistema pueda ser contrastada, verificada y fiscalizada con mayor eficacia, en concordancia con la Ley de Gobierno Digital.

Trazabilidad:

Garantiza que cada evaluación realizada pueda ser auditada a posteriori, fortaleciendo la lucha contra irregularidades sin alterar los procedimientos existentes.

Transparencia:

Permite la publicación de datos agregados que fortalecen la rendición de cuentas, sin afectar datos personales ni secretos protegidos.

IV.8 Análisis de impacto regulatorio y presupuestal

Desde el punto de vista económico y presupuestal no se generan gastos adicionales al Tesoro Público, la implementación se financia con cargo a los presupuestos institucionales existentes y no se crean nuevas obligaciones financieras.

Desde el punto de vista institucional se fortalece la coordinación intersectorial, se mejora la fiscalización basada en información verificable y se incrementa la confianza ciudadana en el sistema.

IV.9 Análisis de constitucionalidad

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

El dictamen respeta la separación de poderes, no invade la potestad reglamentaria del Ejecutivo, no crea regímenes disciplinarios paralelos y no afecta derechos fundamentales.

Por las razones expuestas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones considera que el nuevo proyecto corrige íntegramente las observaciones del Poder Ejecutivo, aporta valor normativo real al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y fortalece la fiscalización sin sobreregular.

IV.10 Análisis de las observaciones del Poder Ejecutivo

Observaciones a los artículos 1 y 2

(Competencias MTC–MINSA y definición de entidades complementarias)

La autógrafa calificaba a los centros médicos como entidades complementarias del SELIC sujetas a autorización del MTC, encargadas de realizar evaluaciones médicas. Ello supone asignar al MTC potestades regulatorias sobre prestaciones de salud y tratar la evaluación médica como una actividad accesorio al transporte, cuando es un acto sanitario.

Desde la técnica normativa, esto implica confusión de objetos regulatorios: el transporte es el fin del procedimiento de licencias, pero la evaluación médica pertenece material y funcionalmente al sector salud.

La observación es jurídicamente fundada por tres razones principales:

1. Competencia exclusiva del MINSA

El Decreto Legislativo 1161 establece que el MINSA ejerce la rectoría, regulación y supervisión de toda prestación de servicios de salud, públicos y privados. La evaluación médica y psicológica es, sin discusión, un servicio de salud.

2. Naturaleza jurídica de las IPRESS

Los centros médicos son IPRESS, sujetas a RENIPRESS, SUSALUD y normativa sanitaria, no a un régimen habilitante del MTC.

3. Principio de legalidad y competencia

Una ley ordinaria no puede redistribuir competencias sectoriales sin modificar expresamente las leyes orgánicas respectivas, lo que la autógrafa no hacía.

Se concluye que la observación es plenamente válida. La autógrafa incurrió en invasión competencial y vulneró el principio de legalidad administrativa.

Observación al artículo 3

(Prestación del servicio desde el Estado)

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

El artículo permitía que los gobiernos regionales, locales, hospitales y postas brinden servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica/práctica, condicionados solo a exigencias del MTC.

Esto presenta fallas técnicas claras porque los establecimientos de salud ya están integrados orgánicamente a los gobiernos regionales o locales, las postas (puestos de salud I 1 e I 2) no cuentan con las especialidades requeridas y se ignora la categorización sanitaria vigente.

La observación resulta correcta y válida porque desconoce la descentralización en salud, la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales asigna a estos la gestión directa de los establecimientos de salud; contraviene la normativa sanitaria ya que el DS 013-2006-SA clasifica los establecimientos y limita sus prestaciones según categoría; y subordina indebidamente al MINSA al MTC. El artículo condiciona la provisión de servicios médicos a "exigencias del MTC", pese a que los requisitos técnicos corresponden exclusivamente al ente rector en salud.

Observaciones al artículo 4

(Autorización y vigencia de centros médicos)

La autógrafa establecía autorización por 5 años otorgada por el MTC y renovación periódica obligatoria. Esto introduce duplicidad de trámites respecto de RENIPRESS (de vigencia indefinida) y por la supervisión sanitaria ya existente.

La observación es fundada porque la vigencia de los centros de salud es competencia del MINSA y no del MTC; la ley no justifica por qué un régimen más restrictivo mejora la calidad del servicio, vulnerando el principio de razonabilidad, y porque se crea un régimen habilitante paralelo sin habilitación constitucional ni legal.

Observación al artículo 5

(Evaluación médica)

El artículo denomina todo como "evaluación médica", incluye psicología sin diferenciar profesión y usa términos (como audiometría y visiometría) distintos a los del MINSA.

La observación es correcta porque la evaluación psicológica no es médica, sino una prestación diferenciada; existen directivas vigentes del MINSA que ya regulan contenidos, términos y procedimientos; y porque la autógrafa introduce inconsistencias terminológicas, afectando la seguridad jurídica.

Observaciones a los artículos 6 y 7

(Requisitos y protocolos)

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

El artículo 7 reconoce al MINSA como ente rector del protocolo, pero los artículos 6 y previos no se adecuan a ello, manteniendo exigencias desde el MTC.

Esto vulnera el principio de coherencia interna de la ley: no puede coexistir un artículo que reconoce rectoría sanitaria con otros que la neutralizan.

En este caso la observación está fundamentada.

Observaciones a los artículos 8, 9 y 10

(Escuelas de conductores)

Las observaciones se centran en tres aspectos: la reducción injustificada del plazo de vigencia, el límite del 30 % de horas prácticas y la injerencia del MINEDU.

Las observaciones son correctas por exceso regulatorio e invasión competencial porque el RSELIC ya regula los plazos y la formación, no hay sustento técnico para reducir horas prácticas y las escuelas de conductores no forman parte del sistema educativo formal, por lo que el MINEDU carece de competencia.

Observaciones a los artículos 11, 13 y 14

(Centros de evaluación)

La autógrafa centraliza las autorizaciones en el MTC, no reconoce el rol primario de los gobiernos regionales y las municipales; y permite conflictos de interés.

La observación es válida porque el RSELIC asigna claramente competencias a los gobiernos subnacionales, se vulnera el principio de imparcialidad administrativa y se altera indirectamente el bloque normativo vigente.

Observaciones a los artículos 15, 16 y 17

(Cantidad, capacidad y fiscalización)

El Artículo 15 carece de contenido normativo real.

El Artículo 17 determina el plazo de conservación de expedientes por 1 año y prescribe que la fiscalización solo es electrónica.

Esto contradice la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, que establece una prescripción de 4 años; el RSELIC que precisa 4 años de conservación; y los principios de fiscalización efectiva.

En este caso, las observaciones también son válidas.

Observación al artículo 18

(Inhabilitación por 10 años)

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

La observación es contundente porque los servidores públicos se rigen por la Ley 30057, el Congreso no puede crear un régimen disciplinario paralelo y se vulnera el principio de coherencia normativa (TC, Exp. 047 2004 AI).

Observación a la Disposición Complementaria Transitoria

(Licencias clase B)

La observación es fundada porque ya existen prórrogas y cronogramas vigentes y la ampliación legal resulta innecesaria y no técnica

Observación final

(Falta de justificación y análisis de impacto)

El Ejecutivo acredita incumplimiento de la Ley Marco de Producción Legislativa, del Reglamento del Congreso y del Manual de Técnica Legislativa. Agrega que no se identifica problema público ni análisis costo beneficio.

Conclusión general

Desde una evaluación estrictamente técnica y jurídica todas las observaciones del Poder Ejecutivo son fundadas, en distinto grado; la autógrafa tiene vicios estructurales, no corregibles con ajustes parciales; por lo que la decisión de optar por un dictamen de nuevo proyecto es la única jurídicamente sólida.

IV.11 Análisis de la propuesta de incorporar disposiciones complementarias al texto legal de nuevo proyecto

Con Oficio N°1190/AAR-CR del 27 de abril de 2026 el autor del proyecto de ley propuso incorporar las siguientes disposiciones complementarias al texto legal contenido en este dictamen:

"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

PRIMERA. Modificación del artículo 1 de la Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las escuelas de conductores, en los siguientes términos:

"Artículo 1.- Del objeto de la Ley

El objeto de la Ley es regular la habilitación y el funcionamiento de las Escuelas de Conductores de vehículos motorizados para transporte terrestre y establecer, como condición obligatoria para la obtención y revalidación de licencias de conducir de todas las clases y categorías, la aprobación de los cursos correspondientes, impartidos por dichas escuelas, conforme al currículo establecido en las normas reglamentarias respectivas."

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Financiamiento

La implementación de lo dispuesto en la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

SEGUNDA. Operatividad

Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir pueden evaluar o capacitar solo a aspirantes a la licencia de conducir o conductores que estén domiciliados en el departamento, según indique su documento nacional de identidad (DNI), o donde las entidades complementarias estén autorizadas a operar.

TERCERA. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo adecúa las disposiciones reglamentarias necesarias para la implementación de la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de su entrada en vigor."

Es por este motivo que el debate del predictamen agendado para la sesión del 27 de abril de 2026 se suspendió y se pasó a cuarto intermedio para estudiar esta propuesta.

A continuación, se analiza las disposiciones complementarias planteadas:

Diagnóstico del problema público

El análisis del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir permite identificar que los principales problemas que justifican una eventual intervención legislativa se encuentran vinculados a deficiencias en la gestión del sistema, particularmente en aspectos de interoperabilidad, trazabilidad y transparencia.

En efecto, se han detectado dificultades para asegurar el registro íntegro y verificable de las evaluaciones médicas, teóricas y prácticas, lo que facilita la ocurrencia de situaciones irregulares como la suplantación de identidad, la emisión indebida de certificados o la falta de control posterior de los procedimientos.

No obstante, dichos problemas no guardan relación directa con la ausencia de capacitación formal por parte de los conductores. El sistema vigente ya contempla la evaluación de capacidades como mecanismo central para el otorgamiento de licencias, por lo que el problema público identificado se sitúa en la falta de control y supervisión del proceso, y no en un déficit estructural de formación obligatoria.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Relación causa-efecto de las modificaciones propuestas con la solución del problema público

Las disposiciones complementarias proponen como medida central la obligatoriedad de aprobar cursos impartidos por escuelas de conductores para la obtención y revalidación de licencias. Sin embargo, desde una perspectiva técnico-causal, no se evidencia que dicha obligación permita corregir los problemas identificados en el diagnóstico. La imposición de un curso obligatorio no elimina los riesgos asociados a la falta de trazabilidad, ni garantiza la autenticidad de las evaluaciones o certificaciones emitidas.

Por el contrario, la medida introduce un requisito adicional que no incide directamente sobre el problema de fondo, generándose una desconexión entre la causa y la solución propuesta. En consecuencia, la modificación normativa no presenta una relación causa-efecto adecuado, lo que debilita su justificación como intervención regulatoria.

Justificación de la intervención legislativa

Toda intervención legislativa debe acreditar la existencia de un problema público relevante, la necesidad de regulación y la idoneidad de la medida propuesta. En el caso de las disposiciones complementarias propuestas, no se ha presentado evidencia técnica que demuestre que la obligatoriedad de cursos en escuelas de conductores mejorará la calidad del sistema o reducirá las irregularidades detectadas.

Asimismo, no se ha evaluado si existen alternativas menos gravosas que permitan alcanzar el mismo objetivo, lo cual es un requisito esencial del principio de proporcionalidad. La ausencia de un análisis costo-beneficio, así como de sustento empírico, evidencia que la intervención propuesta carece de una justificación adecuada y no se ajusta a los estándares de calidad regulatoria exigidos en el ordenamiento vigente.

Antecedentes normativos y análisis de precedentes de intervenciones similares

El marco normativo vigente, particularmente el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, establece un sistema basado en la evaluación objetiva de capacidades, permitiendo que los postulantes puedan acceder a la licencia mediante el cumplimiento de requisitos y la aprobación de exámenes, sin que la capacitación en escuelas de conductores sea un requisito universal obligatorio.

Históricamente, el legislador ha optado por un modelo que privilegia la evaluación como mecanismo de control, manteniendo la capacitación como un

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

servicio complementario. No existen precedentes en el ordenamiento jurídico nacional que impongan de manera generalizada y permanente la obligatoriedad de contratar servicios privados como requisito para el ejercicio de un derecho administrativo, salvo en supuestos altamente justificados, lo cual no ocurre en el presente caso.

Impacto de la modificación del artículo 1 de la Ley 29005 y distorsiones en el régimen de revalidación de licencias

La modificación propuesta al artículo 1 de la Ley 29005 introduce un cambio sustancial en la naturaleza jurídica y funcional del sistema de emisión de licencias de conducir, al incorporar como requisito obligatorio universal la aprobación de cursos impartidos por escuelas de conductores, tanto para la obtención como para la revalidación de licencias de todas las clases y categorías. Este cambio no constituye una mera precisión del objeto de la ley, sino la incorporación de una nueva condición habilitante que transforma estructuralmente el modelo vigente.

En el régimen actual, la Ley 29005 regula la habilitación y funcionamiento de las escuelas de conductores como prestadores de servicios complementarios, cuya utilización no es obligatoria para acceder a una licencia, en tanto el sistema se fundamenta en la evaluación objetiva de capacidades mediante exámenes administrados por la autoridad competente. Bajo este modelo, la capacitación en escuelas constituye una alternativa disponible, mas no una condición exigible de manera generalizada, preservándose la posibilidad de preparación autónoma y el rol central del Estado como ente evaluador.

El efecto más gravoso de esta modificación se presenta en el régimen de revalidación de licencias, el cual, en el sistema vigente, tiene como finalidad verificar de manera periódica que el conductor mantiene las condiciones mínimas de aptitud, especialmente en términos de salud y vigencia de habilidades, sin exigir la repetición de procesos formativos ya superados. La periodicidad de la revalidación —que varía entre aproximadamente tres y cinco años según la categoría de la licencia— responde a criterios de control administrativo y seguridad vial, no a la necesidad de imponer nuevas cargas de capacitación.

Las disposiciones complementarias transforman este régimen al exigir que todos los conductores, sin distinción de experiencia o trayectoria, deban aprobar cursos en escuelas de conductores como condición para revalidar sus licencias. Ello implica extender una carga económica y procedimental a la totalidad del universo de conductores del país de manera reiterativa, generando un impacto acumulativo significativo, altamente desproporcionado en relación con la finalidad del procedimiento.

Desde el punto de vista técnico, esta medida introduce una distorsión estructural del sistema de revalidación, que deja de ser un mecanismo de verificación de

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

condiciones para convertirse en un mecanismo de consumo obligatorio de servicios privados. Este cambio desnaturaliza la función administrativa de la revalidación y rompe la proporcionalidad entre el fin perseguido (verificar aptitud) y el medio utilizado (imponer capacitación generalizada).

Requisitos que exigen las disposiciones complementarias y su impacto normativo

Las disposiciones complementarias introducen un conjunto de modificaciones que implican la obligatoriedad de aprobar cursos en escuelas de conductores para la obtención y revalidación de licencias, así como restricciones territoriales para la prestación de dichos servicios. Estos cambios alteran el modelo normativo vigente, transformándolo de un sistema basado en evaluación hacia uno basado en certificación previa obligatoria.

Desde el punto de vista normativo, ello implica la creación de nuevos requisitos legales de carácter general, que modifican sustancialmente el acceso al sistema de licencias sin una reforma integral del marco regulatorio, generando potenciales inconsistencias con las normas vigentes.

Desnaturalización del sistema

Las disposiciones complementarias desnaturalizan el modelo vigente del sistema de licencias al trasladar el eje del control desde la evaluación estatal hacia la certificación previa obligatoria por privados, generando dependencia estructural del sistema respecto a estos operadores.

Este cambio transforma la lógica del sistema, sin que se refuercen los mecanismos de control ni se resuelvan los problemas identificados.

Impacto en los conductores

La implementación de las disposiciones complementarias tendría un impacto directo y significativo en los conductores. En primer lugar, incrementaría el costo de acceso y mantenimiento de la licencia de conducir, al imponer la obligación de pagar cursos en escuelas privadas. Este costo adicional se aplicaría incluso en los procesos de revalidación, afectando a conductores con experiencia previa.

En segundo lugar, la medida introduce barreras de acceso para sectores de menores recursos, limitando la posibilidad de obtener una licencia. Finalmente, la obligatoriedad generalizada constituye una carga repetitiva que no distingue entre distintos niveles de experiencia, lo que podría resultar desproporcionado.

Impacto en las escuelas de conductores

Las disposiciones complementarias generarían un incremento sustancial de la demanda de servicios de capacitación, al convertirlos en obligatorios para todos los usuarios del sistema. Este cambio implicaría un crecimiento significativo del

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

mercado, beneficiando especialmente a las empresas con mayor capacidad operativa y presencia territorial.

En términos económicos, la medida podría generar un incremento masivo en la facturación del sector, configurando un mercado cautivo con ingresos inducidos por mandato legal, lo cual plantea cuestionamientos respecto a la equidad de la intervención regulatoria.

Impacto en la libre competencia

Desde la perspectiva de la libre competencia, las disposiciones complementarias introducen restricciones importantes al mercado. Al hacer obligatoria la contratación de servicios de escuelas de conductores, se limita la libertad de elección del consumidor y se reduce la competencia entre distintas formas de preparación para obtener una licencia.

Asimismo, la imposición de restricciones territoriales reduce la competencia geográfica, favoreciendo la formación de mercados regionales cerrados. Esto podría derivar en incrementos de precios, menor calidad del servicio y concentración del mercado en determinados operadores.

Efectos perversos, capacidad operativa y seguridad vial

La medida presenta riesgos relevantes de efectos perversos, en particular el desplazamiento de prácticas irregulares hacia la fase de capacitación, mediante la posible emisión de certificados sin formación real o la simulación de cursos.

Asimismo, no se ha acreditado la capacidad operativa del sistema para atender la totalidad de la demanda obligatoria, considerando el volumen anual de trámites, lo que podría generar saturación, retrasos y deterioro de la calidad del servicio.

En cuanto a la seguridad vial, no existe evidencia que demuestre que la obligatoriedad de cursos reduzca los siniestros, siendo estos principalmente atribuibles a factores como exceso de velocidad y falta de fiscalización. La medida, por tanto, no garantiza mejoras reales en este ámbito.

Análisis de compatibilidad normativa y constitucional

La propuesta plantea problemas de compatibilidad con el marco normativo vigente, al contradecir el modelo de evaluación establecido en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Además, podría entrar en conflicto con principios constitucionales como la razonabilidad, la proporcionalidad y la libertad de empresa.

Desde la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, las medidas que imponen cargas económicas generales deben estar debidamente justificadas, lo que no

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

se evidencia en este caso. Asimismo, la creación de beneficios económicos concentrados en un sector específico podría ser cuestionada por afectar la libre competencia y la igualdad ante la ley.

Análisis de coherencia con el objeto original del proyecto de ley

Finalmente, corresponde evaluar si las disposiciones complementarias guardan relación con el objeto original del Proyecto de Ley 1898/2021-CR. El proyecto inicial tenía como finalidad regular aspectos del funcionamiento de las entidades complementarias del sistema, así como mejorar el control, la fiscalización y la transparencia del proceso de emisión de licencias.

Sin embargo, las disposiciones complementarias introducen una medida de naturaleza distinta, centrada en la obligatoriedad de capacitación en escuelas de conductores, lo cual no forma parte del problema público originalmente identificado ni de la lógica del proyecto inicial. Se trata, en consecuencia, de una intervención normativa que modifica sustancialmente el enfoque del proyecto original, orientándolo hacia un objetivo diferente.

En ese sentido, las disposiciones complementarias no constituyen un desarrollo o complemento del proyecto original, sino que configura una propuesta normativa autónoma y distinta, que altera el objeto del proyecto y rompe la coherencia interna de la iniciativa legislativa.

Razones por las que no es viable lo propuesto en las disposiciones complementarias

La propuesta no resulta viable debido a la falta de conexión con el problema público identificado, la ausencia de justificación técnica, la generación de cargas desproporcionadas para la ciudadanía y la distorsión del mercado. Asimismo, introduce riesgos de inconstitucionalidad y problemas de coherencia normativa, lo que compromete su sostenibilidad jurídica.

Hallazgos en los beneficios económicos

La incorporación de las disposiciones complementarias generaría beneficios económicos directos y concentrados en las escuelas de conductores privadas autorizadas y en las redes empresariales de mayor escala, al convertir su servicio en una condición obligatoria universal para todos los usuarios del sistema, creando una demanda cautiva garantizada por ley y asegurando un flujo sostenido de ingresos sin competencia efectiva.

Asimismo, la medida implicaría una transferencia masiva de recursos desde los ciudadanos hacia dichas empresas, no sustentada en evidencia técnica de mejora del sistema, consolidando un esquema de expansión artificial del mercado por mandato normativo, donde el incremento de la facturación no

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR

responde a mejoras en calidad o eficiencia, sino a la imposición de consumo obligatorio.

Adicionalmente, la restricción territorial introducida por las disposiciones complementarias favorece la creación de mercados geográficos cautivos, permitiendo a determinados operadores capturar la demanda local sin competencia externa, lo que potencia escenarios de concentración económica, incremento de precios y reducción de incentivos para mejorar el servicio.

Compatibilidad con el artículo 79-A c) del Reglamento del Congreso como alternativa de dictamen de nuevo proyecto sobre una autógrafa observada

En el marco del análisis del dictamen recaído en la autógrafa observada correspondiente al Proyecto de Ley 1898/2021-CR, esta comisión advierte que la propuesta de incorporación de las disposiciones complementarias resulta incompatible con lo dispuesto en el artículo 79-A, literal c), del Reglamento del Congreso de la República.

En efecto, conforme a la citada disposición reglamentaria, el dictamen de nuevo proyecto tiene como finalidad permitir que la comisión reformule el texto de la autógrafa observada, ya sea recogiendo total o parcialmente las observaciones del Poder Ejecutivo o introduciendo ajustes que mantengan coherencia con dichas observaciones y con el objeto de la iniciativa legislativa. No obstante, el propio Reglamento establece claramente que no resulta procedente incorporar disposiciones nuevas que no guarden relación con las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo, ni con el contenido de la autógrafa materia de reconsideración.

En el presente caso, las disposiciones complementarias proponen la introducción de un régimen normativo distinto, orientado a establecer la obligatoriedad de capacitación en escuelas de conductores como requisito para la obtención y revalidación de licencias, así como restricciones territoriales en la prestación de dichos servicios. Estas medidas no solo no responden a las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo, sino que además no guardan relación directa con el objeto ni con la estructura regulatoria de la autógrafa observada, la cual se orientaba a la regulación de entidades complementarias del sistema y a aspectos de control y fiscalización.

En tal sentido, la incorporación de dichas disposiciones implicaría una alteración sustancial del objeto de la iniciativa legislativa, configurando un supuesto distinto al previsto para el dictamen de nuevo proyecto y constituyendo, en los hechos, una nueva propuesta legislativa autónoma, ajena al procedimiento de

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

reconsideración para una autógrafa observada previsto en el Reglamento del Congreso.

Por lo expuesto, esta comisión formula objeción expresa a la incorporación de las disposiciones complementarias propuesta, por ser contraria al artículo 79-A c) del Reglamento del Congreso de la República, al introducir disposiciones no relacionadas con las observaciones del Poder Ejecutivo ni con el objeto del proyecto de ley, lo que comprometería la validez del procedimiento legislativo y la coherencia del dictamen.

Conclusión

Las disposiciones complementarias analizadas:

- a) No responden al problema público identificado en el proyecto original. Constituyen una propuesta distinta al objeto original del proyecto de ley.
- b) No presentan una relación causal adecuada entre la medida propuesta y la solución buscada.
- c) Generan impactos negativos en los conductores y distorsiones en el mercado.
- d) Presentan problemas de compatibilidad normativa y constitucional.
- e) Configuran beneficios económicos claros y concentrados, sin sustento técnico asociado al interés público.
- f) Evidencian un alto riesgo de que la intervención ocasione el incremento de la facturación de empresas específicas mediante regulación, en detrimento de la equidad, la competencia y la coherencia del sistema.
- g) No son concordantes con lo dispuesto en el artículo 79-A c) del Reglamento del Congreso de la República, en lo que refiere al contenido de un dictamen de nuevo proyecto.

Por estas razones, no resulta técnica ni jurídicamente viable su incorporación en el texto legal de este dictamen por lo que se desestiman.

IV.12 Análisis de necesidad, viabilidad y oportunidad del nuevo texto legal

Análisis de necesidad

Las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo a la Autógrafa de Ley recaída en el Proyecto de Ley 1898/2021 CR no se limitan a cuestionamientos formales o ajustes puntuales, sino que inciden directamente en la estructura normativa, el objeto regulatorio y la fórmula legal adoptada.

En efecto, el análisis de dichas observaciones evidencia que se cuestiona la redistribución de competencias sectoriales sin sustento constitucional, se advierte duplicidad normativa respecto del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, se identifica la creación de regímenes

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

paralelos de autorizaciones, sanciones y fiscalización y se observa la ausencia de justificación del problema público que se pretendía resolver.

Estos cuestionamientos afectan el núcleo mismo del diseño de la autógrafa, lo que hace inviable su corrección mediante modificaciones aisladas o precisiones parciales.

De otro lado, el análisis del marco normativo vigente pone de manifiesto que no existe un vacío regulatorio en cuanto a autorizaciones, requisitos técnicos o fiscalización del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y que el problema identificado se ubica en un plano funcional y operativo, vinculado a la interoperabilidad de la información, la trazabilidad de las evaluaciones y la transparencia del sistema en su conjunto.

Por tanto, resulta necesario redefinir el objeto de la intervención legislativa, pasando de una ley regulatoria de detalle a una ley marco de fortalecimiento institucional, que no sustituya la regulación existente, no invada competencias sectoriales y atienda el verdadero problema público detectado.

Análisis de la viabilidad jurídica y técnica

El nuevo texto legal propuesto se construye sobre una premisa esencial: el respeto estricto a la distribución constitucional y legal de competencias.

A diferencia de la autógrafa observada, el nuevo texto reconoce expresamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector del sistema, reconoce la rectoría exclusiva del Ministerio de Salud en materia de evaluación médica y psicológica, preserva las competencias de los gobiernos regionales y locales y evita toda redistribución competencial implícita o explícita.

El nuevo texto no duplica ni reproduce normas reglamentarias vigentes, no crea procedimientos administrativos, autorizaciones ni sanciones y se articula de manera coherente con el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y con la normativa sectorial aplicable; solo introduce obligaciones de interoperabilidad de la información, estándares mínimos de trazabilidad del proceso y deberes de transparencia; por lo que es técnicamente viable y operativamente implementable.

Adicionalmente, su implementación se financia con cargo a los presupuestos institucionales existentes, lo que garantiza su viabilidad desde el punto de vista fiscal y evita observaciones por impacto presupuestal.

Análisis de la oportunidad

La oportunidad de concluir con un nuevo texto legal permite al Congreso corregir el enfoque normativo para reencauzar el debate legislativo sin confrontación innecesaria con el Poder Ejecutivo.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

El nuevo texto refuerza la integridad del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir sin alterar su arquitectura, mejora los mecanismos de fiscalización y control a través de información verificable e incrementa la confianza ciudadana en el sistema, sin sobrerregular.

Ello permite al Poder Ejecutivo continuar perfeccionando el sistema desde el ámbito reglamentario, sin la presión de una norma legal mal diseñada.

La alternativa de no legislar o de insistir en la autógrafa observada implicaría mantener las debilidades funcionales detectadas, exponer al Congreso a cuestionamientos por mala técnica legislativa e incrementar el riesgo de inaplicabilidad de la norma.

En contraste, el nuevo texto representa una intervención legislativa oportuna, proporcional y estratégica.

IV. 13 Análisis del marco normativo y del efecto de la vigencia de la norma

Análisis del marco normativo aplicable

1. Sistema de Emisión de Licencias de Conducir (SELIC)

El SELIC cuenta con un marco reglamentario desarrollado que regula de manera exhaustiva los procedimientos, requisitos técnicos y roles administrativos para la evaluación médica y psicológica, la formación y capacitación, y las evaluaciones teórica y práctica de los postulantes. Dicho marco asigna competencias diferenciadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) como ente rector del sistema, al Ministerio de Salud (MINSA) en lo relativo a prestaciones sanitarias, y a gobiernos regionales y locales conforme a la descentralización vigente.

La regulación existente no presenta vacíos sustantivos en cuanto a autorizaciones, fiscalización o requisitos operativos; no obstante, evidencia limitaciones funcionales vinculadas a la articulación de información, la trazabilidad transversal de los procesos y la disponibilidad de información agregada para fines de control y política pública.

2. Normativa de salud aplicable

La evaluación médica y psicológica es una prestación de salud, sujeta a la rectoría del MINSA, a la normativa sanitaria general, al régimen de IPRESS, al RENIPRESS y a la supervisión correspondiente. Cualquier intervención legal debe respetar esta asignación competencial y evitar introducir regímenes paralelos o requisitos sanitarios desde normas ajenas al sector salud.

3. Normativa de gobierno digital y protección de datos

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

La Ley de Gobierno Digital y la Ley de Protección de Datos Personales establecen obligaciones y límites para el intercambio de información, la interoperabilidad de sistemas y el tratamiento de datos. El fortalecimiento de la interoperabilidad y la trazabilidad debe, por tanto, alinearse a estándares de seguridad, neutralidad tecnológica y protección de datos, evitando imponer soluciones técnicas rígidas en la ley.

4. Fiscalización administrativa y procedimiento

La fiscalización del SELIC se rige por la Ley del Procedimiento Administrativo General y las normas sectoriales. El control efectivo combina mecanismos presenciales, documentales y tecnológicos, y se apoya en la conservación adecuada de registros para fines probatorios y de responsabilidad administrativa, dentro de los plazos de prescripción aplicables.

Efecto de la vigencia de la norma

La entrada en vigor del nuevo texto no deroga ni modifica normas vigentes del SELIC ni del sector salud. Sus efectos jurídicos son habilitantes y clarificadores pues elevan a rango legal obligaciones transversales mínimas (interoperabilidad, trazabilidad y transparencia), refuerzan la seguridad jurídica al delimitar expresamente que no se crean nuevas cargas administrativas y reducen el riesgo de interpretaciones expansivas o conflictos de competencia.

También, mejoran la coordinación intersectorial entre el MTC y el MINSA, sin afectar la autonomía técnica de cada sector.

Conclusión

El análisis del marco normativo demuestra que el nuevo texto legal se integra armónicamente al ordenamiento vigente y que su vigencia produce efectos positivos, proporcionales y necesarios para el fortalecimiento del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. La norma no sustituye ni duplica la regulación existente; la complementa con obligaciones funcionales de alcance transversal, mejorando la fiscalización, la coordinación y la transparencia, sin generar cargas adicionales ni riesgos constitucionales.

IV. 14 Análisis costo–beneficio

Costos

El nuevo texto legal no genera costos presupuestales adicionales para el tesoro público, en tal sentido el costo fiscal de la norma es nulo.

En cuanto a los costos administrativos para el Estado derivados del nuevo texto son marginales y absorbibles, y se concentran principalmente en la coordinación intersectorial entre el MTC y el MINSA, los ajustes internos para facilitar el intercambio de información y la sistematización de información ya existente.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA **LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

El nuevo texto no impone costos adicionales a los administrados, por cuanto no se establece nuevos requisitos técnicos; no crea tasas, pagos ni trámites adicionales; y no modifica condiciones habilitantes vigentes.

Las entidades complementarias continúan operando bajo las reglas actuales, con el agregado de mejores condiciones de integración de información, lo que, en la práctica, tiende a reducir costos transaccionales, antes que incrementarlos.

Beneficios

El nuevo texto produce beneficios jurídicos relevantes, entre los que destacan la prevención de conflictos competenciales, al respetar expresamente la rectoría sectorial del MTC y del MINSA, y la corrección de los vicios estructurales identificados en la autógrafa observada.

Desde el punto de vista institucional, la norma fortalece la coordinación intersectorial sin alterar estructuras organizativas, mejora la capacidad de fiscalización de las autoridades competentes y complementa los procesos de modernización del Estado y del gobierno digital.

Estos beneficios se alcanzan sin generar fricciones interinstitucionales, a diferencia de lo que ocurriría con una ley regulatoria de detalle.

La implementación del nuevo texto genera beneficios operativos claros:

- Interoperabilidad: intercambio más eficiente y seguro de información relevante.
- Trazabilidad: posibilidad de auditar evaluaciones médicas, teóricas y prácticas de manera integral.
- Transparencia: disponibilidad de información estadística agregada para la ciudadanía y los órganos de control.

Del análisis realizado se concluye que el nuevo texto legal presenta costos directos e indirectos mínimos, todos ellos razonables y absorbibles por el aparato estatal. Los beneficios jurídicos, institucionales y operativos son significativos, sostenibles y de largo plazo.

La relación costo–beneficio es claramente positiva, justificando de manera objetiva la aprobación del nuevo texto legal.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal c) del artículo 79-A del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 1898/2021-CR con un dictamen de **NUEVO PROYECTO**, con el siguiente **TEXTO LEGAL**:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY
QUE PROPONE LA LEY DE LAS ENTIDADES
COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR

**LEY QUE ESTABLECE OBLIGACIONES DE INTEROPERABILIDAD,
TRAZABILIDAD Y TRANSPARENCIA EN EL SISTEMA DE EMISIÓN DE
LICENCIAS DE CONDUCIR**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer obligaciones de interoperabilidad, trazabilidad y transparencia aplicables al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, con la finalidad de fortalecer la integridad del proceso, prevenir irregularidades y mejorar la fiscalización, sin sustituir la regulación técnica, procedimental y operativa vigente.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente ley es aplicable al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en su condición de ente rector del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir; al Ministerio de Salud (MINSA), respecto de los servicios de salud vinculados a la evaluación médica y psicológica de postulantes; y a las entidades complementarias autorizadas que intervienen en las fases de evaluación médica, formación, evaluación teórica y evaluación práctica.

Artículo 3. Interoperabilidad de la información

- 3.1 Las entidades comprendidas en el artículo 2 implementan mecanismos de interoperabilidad que permitan el intercambio seguro, oportuno y verificable de información relevante para el proceso de emisión de licencias de conducir.
- 3.2 El MTC establece, mediante normas reglamentarias, los estándares y condiciones de interoperabilidad, en coordinación con el MINSA y conforme a la normativa sobre gobierno digital y protección de datos personales.

Artículo 4. Trazabilidad de las fases de evaluación

- 4.1 Toda evaluación médica, teórica y práctica vinculada a la obtención, recategorización o revalidación de licencias de conducir debe ser registrada de manera que permita su trazabilidad.
- 4.2 La trazabilidad comprende, como mínimo, la identificación de la entidad interviniente, la fecha de la evaluación y el resultado correspondiente.
- 4.3 El desarrollo de los mecanismos de trazabilidad se realiza conforme a lo establecido en el reglamento sectorial.

Artículo 5. Transparencia y acceso a la información



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2026 14:24:17-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2026 11:41:51-0500

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN LA AUTÓGRA DE LEY QUE PROPONE LA LEY DE LAS ENTIDADES COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

5.1 El MTC publica periódicamente información estadística agregada sobre el funcionamiento del sistema, que incluya indicadores de evaluación y resultados, en observancia de la normativa de protección de datos personales.

5.2 Las entidades complementarias mantienen información actualizada y verificable sobre su habilitación y funcionamiento, conforme a las disposiciones reglamentarias.



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Aristela
Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/06/2026 06:06:11-0500

Artículo 6. Coordinación intersectorial



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/06/2026 11:08:17-0500

El MTC y el MINSA coordinan la implementación de las disposiciones previstas en la presente ley, en el ámbito de sus competencias y sin afectar la autonomía técnica de cada sector.

Artículo 7. Restricción de cargas adicionales



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/06/2026 13:07:46-0500

La presente ley no crea cargas adicionales, tales como nuevos procedimientos administrativos, requisitos técnicos, autorizaciones ni infracciones o sanciones, los cuales se rigen por la normativa sectorial vigente.



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/06/2026 16:40:07-0500

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Financiamiento

La implementación de lo dispuesto en la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

SEGUNDA. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo adecua las disposiciones reglamentarias necesarias para la implementación de la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de su entrada en vigor.



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2026 12:49:38-0500
Dese cuenta
Sala de la Comisión
Lima, 1 de junio de 2026.



Firmado digitalmente por:
CHIRINOS VENEGAS Patricia
Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2026 12:38:01-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2026 12:13:39-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/06/2026 12:32:27-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/06/2026 15:26:33-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/06/2026 12:48:30-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/06/2026 18:01:28-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2026 10:33:36-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2026 11:19:27-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/06/2026 10:33:36-0500