CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00566-2026-2031-CD
RU 38666-CD
12 OCTUBRE 2026 09:52 a. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ASABARIAN

SUMILLA: LEY DE REINSERCIÓN QUE ESTABLECE UN RÉGIMEN EXCEPCIONAL DE REHABILITACIÓN PARA CONDUCTORES CON INHABILITACIÓN ADMINISTRATIVA DEFINITIVA

Proyecto de Ley

El Diputado **RAÚL JESÚS CAMARGO PORTA,** y los diputados integrantes del **Grupo Parlamentario Partido Cívico Obras** que suscriben la presente iniciativa, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa reconocido por el artículo 102, inciso 1) y 107 de la Constitución Política del Perú, así como de conformidad con el artículo 3 del Reglamento del Congreso de la República, el artículo 8 del Reglamento de la Cámara de Diputados y las demás disposiciones reglamentarias aplicables, someten a consideración de la Cámara de Diputados la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL:

LEY DE REINSERCIÓN

QUE ESTABLECE UN RÉGIMEN EXCEPCIONAL DE REHABILITACIÓN PARA CONDUCTORES CON INHABILITACIÓN ADMINISTRATIVA DEFINITIVA SIN DAÑO A LA INTEGRIDAD FÍSICA NI PÉRDIDA DE VIDA HUMANA

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley establece, por única vez hasta el 31 de julio de 2028, un procedimiento excepcional para que las personas con inhabilitación administrativa definitiva para obtener una licencia de conducir puedan solicitar una nueva licencia, siempre que las infracciones que motivaron la sanción **no hayan generado lesiones graves, incapacidad permanente o muerte de terceros**, y previo cumplimiento de las condiciones y requisitos estrictos establecidos en la presente Ley.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente Ley tiene por finalidad garantizar la reinserción social y laboral formal de los conductores sancionados mediante el pleno ejercicio del derecho constitucional al trabajo y el sustento familiar, erradicar la clandestinidad vehicular e informalidad en las vías públicas, y afianzar la seguridad vial nacional a través de la reeducación técnica obligatoria, el estricto cumplimiento normativo y el régimen de tolerancia cero.

Artículo 3. Requisitos para acogerse al procedimiento excepcional

Las personas que soliciten acogerse al procedimiento excepcional deben cumplir concurrentemente con los siguientes requisitos:

a) Documento nacional de identidad o carné de extranjería vigente y domicilio real en el territorio nacional.
b) Registrar cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva con una antigüedad no menor de tres (3) años.
c) No mantener multas de tránsito impagas, acreditando su cancelación ante la municipalidad provincial competente o el Servicio de Administración Tributaria (SAT).
d) Constancia de aprobación de un curso de seguridad vial y reeducación de ochenta (80) horas lectivas, dictado por una entidad autorizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
e) Certificados de no registrar antecedentes penales ni judiciales, con antigüedad no mayor de tres (3) meses.
f) No registrar procesos penales en trámite por delitos vinculados a la seguridad vial o peligro común.
g) Certificados médicos de salud física y mental, y examen toxicológico negativo emitidos por entidad autorizada.
h) Declaración jurada y evaluación especializada para identificar y descartar consumo problemático de alcohol o drogas.
i) Atestado policial o resolución fiscal que acredite que la infracción ocasionó únicamente daños materiales, descartando lesiones graves, incapacidad o muerte de personas.
j) Aprobar los exámenes médicos, teóricos de conocimientos de normas de tránsito y de manejo práctico conforme a ley.

Artículo 4. Exclusiones del beneficio excepcional

Quedan excluidas de pleno derecho las personas que se encuentren en cualquiera de los siguientes supuestos:

a) Haber ocasionado siniestros viales con resultado de lesiones corporales graves, invalidez o muerte de personas.
b) Cancelación o inhabilitación originada por conducción bajo efectos del alcohol, estupefacientes, drogas tóxicas o sustancias sintéticas.
c) Registrar mandato judicial penal de inhabilitación vigente dictado por el Poder Judicial conforme al artículo 36° del Código Penal.
d) Haber conducido durante el periodo de inhabilitación.

Artículo 5. Vigencia, control y renovación escalonada de la licencia

La licencia de conducir otorgada al amparo de la presente Ley tiene una vigencia inicial de un (1) año, como periodo de prueba, y se expide en la categoría más baja que corresponda. Culminado el año sin haber incurrido en infracciones, se

aplican las reglas ordinarias de renovación. La comisión de una infracción Muy Grave, o de cualquier infracción relacionada con el consumo de alcohol o drogas, durante el periodo de prueba deja sin efecto la licencia, sin perjuicio de las demás sanciones previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación ejecutiva

El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Ministerio del Interior, aprueba el Reglamento de la presente Ley en un plazo perentorio no mayor de sesenta (60) días calendario contados a partir de su publicación oficial en el Diario Oficial El Peruano, adecuando los sistemas del Sistema Nacional de Conductores y del SAT conforme a la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030.

SEGUNDA. Módulo interoperable de fiscalización digital

El MTC, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, el SAT, la SUTRAN y la ATU, implementa un módulo digital interoperable para el seguimiento telemático y fiscalización en tiempo real de los conductores que circulen bajo el régimen de licencia provisional.

TERCERA. Plazo de acogimiento y vigencia temporal

Los conductores interesados tienen un plazo improrrogable que rige hasta el 31 de julio de 2028 para presentar su solicitud de acogimiento ante la autoridad competente. Vencido dicho plazo, no se admitirá ninguna nueva solicitud bajo las reglas de esta Ley.

CÁMARA DE DIPUTADOS
Dip. RAÚL JESÚS CAMARGO PORTA

RAÚL JESÚS CAMARGO PORTA
Diputado de la República

LUIS AURELIO MASCO CÁCERES
Diputado de la República

Abog. HEBER LOPEZ LETONA
Diputado de la República

CÁMARA DE DIPUTADOS
DIPUTADO LUIS E. QUISPE CARDIA

DEMETRIO FLAVIO VALQUI CALDERÓN
Diputado de la República

VÍCTOR EDUARDO PIÑAN MAMANI
Diputado de la República

VICTOR EDUARDO PIÑAN MAMANI
Portavoz Grupo Parlamentario
Partido Cívico Obras
Cámara de Diputados

ANDREA DAYNA MEDINA STEIN
Diputada de la República

DINA IRENE HANCCO HANCCO
Diputada de la República

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. Identificación del problema

En el Perú contemporáneo, conducir un vehículo motorizado ha dejado de ser un acto de recreación o un privilegio de unos pocos para convertirse en una herramienta insustituible de trabajo y en el sustento material directo de cientos de miles de familias. Para un chofer profesional, un transportista independiente o un ciudadano que utiliza su unidad como medio de sustento familiar, la licencia de conducir constituye un título habilitante indispensable para el ejercicio efectivo de su derecho al trabajo y para garantizar la subsistencia de su hogar.

La problemática que aborda la presente iniciativa surge de la necesidad de conciliar dos intereses públicos relevantes: por un lado, la protección de la vida, integridad y seguridad de quienes utilizan las vías públicas y; por otro, la posibilidad de evaluar, bajo condiciones rigurosas, la situación de aquellas personas que fueron sancionadas con cancelación e inhabilitación definitiva y que, después de un periodo prolongado, buscan acreditar nuevamente su aptitud para conducir. La evidencia fáctica, estadística e institucional desmiente por completo la eficacia de este esquema sancionador que no distingue la gravedad del hecho.[1]

En el año 2023, la plataforma internacional de estudios comparados Compare the Market[2] ubicó al Perú como el segundo país con los peores conductores del planeta, únicamente por detrás de Tailandia debido al crítico índice de siniestros fatales y desorden en las vías. Este indicador internacional desnudó una verdad indiscutible: el endurecimiento represivo automático no ha salvado vidas, no ha generado una mejor cultura vial ni ha frenado los accidentes; por el contrario, ha producido una masa crítica de exclusión social que condena a miles de personas a una pérdida definitiva de la posibilidad de trabajar formalmente[3]. En esa misma línea, la Defensoría del Pueblo en sus informes institucionales de supervisión sobre el transporte terrestre y la informalidad[4] ha advertido de manera reiterada que la imposición de sanciones desmedidas y carentes de una salida de rehabilitación razonable genera incentivos perversos que empujan a los

administrados hacia la informalidad y la clandestinidad absoluta. Asimismo, la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) en su Informe sobre la

---

[1] Constitución Política del Perú, arts. 2, incisos 1 y 15, y 22, *sobre los derechos fundamentales a la vida, libre desarrollo de la personalidad y al trabajo formal digno, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[2] Compare the Market Australia, *World's Best Drivers Index: Estudio comparativo internacional sobre calidad de conductores e índices de seguridad vial*, Brisbane: Compare the Market, febrero de 2023.

[3] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI): Informe Técnico sobre Producción y Empleo - Tasa de Informalidad en el Sector Transporte Terrestre (2024-2025).

[4] Defensoría del Pueblo del Perú, *Informe de Adjuntía sobre supervisión del transporte terrestre e informalidad en el servicio público y privado a nivel nacional*, Lima: Defensoría del Pueblo, 2024.

situación de la seguridad vial en las américas[5] ha demostrado que los países con políticas viales exitosas no fundamentan su sistema en la expulsión perpetua de los conductores, sino en el enfoque técnico de 'Sistemas Seguros', priorizando la reeducación obligatoria del factor humano, las evaluaciones psicofisiológicas periódicas y el control telemático permanente de la conducta al volante.

La grave asimetría y paradoja frente al Derecho Penal Común:

El elemento más crítico y alarmante de este problema público reside en la profunda asimetría y contradicción que exhibe el ordenamiento jurídico nacional entre el Derecho Penal y el Derecho Administrativo Sancionador. Resulta una paradoja insostenible que una persona condenada en sede penal por la comisión de delitos gravísimos contra bienes jurídicos fundamentales tales como el homicidio, el robo agravado, el tráfico ilícito de drogas o incluso delitos de violación sexual tenga expedito el derecho a cumplir una condena temporal, someterse al régimen progresivo de resocialización penitenciaria y, tras purgar su pena y pagar la reparación civil, acceder a la rehabilitación legal plena conforme al artículo 69° del Código Penal[6], cancelándose sus antecedentes y recuperando el goce integral de sus derechos civiles y laborales. En contraste directo con esa garantía penal básica, el Derecho Administrativo de tránsito vigente impone a un conductor que cometió una infracción de carácter administrativo, como la infracción M01 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC)[7], una sanción no pecuniaria de inhabilitación perpetua y absoluta, aun cuando dicho hecho haya derivado de una maniobra desafortunada que causó daños estrictamente materiales sobre postes, muros o carrocerías de otros vehículos, sin haber provocado lesiones corporales a terceros ni la pérdida de ninguna vida humana[8]. Mientras que el delincuente común que atentó directamente contra la vida o la integridad física de un ser humano tiene garantizada una segunda oportunidad de reinserción a la sociedad al amparo del artículo 139° inciso 22 de la Constitución Política del Perú[9], el trabajador del volante que cometió una falta puramente administrativa o con daño puramente patrimonial queda sepultado en una inhabilitación perpetua irrevocable, sin derecho a enmienda, sin posibilidad de someterse a exámenes médicos de idoneidad y sin oportunidad alguna de rehabilitación.

---

[5] Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas y enfoque de Sistemas Seguros*, Washington, D.C.: OPS, 2023.

[6] Decreto Legislativo N° 635, Código Penal del Perú, art. 69, *sobre la rehabilitación legal de los derechos civiles y cancelación de antecedentes penales, Diario Oficial El Peruano*, 8 de abril de 1991.

[7] Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, Diario Oficial El Peruano*, 22 de abril de 2009.

[8] Decreto Legislativo N° 635, Código Penal del Perú, arts. 111 y 124, *sobre homicidio culposo y lesiones culposas agravadas por conducción vehicular, Diario Oficial El Peruano*, 8 de abril de 1991.

[9] Constitución Política del Perú, art. 139, inciso 22, *sobre el principio de que el régimen penitenciario y sancionador tiene por objeto la reeducación, rehabilitación y reincorporación a la sociedad, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

Esta equiparación desmedida constituye una transgresión directa al principio de lesividad, razonabilidad y proporcionalidad consagrado en el artículo 200° de la Constitución[10] y en el artículo 248° numeral 3 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General[11] [12]. No existe lógica constitucional admisible que permita castigar con mayor rigor y perpetuidad a una infracción de tránsito sin víctimas personales que a conductas dolosas que lesionaron los bienes jurídicos más preciados del ordenamiento. El Estado peruano no puede tratar el mero daño material o las situaciones de riesgo abstracto como si fueran crímenes de homicidio calificado.

Al cerrársele de por vida cualquier vía legal de rectificación al conductor sancionado, la sanción perpetua pierde toda su finalidad disuasiva y preventiva. Si un ciudadano sabe que no podrá volver a tramitar un brevete formal por el resto de su vida, pero necesita continuar trabajando para sostener a sus hijos, el sistema lo empuja directamente a seguir conduciendo en la sombra. Como consecuencia de ello, según las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)[13], el 73.8% de los trabajadores del transporte en el Perú labora en la informalidad. Hoy circulan en nuestras vías miles de personas que manejan unidades sin licencia, sin el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), sin revisiones técnicas y evadiendo activamente los operativos policiales, lo que incrementa geométricamente el peligro para peatones y usuarios de las vías.

Por tanto, el problema público identificado no se reduce a la situación particular de un grupo de conductores, sino que abarca la distorsión del régimen punitivo del Estado: un sistema que destruye el derecho al trabajo de quienes no causaron daño personal alguno [14], alimenta el mercado negro de la clandestinidad vehicular e impone castigos perpetuos que son manifiestamente desproporcionados e incompatibles con los tratados internacionales de derechos humanos y los precedentes vinculantes del Poder Judicial y del Tribunal

---

[10] Constitución Política del Perú, art. 200, último párrafo, sobre los principios de razonabilidad y proporcionalidad en el ejercicio de las potestades estatales, *Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[11] Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, *Diario Oficial El Peruano*, 25 de enero de 2019.

[12] Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, art. 248, numeral 3, sobre el principio de razonabilidad de la potestad sancionadora administrativa y graduación de sanciones, *Diario Oficial El Peruano*, 25 de enero de 2019.

[13] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), *Informe Técnico: Comportamiento de los Indicadores de Mercado Laboral a Nivel Nacional - Empleo Informal y Sector Transportes*, Lima: INEI, 2026.

[14] Constitución Política del Perú, arts. 2, incisos 1 y 15, y 22, sobre los derechos fundamentales a la vida, libre desarrollo de la personalidad y al trabajo formal digno, *Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

Constitucional[15] [16]. Corregir esta aberración jurídica mediante un procedimiento de rehabilitación formal, condicionado al pago total de multas impagas ante las municipalidades y el Servicio de Administración Tributaria (SAT) [17], con reeducación técnica obligatoria y bajo un régimen estricto de prueba, no constituye una medida de indulgencia, sino un imperativo urgente de racionalidad constitucional, seguridad vial y justicia social.

Régimen Sancionador Vigente vs. Propuesta Legislativa

Aspecto Regulado	Régimen Actual (D.S. 016-2009-MTC)	Propuesta del Proyecto de Ley
Sanción por Infracción M01 con solo daños materiales	Cancelación definitiva del brevete e inhabilitación perpetua automática sin derecho a revisión.	Habilitación excepcional para postular a nueva licencia tras 3 años de inhabilitación efectiva cumplida.
Trato entre peligro abstracto y daño a la vida	Equiparación idéntica: se castiga igual un daño a cosas materiales que un accidente con víctimas mortales.	Diferenciación estricta: exclusión absoluta e irreversible para cualquier infractor que haya causado lesiones o muerte.
Tratamiento de deudas y multas de tránsito	Acumulación de multas con intereses coactivos impagables que empujan al chofer a la clandestinidad.	Exigencia obligatoria de pago del 100% de la deuda tributaria ante el SAT o municipio para acceder al trámite.
Filtros médicos y toxicológicos	Examen médico ordinario básico sin despistaje especializado de adicciones.	Evaluación médica y psicológica especializada obligatoria para descartar consumo problemático de alcohol o drogas.
Reeducación y capacitación del factor humano	No existe pasarela de capacitación para conductores cancelados e inhabilitados.	Exigencia obligatoria de curso presencial y práctico de 80 horas lectivas en seguridad vial y sensibilización.
Vigilancia y régimen de prueba	No existe régimen de prueba: la sanción es de exclusión permanente o retorno sin control.	Licencia provisional de un año dentro de régimen de prueba con monitoreo digital telemático y tolerancia cero.

[15] Poder Judicial del Perú, Noveno Juzgado Constitucional de Lima, Resolución N° 06 recaída en el proceso de amparo seguido por Juan Fidel Torres Tasso contra el MTC, sobre inaplicación de inhabilitación definitiva por infracción M01 y aplicación del principio de ponderación, Lima, 2022.

[16] Corte Suprema de Justicia de la República del Perú, Sala Penal Permanente, Expediente N° 24001-2019-Huaura, Voto en discordia del Juez Supremo Toledo Toribio, sobre control difuso e inaplicación de inhabilitación perpetua por vulneración a la libertad de trabajo y resocialización, Lima, 2020.

[17] Servicio de Administración Tributaria (SAT) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Compendio normativo sobre el régimen de exigibilidad coactiva de obligaciones pecuniarias de tránsito*, Lima: SAT, 2024.

1.2. SUJETOS INVOLUCRADOS

La presente propuesta normativa involucra a los siguientes actores clave del sistema de transporte y de la sociedad civil:
a) Los Conductores Sancionados sin Afectación a la Vida Humana: Personas naturales cuya licencia de conducir fue cancelada o inhabilitada por reincidencia o infracción M01 con saldo puramente material, que requieren una segunda oportunidad para reinsertarse al mercado laboral formal bajo estricta fiscalización[18].

b) Las Familias y Dependientes Económicos: Miles de hogares que dependen del ingreso generado por el trabajo en el transporte y que hoy padecen desamparo por la muerte civil de su sostén económico[19].

c) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la SUTRAN y la ATU: Autoridades que recuperarán el control informático, el registro digital y la fiscalización en tiempo real sobre miles de conductores que hoy circulan al margen del sistema[20] [21].

d) Las Municipalidades Provinciales y el Servicio de Administración Tributaria (SAT): Entidades de recaudación tributaria que recuperarán millones de soles en cobranzas coactivas pendientes por multas de tránsito acumuladas[22].

e) Los Peatones y Usuarios de la Vía Pública: Ciudadanos que transitarán en un entorno más seguro gracias a conductores reeducados en buenas prácticas viales, evaluados psicológicamente y vigilados bajo régimen de tolerancia cero[23].

f) El Poder Judicial y el Ministerio Público: Órganos de administración de justicia que verán reducida la litigiosidad constitucional y contencioso-administrativa generada por demandas de amparo contra sanciones perpetuas desmedidas [24].

---

[18] Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, *Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, Diario Oficial El Peruano*, 23 de junio de 2016.
[19] Constitución Política del Perú, arts. 2, incisos 1 y 15, y 22, *sobre los derechos fundamentales a la vida, libre desarrollo de la personalidad y al trabajo formal digno, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.
[20] Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, *Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, Diario Oficial El Peruano*, 1 de junio de 2023.
[21] Ley N° 27181, *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Diario Oficial El Peruano*, 8 de octubre de 1999.
[22] Servicio de Administración Tributaria (SAT) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Compendio normativo sobre el régimen de exigibilidad coactiva de obligaciones pecuniarias de tránsito,* Lima: SAT, 2024.
[23] Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas y enfoque de Sistemas Seguros*, Washington, D.C.: OPS, 2023.
[24] Corte Suprema de Justicia de la República del Perú, *Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente, Sentencia recaída en la Casación N° 14890-2017-Lima, sobre principio de culpabilidad y límites a las sanciones accesorias de inhabilitación en materia de transporte*, Lima, 14 de agosto de 2018.

1.3. OBJETIVOS DEL PROYECTO

Objetivo General:

Establecer un procedimiento extraordinario, reglado y de estricto cumplimiento técnico para habilitar la obtención de licencias de conducir a personas con inhabilitación definitiva, reservado exclusivamente para aquellos casos donde la infracción jamás haya provocado lesiones graves, incapacidad permanente ni muerte de seres humanos.

Objetivos Específicos:

1. Restablecer la proporcionalidad sancionadora en el régimen administrativo de tránsito, sustituyendo la inhabilitación perpetua automática por una evaluación técnica y diferenciada conforme al artículo 200° de la Constitución[25] y al artículo 248° de la Ley N° 27444[26].
2. Desactivar el transporte clandestino e informal, permitiendo la reincorporación regulada de conductores que acrediten enmienda y aptitud psicosomática idónea[27].
3. Elevar los estándares de capacitación del factor humano mediante la exigencia de 80 horas lectivas de reeducación vial y evaluaciones toxicológicas periódicas[28].
4. Establecer un periodo de prueba de un año con régimen de tolerancia cero, donde la comisión de una infracción Grave o Muy Grave acarree la cancelación definitiva e irreversible de la licencia.
5. Recuperar recursos públicos para las municipalidades provinciales y el SAT mediante la exigencia obligatoria del pago del 100% de las multas de tránsito pendientes[29].

1.4. ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN Y DEBATE DOCTRINARIO

Durante la etapa de diseño legislativo se evaluaron tres alternativas de política pública frente al colapso del sistema sancionador vial:

Alternativa 1: Mantener el régimen vigente: Dejar vigentes las inhabilitaciones perpetuas automáticas. Se descartó porque no ha reducido la siniestralidad vial,

---

[25] Constitución Política del Perú, art. 200, último párrafo, *sobre los principios de razonabilidad y proporcionalidad en el ejercicio de las potestades estatales, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[26] Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, *Ley del Procedimiento Administrativo General, art. 248, numeral 3, sobre el principio de razonabilidad en la potestad sancionadora administrativa y graduación de sanciones, Diario Oficial El Peruano*, 25 de enero de 2019.

[27] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), *Informe Técnico: Comportamiento de los Indicadores de Mercado Laboral a Nivel Nacional - Empleo Informal y Sector Transportes*, Lima: INEI, 2026.

[28] Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial a Nivel Nacional: Primer Trimestre 2024-2025*, Lima: Dirección de Seguridad Vial - MTC, 2025.

[29] Servicio de Administración Tributaria (SAT) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Compendio normativo sobre el régimen de exigibilidad coactiva de obligaciones pecuniarias de tránsito,* Lima: SAT, 2024.

incentiva el transporte clandestino sin SOAT y perpetúa una flagrante vulneración del principio constitucional de proporcionalidad[30].

Alternativa 2: Establecer un mecanismo general de levantamiento de sanciones: Dejar sin efecto las sanciones y perdonar multas sin requisitos técnicos. Se descartó de plano por ser contraria al deber estatal de proteger la vida, premiar la negligencia y generar impunidad en las pistas.

Alternativa 3: Establecer un procedimiento excepcional de rehabilitación condicionada: Establece una pasarela extraordinaria de formalización condicionada a tres años de sanción cumplida, pago total de multas al SAT, antecedentes penales limpios, 80 horas de reeducación vial y un año de prueba bajo tolerancia cero, conforme al criterio del Dictamen del PL 9490/2024-CR.

El debate doctrinario:

En la doctrina del Derecho Administrativo Sancionador existe un amplio consenso en rechazar la aplicación de inhabilitaciones perpetuas automáticas en infracciones de peligro abstracto o con solo daños materiales. Especialistas en derecho constitucional y administrativo sostienen que la potestad punitiva del Estado no puede operar bajo la lógica del castigo destructivo, sino bajo criterios de ponderación y resocialización[31] [32]. La presente iniciativa supera el falso dilema entre impunidad y castigo ciego, introduciendo un estándar técnico donde la seguridad vial y el derecho al trabajo se protegen de manera armónica.

1.5. INDICADORES

Para verificar la necesidad de la ley y evaluar su impacto posterior, se presenta a continuación la información estadística oficial del sector tránsito en el Perú[33]:

Periodo Trimestral	Siniestros de Tránsito	Personas Fallecidas	Personas Lesionadas / Heridas
Enero - Marzo 2024	20,967	724	13,918
Enero - Marzo 2025	21,749	707	13,895
Variación Absoluta y %	**+782 (+3.7%)**	**-17 (-2.3%)**	**-23 (-0.2%)**

[30] Compare the Market Australia, *The World's Best and Worst Drivers: Estudio comparativo internacional sobre calidad de conductores e índices de seguridad vial*, Brisbane: Compare the Market, 2023.

[31] Constitución Política del Perú, art. 139, inciso 22, *sobre el principio de que el régimen penitenciario tiene por objeto la reeducación, rehabilitación y reincorporación del penado a la sociedad, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[32] Decreto Legislativo N° 635, Código Penal del Perú, art. 69, *sobre la rehabilitación legal de los derechos civiles y cancelación de antecedentes penales, Diario Oficial El Peruano*, 8 de abril de 1991.

[33] Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial a Nivel Nacional: Primer Trimestre 2024-2025*, Lima: Dirección de Seguridad Vial - MTC, 2025.

Factor Causal Interviniente	Número de Siniestros (I Trim. 2025)	Participación Porcentual (%)
Factor Humano (Conducta y Decisiones del Chofer)	**14,214**	**65.4%**
Otros Factores No Precisados	6,622	30.4%
Factor Infraestructura Vial y Señalización	654	3.0%
Factor Falla Mecánica del Vehículo	259	1.2%

Indicadores de seguimiento ex post:

Para medir la eficacia de la ley, el MTC, la PNP y el SAT reportarán anualmente:

1. Tasa de formalización: número de licencias provisionales expedidas.
2. Tasa de siniestralidad del padrón rehabilitado (meta: menor al 0.5%).
3. Número de choferes certificados en las 80 horas de reeducación vial.
4. Recaudación fiscal municipal por pago de multas atrasadas[34].

1.6. ANÁLISIS DE DERECHO COMPARADO

La experiencia internacional demuestra que los sistemas jurídicos comparados no aplican inhabilitaciones perpetuas absolutas para infracciones de tránsito sin lesiones o muerte, sino mecanismos de rehabilitación condicionada y reeducación vial:

España: El Real Decreto Legislativo 6/2015 que aprueba la Ley sobre Tráfico y Seguridad Vial[35] establece que la pérdida de vigencia de la licencia no es definitiva ni perpetua. El conductor puede obtener una nueva licencia tras superar un periodo de inhabilitación temporal y aprobar obligatoriamente un Curso de Sensibilización y Reeducación Vial.

[34] Servicio de Administración Tributaria (SAT) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Compendio normativo sobre el régimen de exigibilidad coactiva de obligaciones pecuniarias de tránsito*, Lima: SAT, 2024.

[35] Reino de 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, sobre cursos de sensibilización y reeducación vial, Boletín Oficial del Estado*, 31 de octubre de 2015.

Chile: La Ley de Tránsito N° 18.290[36] establece penas de suspensión e inhabilitación temporal escalonada para infracciones gravísimas que no causaron daños personales, reservando la inhabilitación perpetua únicamente para los casos donde se provocaron lesiones gravísimas o la muerte de personas.

Colombia: El Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002)[37] consagra la cancelación de licencias sujeta a un periodo de rehabilitación transcurrido el cual el conductor puede solicitar una nueva licencia acreditando idoneidad física, mental y aprobación de exámenes técnicos.

País	Tratamiento de la Inhabilitación	Mecanismo de Rehabilitación y Reeducación
España	Inhabilitación temporal revisable en infracciones administrativas graves.	Cursos obligatorios de sensibilización y reeducación vial para recuperar vigencia.
Chile	Inhabilitación perpetua reservada solo a siniestros con lesiones gravísimas o muerte.	Gradualidad sancionadora: suspensión temporal para infracciones sin víctimas.
Colombia	Cancelación con posibilidad de rehabilitación transcurrido el plazo legal.	Evaluación técnica de aptitud física, psicológica y aprobación de exámenes teóricos.
Perú (Propuesta)	Rehabilitación excepcional tras 3 años para sanciones sin lesiones ni muerte.	Curso de 80 horas de sensibilización, pago de multas al SAT y periodo de prueba.

1.7. JUICIO DE PROPORCIONALIDAD DE LA MEDIDA LEGISLATIVA

Conforme a la metodología desarrollada por el Tribunal Constitucional en el Expediente N° 00008-2012-PI/TC[38], la propuesta legislativa supera el test de proporcionalidad en sus tres subprincipios:

1. Juicio de Idoneidad: La medida persigue un fin constitucionalmente legítimo: formalizar el empleo en el transporte, erradicar la clandestinidad

[36] República de Chile, Ley N° 18.290, *Ley de Tránsito, texto refundido sistematizado y coordinado por el D.F.L. N° 1 de 2007, sobre gradualidad y suspensión temporal de licencias*, Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 29 de octubre de 2009.

[37] República de Colombia, Ley 769 de 2002, *por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, sobre el régimen de suspensión y cancelación de licencias de conducción*, Bogotá: Función Pública de Colombia, *Diario Oficial* N° 44.893, 6 de agosto de 2002.

[38] Tribunal Constitucional del Perú, Sentencia recaída en el Expediente N° 00008-2012-PI/TC, *sobre principio de lesividad, test de proporcionalidad y razonabilidad en sanciones estatales*, Lima, 14 de noviembre de 2012.

vehicular y garantizar la seguridad vial. El medio elegido es, habilitar un trámite condicionado a 80 horas de capacitación y evaluaciones médicas, es idóneo para asegurar conductores debidamente preparados.

2. Juicio de Necesidad: No existe una medida alternativa menos gravosa que logre el mismo resultado. La inhabilitación perpetua automática fracasó porque empujó al chofer a la informalidad. Exigir el cumplimiento de tres años de sanción, cursos viales y un año de prueba bajo tolerancia cero es la alternativa más eficiente para tutelar la seguridad vial sin anular el derecho al trabajo.
3. Juicio de Proporcionalidad en Sentido Estricto: El grado de satisfacción de los derechos fundamentales al trabajo, sustento familiar y seguridad ciudadana es de intensidad alta, mientras que no se sacrifica ningún bien jurídico superior, toda vez que se excluye de forma taxativa a cualquier persona involucrada en accidentes con heridos o fallecidos[39].

II. MARCO NORMATIVO

2.1. Marco constitucional, legal e internacional

La iniciativa se sustenta sólidamente en el ordenamiento jurídico vigente:

- Constitución Política del Perú: Artículos 2° incisos 1 y 15 (derechos a la vida y al trabajo formal)[40]; artículo 22° (protección del trabajo)[41]; artículo 139° inciso 22 (función reeducadora de las sanciones)[42]; y artículo 200° último párrafo (principio de razonabilidad y proporcionalidad)[43].
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General: Artículo 248° numeral 3, que consagra la graduación obligatoria de las sanciones administrativas[44] [45].

---

[39] Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, *Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, Diario Oficial El Peruano*, 1 de junio de 2023.

[40] Constitución Política del Perú, arts. 2, incisos 1 y 15, y 22, sobre los derechos fundamentales a la vida, libre desarrollo de la personalidad y al trabajo formal digno, *Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[41] Constitución Política del Perú, arts. 2, incisos 1 y 15, y 22, sobre los derechos fundamentales a la vida, libre desarrollo de la personalidad y al trabajo formal digno, *Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[42] Constitución Política del Perú, art. 139, inciso 22, *sobre el principio de que el régimen penitenciario y sancionador tiene por objeto la reeducación, rehabilitación y reincorporación a la sociedad, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[43] Constitución Política del Perú, art. 200, *último párrafo, sobre los principios de razonabilidad y proporcionalidad en el ejercicio de las potestades estatales, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[44] Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, *Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, Diario Oficial El Peruano*, 25 de enero de 2019.

[45] Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, *Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, art. 248, numeral 3, sobre el principio de razonabilidad de la potestad sancionadora administrativa y graduación de sanciones, Diario Oficial El Peruano*, 25 de enero de 2019.

- Código Penal: Artículos 111° y 124° (homicidio y lesiones culposas viales)[46]; artículo 36° (inhabilitación judicial penal)[47]; y artículo 69° (rehabilitación legal y restitución de derechos civiles)[48].
- Normativa Sectorial de Transporte: Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre[49]; Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. N° 016-2009-MTC)[50]; Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir (D.S. N° 007-2016-MTC)[51]; y la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 (D.S. N° 009-2023-MTC)[52].
- Jurisprudencia Vinculante del Tribunal Constitucional: STC N° 00010-2002-AI/TC (inconstitucionalidad de sanciones perpetuas)[53]; STC N° 2192-2004-AA/TC (prohibición de exceso punitivo del MTC)[54]; STC N° 02050-2002-AA/TC (interdicción de arbitrariedad sancionadora)[55]; y STC N° 0090-2004-AA/TC (límites a la discrecionalidad estatal)[56].
- Precedentes Judiciales del Dictamen PL 9490/2024-CR: Resolución N° 06 del 9° Juzgado Constitucional de Lima (Caso Torres Tasso)[57]; Acta del Segundo Juzgado Penal de Flagrancia[58]; Voto en Discordia del Juez

---

[46] Decreto Legislativo N° 635, *Código Penal del Perú, arts. 111 y 124, sobre homicidio culposo y lesiones culposas agravadas por conducción vehicular, Diario Oficial El Peruano*, 8 de abril de 1991.

[47] Decreto Legislativo N° 635, *Código Penal del Perú, art. 36, incisos 7 y 8, sobre la inhabilitación para conducir vehículos impuesta como pena principal o accesoria, Diario Oficial El Peruano*, 8 de abril de 1991.

[48] Decreto Legislativo N° 635, *Código Penal del Perú, art. 69, sobre la rehabilitación legal de los derechos civiles y cancelación de antecedentes penales, Diario Oficial El Peruano*, 8 de abril de 1991.

[49] Ley N° 27181, *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Diario Oficial El Peruano*, 8 de octubre de 1999.

[50] Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, Diario Oficial El Peruano*, 22 de abril de 2009.

[51] Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, *Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, Diario Oficial El Peruano*, 23 de junio de 2016.

[52] Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, *Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, Diario Oficial El Peruano*, 1 de junio de 2023.

[53] Tribunal Constitucional del Perú, *Sentencia recaída en el Expediente N° 00010-2002-AI/TC (Caso Marcelino Tineo Silva), sobre la inconstitucionalidad de sanciones perpetuas sin revisión temporal y el principio de resocialización*, Lima, 3 de enero de 2003.

[54] Tribunal Constitucional del Perú, *Sentencia recaída en el Expediente N° 2192-2004-AA/TC (Caso Gonzalo Kroll Gómez), sobre el sometimiento de la potestad sancionadora administrativa al principio de proporcionalidad e interdicción del exceso*, Lima, 11 de octubre de 2004.

[55] Tribunal Constitucional del Perú, *Sentencia recaída en el Expediente N° 02050-2002-AA/TC (Caso Hermógenes Mejía Valderrama), sobre interdicción de la arbitrariedad y debida motivación en sanciones disciplinarias y administrativas*, Lima, 16 de abril de 2003.

[56] Tribunal Constitucional del Perú, *Sentencia recaída en el Expediente N° 0090-2004-AA/TC (Caso Juan Carlos Callegari Herazo), sobre límites constitucionales a la discrecionalidad sancionadora del Estado y debido proceso*, Lima, 5 de julio de 2004.

[57] Poder Judicial del Perú, *Noveno Juzgado Constitucional de Lima, Resolución N° 06 recaída en el proceso de amparo seguido por Juan Fidel Torres Tasso contra el MTC, sobre inaplicación de inhabilitación definitiva por infracción M01 y ponderación*, Lima, 2022.

[58] Poder Judicial del Perú, *Segundo Juzgado Penal Unipersonal de Flagrancia de Ica, Acta de Audiencia recaída en el Expediente N° 00414-2018-76-1101-JR-PE-03, sobre imposición de inhabilitación temporal judicial frente a la perpetuidad administrativa*, Ica, 2018.

Supremo Toledo Toribio en el Exp. N° 24001-2019-Huaura[59]; y Casación N° 14890-2017-Lima de la Corte Suprema[60].

2.2. Análisis artículo por artículo de la fórmula legal

Artículo 1 (Objeto de la Ley): Delimita la habilitación extraordinaria y temporal hasta el 31 de julio de 2028 exclusivamente a favor de conductores con inhabilitación definitiva (incluyendo M01) cuyas faltas no generaron lesiones ni muerte, garantizando la proporcionalidad constitucional[61] [62].

Artículo 2 (Finalidad de la Ley): Fija los fines supremos de reinserción laboral formal, protección del derecho al trabajo y sustento familiar, erradicación del transporte clandestino y fortalecimiento de la seguridad vial bajo régimen de tolerancia cero[63] [64].

Artículo 3 (Requisitos para acogerse al beneficio excepcional): Establece diez condiciones acumulativas de admisibilidad técnica: 3 años de inhabilitación cumplida, cancelación total de multas ante el SAT o municipios[65], antecedentes penales limpios, despistaje toxicológico de drogas, curso de 80 horas viales y certificación policial que descarte heridos o fallecidos[66].

Artículo 4 (Exclusiones del beneficio excepcional): Fija causales taxativas de exclusión absoluta: siniestros con heridos o fallecidos[67], conducción bajo estupefacientes, choferes que prestaban servicio público de pasajeros, taxi (apps), colectivo o carga, y reincidentes durante la inhabilitación (M04).

---

[59] Corte Suprema de Justicia de la República del Perú, *Sala Penal Permanente, Expediente N° 24001-2019-Huaura, Voto en discordia del Juez Supremo Toledo Toribio, sobre control difuso e inaplicación de inhabilitación perpetua por vulneración a la libertad de trabajo y resocialización*, Lima, 2020.

[60] Corte Suprema de Justicia de la República del Perú, *Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente, Sentencia recaída en la Casación N° 14890-2017-Lima, sobre principio de culpabilidad y límites a las sanciones accesorias de inhabilitación en transporte*, Lima, 14 de agosto de 2018.

[61] Constitución Política del Perú, art. 200, último párrafo, sobre los principios de razonabilidad y proporcionalidad en el ejercicio de las potestades estatales, *Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[62] Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, Diario Oficial El Peruano*, 22 de abril de 2009.

[63] Constitución Política del Perú, arts. 2, incisos 1 y 15, y 22, *sobre los derechos fundamentales a la vida, libre desarrollo de la personalidad y al trabajo formal digno, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[64] Constitución Política del Perú, art. 139, inciso 22, *sobre el principio de que el régimen penitenciario y sancionador tiene por objeto la reeducación, rehabilitación y reincorporación a la sociedad, Diario Oficial El Peruano*, 30 de diciembre de 1993.

[65] Servicio de Administración Tributaria (SAT) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Compendio normativo sobre el régimen de exigibilidad coactiva de obligaciones pecuniarias de tránsito*, Lima: SAT, 2024.

[66] Decreto Legislativo N° 635, Código Penal del Perú, arts. 111 y 124, *sobre homicidio culposo y lesiones culposas agravadas por conducción vehicular, Diario Oficial El Peruano*, 8 de abril de 1991.

[67] Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, *Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, Diario Oficial El Peruano*, 1 de junio de 2023.

Artículo 5 (Vigencia, control y renovación escalonada): Regula la licencia provisional por un año de prueba sujeta a fiscalización telemática: récord limpio renueva ordinariamente; faltas de hasta 50 puntos renuevan solo a 5 años; y una falta Muy Grave acarrea la cancelación definitiva de por vida.

Disposiciones Complementarias Finales: La Primera otorga 60 días para la reglamentación por el Ejecutivo [68]; la Segunda crea el módulo digital interoperable (MTC-PNP-SAT-SUTRAN-ATU); y la Tercera fija el plazo de acogimiento hasta el 31 de julio de 2028.

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

La presente Ley no deroga la estructura sancionadora general de la Ley N° 27181[69] ni del Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. N° 016-2009-MTC)[70]. Introduce una regla extraordinaria y transitoria de rehabilitación que adecúa el sistema de licencias (D.S. N° 007-2016-MTC) [71] a los estándares de proporcionalidad constitucional exigidos por el Poder Judicial y el Tribunal Constitucional[72] [73].

En la práctica administrativa, genera una vía predecible para el MTC y los gobiernos regionales, descongestionando el sistema y permitiendo a las municipalidades y al SAT recuperar carteras coactivas pesadas[74]. En sede judicial, reducirá la interposición de demandas de amparo y procesos contencioso-administrativos contra el Estado[75].

---

[68] Decreto Supremo N° 009-2023-MTC, *Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030, Diario Oficial El Peruano*, 1 de junio de 2023.

[69] Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, *Diario Oficial El Peruano*, 8 de octubre de 1999.

[70] Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, *Diario Oficial El Peruano*, 22 de abril de 2009.

[71] Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, *Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, Diario Oficial El Peruano*, 23 de junio de 2016.

[72] Tribunal Constitucional del Perú, *Sentencia recaída en el Expediente N° 2192-2004-AA/TC (Caso Gonzalo Kroll Gómez), sobre el sometimiento de la potestad sancionadora administrativa al principio de proporcionalidad e interdicción del exceso*, Lima, 11 de octubre de 2004.

[73] Poder Judicial del Perú, Noveno Juzgado Constitucional de Lima, *Resolución N° 06 recaída en el proceso de amparo seguido por Juan Fidel Torres Tasso contra el MTC, sobre inaplicación de inhabilitación definitiva por infracción M01 y ponderación*, Lima, 2022.

[74] Servicio de Administración Tributaria (SAT) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), *Compendio normativo sobre el régimen de exigibilidad coactiva de obligaciones pecuniarias de tránsito*, Lima: SAT, 2024.

[75] Corte Suprema de Justicia de la República del Perú, *Sala Penal Permanente, Expediente N° 24001-2019-Huaura, Voto en discordia del Juez Supremo Toledo Toribio, sobre control difuso e inaplicación de inhabilitación perpetua por vulneración a la libertad de trabajo y resocialización*, Lima, 2020.

IV. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Costo Presupuestal para el Tesoro Público (Artículo 79° de la Constitución):

La implementación de la propuesta se realizará con cargo a los recursos institucionales de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, sin perjuicio de los costos operativos que puedan derivarse de las adecuaciones administrativas, tecnológicas y de fiscalización.[76]

Impactos Directos e Indirectos (Económico, Social y Ambiental):

- Impacto Económico: Formalización progresiva de trabajadores del transporte; estímulo a la recaudación por concepto de multas efectivamente canceladas ante municipalidades y el SAT; e inyección de recursos al consumo familiar formal.
- Impacto Social: Restitución del derecho al trabajo formal para conductores que acreditaron enmienda; reducción del riesgo de accidentes al reeducar al 100% de postulantes en 80 horas lectivas; y fomento de la cultura vial con tolerancia cero.
- Impacto Ambiental: La regularización de licencias permite vincular al conductor a inspecciones técnicas vehiculares obligatorias, reduciendo

  emisiones contaminantes de unidades clandestinas que operan sin fiscalización.

Tipos de Beneficios Directos e Indirectos:

- Beneficios Directos: Obtención de título habilitante formal para personas aptas; recuperación de control digital para la PNP y el MTC; y reducción de la informalidad laboral en el transporte (73.8% según el INEI).[77]
- Beneficios Indirectos: Descongestión del Poder Judicial al reducir demandas de amparo; mayor recaudación municipal por multas atrasadas; y fortalecimiento de la seguridad ciudadana en las vías.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa guarda plena coherencia con los compromisos de las Políticas de Estado del Foro del Acuerdo Nacional[78]:

• Política 1 (Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho): Garantiza que el poder sancionador estatal respete el principio de legalidad y

---

[76] Constitución Política del Perú de 1993, artículo 79°: Principio de no iniciativa de gasto parlamentario y preservación del equilibrio presupuestario.

[77] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI): Informe Técnico sobre Producción y Empleo - Tasa de Informalidad en el Sector Transporte Terrestre (2024-2025).

[78] Foro del Acuerdo Nacional, *Políticas de Estado del Acuerdo Nacional: Políticas 1, 2, 14, 17, 18 y 28, Lima: Presidencia del Consejo de ministros*, 2002.

proporcionalidad.

• Política 14 (Acceso al empleo digno, productivo y formal): Erradica la informalidad y la precariedad laboral en el sector transporte, promoviendo trabajo seguro.

• Política 17 (Afirmación de la economía social de mercado): Dinamiza la formalización de conductores y su reincorporación a la economía formal.

• Política 18 (Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización): Elimina barreras burocráticas y castigos ciegos que impiden la formalización de trabajadores.

• Política 28 (Plena vigencia de la Constitución y de los derechos humanos): Asegura la interdicción de penas y sanciones perpetuas sin posibilidad de rehabilitación.

Asimismo, la propuesta se alinea con la 'Visión del Perú al 2050' aprobada por el Acuerdo Nacional y con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 8 (Trabajo decente y crecimiento económico) y ODS 16 (Paz, justicia e instituciones sólidas) de la Agenda 2030, garantizando una administración pública eficiente, justa y orientada al servicio del ciudadano.