

Sumilla: Programa de Regularización de Sanciones en materia de transporte y tránsito terrestre público y privado con capacitación y educación en seguridad vial

El Congresista de la República **JOSÉ LUNA GÁLVEZ**, integrante del **Grupo Parlamentario Podemos Perú**, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa;

El Congreso de la República;

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE ESTABLECE UN PROGRAMA DE REGULARIZACIÓN DE SANCIONES EN
MATERIA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE PÚBLICO Y PRIVADO Y
GARANTIZA EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA LA
REINserCIÓN Y FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE**

Artículo 1º.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer un Programa de Regularización de Sanciones en materia de transporte y tránsito terrestre público y privado, otorgando beneficios para el pago de multas e infracciones de tránsito y transporte a nivel nacional, con educación y capacitación en seguridad vial el cual permite la reducción o conversión de las sanciones, estableciendo además, un mecanismo para la reinserción vial de conductores con licencias suspendidas o canceladas, a fin de garantizar el derecho constitucional al trabajo, fomentando la formalización y la reactivación económica del sector transporte.

Artículo 2º.- Ámbito de aplicación

La presente norma es de carácter general, tanto para el transporte y tránsito terrestre de vehículos público y privado que son objeto de sanciones y multas por parte del Servicio de Administración Tributaria - SAT, Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, Policía Nacional del Perú PNP, así como los órganos de los gobiernos regionales y locales encargados de la fiscalización y sanción en materia de transporte y tránsito terrestre.

Artículo 3º.- Programa de Regularización de Sanciones

El Programa de Regularización de Sanciones, comprende el beneficio de reducción de multas, o infracciones impagadas, incluyendo los intereses, recargos y costas procesales, conforme el siguiente detalle:

- 3.1.- Infracciones calificadas como "leves" reducción de un 98%.
- 3.2.- Infracciones calificadas como "graves" reducción de un 95%.
- 3.3.- Infracciones calificadas como "muy graves" reducción de un 92%

Artículo 4º.- Exclusiones

No están comprendidas dentro del alcance de la presente norma, las infracciones y sanciones derivadas de:

- 4.1.- Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes.
- 4.2.- Conducir sin haber obtenido licencia de conducir.
- 4.3.- Causar accidentes con infracción de las leyes de tránsito con resultado de lesiones graves o muerte.
- 4.4.- Participación en competencias de velocidad no autorizadas.
- 4.5.- Por agredir al personal civil o policial encargado de la fiscalización y/o en apoyo de estas.

Artículo 5º.- Curso de buenas prácticas en seguridad vial y cumplimiento de la normativa de tránsito.

En el caso de las infracciones graves y muy graves, como requisito adicional para reducir la multa o la sanción, así como para el levantamiento de la sanción de licencia suspendida o cancelada, el conductor deberá seguir los cursos de buenas prácticas en seguridad vial y cumplimiento de la normativa de tránsito que establezca el Poder Ejecutivo según cada caso.

Adicionalmente, en los supuestos de licencias suspendidas o canceladas, luego de seguir el curso de buenas prácticas en seguridad vial y cumplimiento de la normativa de tránsito, el conductor deberá aprobar un examen de conocimientos y un examen de manejo riguroso.

Artículo 6º.- Periodo de Prueba

La licencia recuperada tendrá un periodo de prueba de tres (3) años. Durante este periodo, la acumulación de un número reducido de puntos que será determinado en el reglamento conlleva a la cancelación definitiva e irreversible de la licencia.

Artículo 7º.- Plazo de acogimiento

Los conductores tienen un plazo de 90 días calendarios, de publicado el reglamento de la presente norma, para acogerse al beneficio de la presente ley

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera: El Reglamento establece la duración y demás características del Curso de buenas prácticas en seguridad vial y cumplimiento de la normativa de tránsito que deben seguir los conductores según sea el caso.

Segunda: El Poder Ejecutivo emite el reglamento dentro de los 60 días calendario de publicada la presente ley en el diario oficial El Peruano.

Lima 30 de diciembre del 2025

JOSÉ LUNA GÁLVEZ
Congresista de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.- Problema que se pretende resolver

Con la presente iniciativa se busca 3 cosas: a) Mejorar la educación y capacitación en seguridad vial a fin de contar con choferes más “educados” y “concientizados” en las normas viales para reducir las infracciones -y accidentes- de tránsito y b) Reducir las excesivas y cuantiosas multas de tránsito que se imponen a los choferes a fin de que puedan cumplir con ellas y c) Brindar la oportunidad a los “choferes profesionales” de mantener su licencia de conducir, al ser ella una herramienta de trabajo y sustento para sus familias.

2) Fundamentos

En el año 2023, la aseguradora Compare the Market¹, realizó un estudio comparativo y colocó al Perú como el segundo país con los peores conductores del mundo, solo superado por Tailandia por el índice de fallecidos.

No existe una cifra consolidada de infracciones de tránsito ni de multas impuestas a los choferes por día, debido -entre otras causas- a que son diversos organismos encargados de la fiscalización (Servicio de Administración Tributaria - SAT, Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, Policía Nacional del Perú PNP, así como los órganos de los gobiernos regionales y locales) las que la imponen, pero que lejos de mejorar el sistema al incrementar el número de sanciones así como el monto de estas, esto no ha mejorado o mejor dicho la seguridad vial “en su concepto” no ha mejorado.

Se entiende como “Seguridad Vial” al proceso integral y sistemático, en el cual se articulan y ejecutan políticas, planes, estrategias, normas, procedimientos y actividades orientadas a proteger a todas las personas usuarias del sistema de tránsito y su entorno para evitar la ocurrencia de siniestros de tránsito y, con ello, reducir la incidencia y consecuencia de lesiones y/ muertes que resultan de estos.

Así las **políticas de sanción y de represión no están funcionando** y es que el principal actor de los

¹ <https://www.comparethemarket.com/>

accidentes y otras infracciones de tránsito es el propio chofer del vehículo.

Es con el chofer con quien se tiene que trabajar para que sea respetuoso de las normas de tránsito y sobre todo consciente de que su actuar frente al volante implica una enorme responsabilidad.

Los siniestros de tránsito siguen en aumento año tras año, entiéndase como “Siniestro de tránsito” al hecho causal en la vía pública o vía privada con acceso público que ocurre por la interacción entre diferentes factores identificables que involucre uno o más vehículos; en el que resulte lesionada o fallecida al menos una persona y/o se occasionen daños materiales.

De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial², en el boletín estadístico que presenta el análisis de información de siniestralidad vial registrada a nivel nacional,³ “...la siniestralidad de tránsito durante el Primer Trimestre 2025, según los datos de la Policía Nacional del Perú, se registraron un total de 21 749 siniestros de tránsito a nivel nacional. Como consecuencia de ello, fallecieron 707 personas y resultaron lesionadas 13 895 personas. Es importante señalar que, en el primer trimestre 2024 se registraron un total de 20 967 siniestros de tránsito a nivel nacional, evidenciándose que las ocurrencias tuvieron un incremento del 3.7%...”

Tabla 1: Diferencia acumulada de siniestralidad de tránsito, Primer Trimestre 2024 - 2025

Periodo	Siniestros de Tránsito	Personas Fallecidas	Personas Heridas
2024 Enero – Marzo	20 967	724	13 918
2025 Enero – Marzo	21 749	707	13 895
Variación de Valores Absolutos	+ 782	- 17	- 23
Porcentaje de Variación (%)	+ 3.7%	- 2.3%	- 0.2%

Fuente: DIVEST/DIRTIC-PNP

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Esta información nos muestra que al año serían más de 100 mil siniestros de tránsito con resultados de personas heridas e incluso fallecidas, las que podrían llegar en este último supuesto, hasta los 3 mil fallecidos por año, cifra inaceptable, por las consecuencias en la sociedad que ello trae, como por ejemplo niños huérfanos.

² <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-trimestre-2025/>

³ Dirección de Seguridad Vial

En el mismo estudio, y en el mismo periodo (primer trimestre del 2025) se muestra que Lima es la ciudad con mayor índice de siniestralidad superando incluso la proporción que le podría corresponder por el número de habitantes.

Gráfica 2: Siniestros de tránsito, según región, Primer Trimestre 2025.



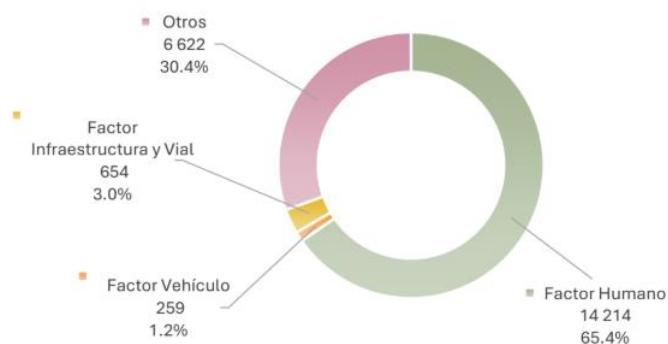
Fuente: DIVEST/DIRTIC-PNP

Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

La presente iniciativa no pretende, beneficiar de modo alguno a los choferes que han ocasionado siniestros de tránsito con consecuencias de personas heridas y/o consecuencias fatales, sino que es todo lo contrario, buscamos educar y concientizar a los choferes con normas de seguridad vial para evitar los siniestros de tránsito y las lamentables estadísticas que hoy por hoy pintan al país, como uno de los peores lugares del mundo para manejar.

El factor humano es donde se tiene trabajar para evitar los siniestros.

Gráfica 12: Factores que intervienen en siniestros de tránsito, Primer Trimestre 2025



Fuente: DIVEST/DIRTIC-PNP
 Elaboración: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Solo reforzando la educación y la concientización vamos a tener mejores choferes, por ende, menores infracciones de tránsito que dan lugar a menor número de siniestros y menor número de muertes.

Con sanciones que llegan hasta 1 UIT por determinadas infracciones, las cuales se acumulan, así como por la retención del vehículo (y los gastos que esto conlleva) muchos choferes dan por perdida su unidad, saliendo de la formalidad al no existir mecanismos para cumplir con sus obligaciones.

Así pues, no se trata de sancionar y de perseguir, se debe buscar formalizar y educar, por lo que debe hacerse con incentivos, lo que trae un doble efecto positivo, ya que alivia la situación de los choferes que verán reducidas sus obligaciones.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta busca establecer un Programa de Regularización de Sanciones en materia de transporte y tránsito terrestre público y privado con capacitación y educación en seguridad vial, mejorando las condiciones de los choferes.

Así pues, buscamos de forma concreta:

- Educar y capacitar a los choferes
- Reducir las multas y sanciones que los diferentes órganos de fiscalización y control imponen

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La propuesta no irroga costo alguno al erario nacional con relación a desembolso de dinero, lo que si representa, es un menor nivel de recaudación de dinero producto de las multas, ya que están se reducirían en un 98%, tratándose de infracción leves, un 95% en infracciones calificadas como "graves" y una reducción del 92%, tratándose de infracciones calificadas como "muy graves".

El beneficio directo es para los choferes tanto público como privados, que podrán acogiéndose a este Programa de Regularización de Sanciones, reducir el monto de dinero que tienen por las sanciones impuestas por infracciones de tránsito.

El beneficio indirecto es para la sociedad, que contará con choferes más capacitados y concientizados en seguridad vial, lo que disminuirá las infracciones de tránsito, por ende, los siniestros y como consecuencia las muertes en el país.

VINCULACIÓN DE LA PROPUESTA CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Transcribimos la política del acuerdo nacional con las que tiene vinculación:

➤ **DÉCIMO SÉTIMA: AFIRMACIÓN DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO**

Nos comprometemos a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado, pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

Con este objetivo, el Estado: (a) garantizará la estabilidad de las instituciones y las reglas de juego; (b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local; (c) estimulará la inversión privada; (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura; (e) evitará el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia y propiciará la participación de organizaciones de consumidores en todo el territorio; (f) fomentará la igualdad de oportunidades que tiendan a la adecuada distribución del ingreso; y (g) propiciará el fortalecimiento del aparato productivo nacional a través de la inversión en las capacidades humanas y el capital fijo.

➤ **DÉCIMO OCTAVA: BÚSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA**

Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y microempresa, corresponde a un esfuerzo de

toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.

Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales; (h) garantizará el acceso a la información económica; (i) fomentará la investigación, creación, adaptación y transferencia tecnológica y científica; (j) facilitará la capacitación de los cuadros gerenciales y de la fuerza laboral; y (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales.