Proyecto de Ley N° 1898/2021-CR

ALEJANDRO AURELIO AGUINAGA RECUENCO

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
28 ABR. 2022
RECIBIDO
Firma: Hora: 4:47 p.m.

**LEY QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS GENERALES DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR**

El Congresista que suscribe **ALEJANDRO AURELIO AGUINAGA RECUENCO,** integrante del Grupo Parlamentario **Fuerza Popular**, en uso de sus facultades que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 74º, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la Republica, presenta la siguiente propuesta legislativa:

## FÓRMULA LEGAL

## LEY QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS GENERALES DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

## PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS GENERALES DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

**Artículo 1. Del objeto de la Ley.**

1.1. El objeto de la presente Ley es establecer los lineamientos generales para el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir de vehículos motorizados y no motorizados parar el transporte terrestre, el que debe ser integral, homogéneo y estandarizado, así como definir clases, categorías, vigencias, modalidades, procedimientos, las entidades complementarias del referido Sistema, así como sus condiciones de acceso y operatividad.

1.2. La finalidad de esta Ley es establecer políticas y principios estándares y asegurar el cumplimiento de éstos, aspirando a brindar un servicio profesional y de calidad, garantizando conductores realmente capacitados y conscientes de su función y responsabilidad frente a la sociedad; apuntando a reducir la tasa de siniestros de tránsito y a la vez creando una nueva cultura vial en el país.

1.3. Esta responsabilidad de gestión, le corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como ente rector del tránsito y el transporte nivel nacional y; la fiscalización de todas las entidades y ciudadanos involucrados en las diversas gestiones del presente sistema de emisión de licencias queda a cargo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía _SUTRAN.

**Artículo 2. Del ámbito de aplicación.**

La presente ley alcanza a todas las personas naturales que aspiren y obtengan una licencia de conducir en todas las clases y categorías, para conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre; así como a las personas jurídicas que aspiren a obtener y a las que ya tengan una autorización como Entidades Complementarias de Transporte, ya sea un Centro Médico, Escuela de Conductores, o Centro Evaluador; y demás entidades involucradas en el Sistema Nacional de Emisión de Licencia de Conducir.

**Artículo 3. Licencias de Conducir. Clases y Categorías**

La licencia de conducir es el documento oficial otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que autoriza a su titular a conducir un vehículo de transporte terrestre a nivel nacional.

La posesión de una licencia de conducir es el resultado de un acto administrativo unilateral, de plazo determinado, sujeto a condiciones o restricciones, revocable por la autoridad competente y que, para su obtención y ostentación, requiere cumplir las formalidades establecidas en la presente Ley y su respectivo reglamento.

Las licencias de conducir son de dos clases, A y B. La clase A, destinada para conducir vehículos automotores de cuatro ruedas a más, y la clase B, para vehículos menores automotores y no motorizados, de dos y tres ruedas.

Cada clase debe estructurarse en categorías según el tipo de vehículo a conducir y la finalidad de uso, y debe ser de manera simple, sencilla y acorde a la realidad. Cada clase es independiente y autónoma en sus facultades de conducir, y el acceso a cada categoría es mediante un sistema de recategorización ascendente.

El periodo de vigencia está en función a la realidad vial del país, en ese sentido, deben fluctuar entre los 3 años para las de uso laboral y 5 años para las de uso particular.

**Artículo 4. Modalidades de Emisión.**

Las formas regulares de emitir una licencia de conducir son cuatro, Otorgamiento, Revalidación, Recategorización y Canje.

**Otorgamiento,** es el procedimiento para obtener la licencia de conducir por primera vez, a la primera categoría de la clase que se requiera y puede iniciar el trámite al cumplir la mayoría de edad.

**Recategorización**, es el acceso escalonado y ascendente de una licencia de conducir de cualquier clase, a una categoría superior. Se inicia a partir de la primigenia, hasta llegar a la más alta, según sea la aspiración y la capacidad del postulante. Los requisitos a considerar para ir accediendo a las categorías inmediatas superiores son: la experiencia y la edad del postulante.

**Revalidación**, es la renovación de la licencia de conducir al vencimiento de su vigencia otorgada, con el propósito de garantizar la continuidad de las condiciones de salud físicas y psicológicas, actualizar y sensibilizar al conductor en su rol frente a la sociedad y poder sostener un equilibrio entre los conductores y la realidad dentro de la cual desarrollan la actividad de conducción, intentando en la medida de lo posible mantener actualizados a los conductores con las actualizaciones normativas.

**Canje**, es la obtención de una licencia de conducir a partir de una licencia militar, policial, extranjera, internacional o diplomática, según sea el caso, bajo las condiciones establecidas en el reglamento.

**Artículo 5. Sistema de Emisión de Licencias de Conducir - SELIC**

El proceso se inicia en el Centro Medico con el Examen Médico, el mismo que evalúa la aptitud física y psicológica, y determina si el postulante es apto o no. De salir apto, el paso siguiente es asistir a una Escuela de Conductores para capacitarse (formación, profesionalización o actualización), según sea el caso. Una vez terminada esta etapa, el postulante debe rendir dos evaluaciones, una de conocimientos teóricos y otra de habilidades prácticas en la conducción. Solo en

caso de Revalidación, de una licencia de conducir, la evaluación práctica de manejo será exonerada. Finalmente, de resultar aprobado en la etapa de evaluación, automáticamente, su licencia de conducir queda registrada en el Sistema Nacional de Conductores – SNC, es válida desde ese momento; y su uso será virtual y/o electrónico. También puede solicitar su licencia de conducir impresa en las dependencias asignadas por la autoridad para dicho fin.

El procedimiento de otorgamiento, recategorización y revalidación, es un proceso único y estándar, debe ser iniciado y terminado en una sola dependencia administrativa, de acuerdo al lugar del domicilio consignado en el Documento Nacional de Identidad (o el declarado al momento de obtener el Carné de Extranjería en el caso de extranjeros), sin excepción; y se debe establecer el plazo máximo para terminar del procedimiento, caso contrario el aspirante debe volver a iniciar sus trámites.

### Artículo 6. Entidades Complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Los Entidades Complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir son personas jurídicas de derecho privado autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para brindar evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica de los postulantes a una licencia de conducir en todas sus clases y categorías, en todas las modalidades existentes: Otorgamiento, Recategorización, Revalidación y Canje, y son las siguientes:

- Centro Médico para Evaluación del Conductor – CEMECON
- Escuela de Conductores – ESCON
- Centro de Evaluación para Licencias de Conducir – CELICON

## CAPITULO I

## CENTROS MÉDICOS DE EVALUACIÓN DEL CONDUCTOR - CEMECON

### Artículo 7. Autorización y Vigencia

La autorización como CEMECON es solicitada ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien la expide, una vez que la persona jurídica haya cumplido con las condiciones de acceso establecidas. Previamente se debe contar con la autorización del Ministerio de Salud – MINSA, como Entidad Prestadora de Salud

en la categoría que el sector disponga. El periodo de autorización debe ser de 5 años, y la renovación deberá ser solicitada ante la autoridad competente, con anticipación a la fecha de vencimiento de la autorización.

**Artículo 8. De la Evaluación Médica del Conductor**

La evaluación debe ser especializada, de acuerdo con la clase y categoría. La evaluación médica incluye exámenes, pruebas y test integrados en las siguientes unidades:

- Área de Laboratorio.
- Área Psicológica.
- Área Médica
    - Audiometría.
    - Visiometría.
    - Clínica.

Y estará a cargo de profesionales de la salud, colegiados y con experiencia en el rubro, quienes deben evaluar de manera independiente, aplicando su criterio, bajo la ética profesional y responsabilidad funcional; respetando en todo momento el procedimiento establecido por el Ministerio de Salud (MINSA), y los protocolos de control establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Las pruebas psicológicas deben equilibrar los estándares internacionales y la realidad cognitiva del conductor peruano, para cumplir su propósito principal, de determinar correcta y adecuadamente la capacidad del conductor para efectuar su labor de manera responsable.

**Artículo 9. Requisitos para la autorización y funcionamiento de Centros Médicos de Evaluación al conductor**

Para la autorización como CEMECON se deberá cumplir como mínimo con los siguientes requisitos:

**9.1. Naturaleza Jurídica:** Deben contar con personería jurídica de derecho privado y la designación de sus representantes legales vigentes y contar previamente con la autorización del MINSA como Entidad Prestadora de Salud.

**9.2. Recursos Humanos:** Cada área debe de estar a cargo de un profesional con experiencia y acorde a la función a desempeñar y será responsable del área. Las profesiones para considerar son, enfermería, tecnología médica, biología, microbiología, químico farmacéutico, psicología, oftalmología, otorrino y medicina general. Cada profesional titular puede tener uno o más profesionales suplentes, para garantizar la continuidad del servicio, o para incrementar la capacidad de atención.

**9.3. Infraestructura y equipamiento:** Los CEMECON deben contar con infraestructura y equipamiento según la normatividad del Ministerio de Salud.
Asimismo, deben contar con una plataforma tecnológica integral (equipos informáticos, identificadores biométricos, cámaras de video, equipo psicosensométrico, etc.), para brindar los servicios de evaluación dentro del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir - SELIC

### Artículo 10. Protocolo de Evaluación Médica y Psicológica del Conductor

El proceso de evaluación debe estar establecido en un Protocolo de Evaluación Médica del Conductor, donde se debe definir todos los test, pruebas y exámenes, formatos, orden, tiempos, parámetros y casos especiales. Dicho proceso será establecido por el órgano competente del MINSA. Debe incluir los procedimientos de control para garantizar la transparencia de las evaluaciones. El procedimiento de evaluación debe ser estándar por cada clase y categoría.

## CAPITULO II

## ESCUELA DE CONDUCTORES- ESCON

### Artículo 11. Autorización y Vigencia

La autorización como ESCON es solicitada ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien la expide una vez que la persona jurídica haya cumplido con todas las condiciones de acceso establecidas por el Reglamento, y el tiempo de vigencia de la autorización debe ser por 5 años.
Las escuelas pueden ser autorizadas para capacitar a todas las clases y categorías de licencias de conducir, de manera integral o parcialmente (solo una clase).

**Artículo 12. De la Capacitación**

Las actividades de capacitación estarán reguladas por el Programa de Estudios para el Conductor – PEC, desarrollado por el órgano correspondiente, y será impartido a todas las clases y categorías de licencias de conducir, en sus tres modalidades, Otorgamiento, Recategorización y Revalidación, tomando como referencia la siguiente directriz:

- **Para el Otorgamiento**, dirigido a aspirantes a conductores, tendrán que impartirse "**cursos de formación**", desarrollando las materias fundamentales de tránsito, transporte y seguridad vial.
- **Para la Recategorización**, dirigido a conductores que aspiran a escalar a otra categoría, se impartirán los "**cursos de profesionalización**", especializando al conductor para la clase y categoría de licencia de conducir a la que postula.
- **Para la Revalidación**, dirigido a conductores que están con la licencia vencida, deben recibir los "**cursos de actualización**" en normatividad de tránsito y transporte, y sensibilizar al conductor en su rol frente a la sociedad.

Además, las ESCON tienen la finalidad de impartir todos los **cursos**, **talleres** y **programas** de capacitación en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, que proponga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y autoridades conexas. Todos estos programas deben tener como finalidad formar, profesionalizar, actualizar, especializar, sensibilizar y rehabilitar al conductor. Para ello la currícula y sílabos deben ser acordes con los objetivos a alcanzar.

Es importante establecer que, los cursos que incluyan clases prácticas de conducción, éstas no deben superar el 30% del número de horas totales de capacitación.

**Artículo 13. Requisitos para la Autorización y el Funcionamiento de las Escuelas de Conductores**

Los requisitos mínimos solicitados son los siguientes:

**13.1. Naturaleza Jurídica:** Deben contar con personería jurídica de derecho privado y la designación de sus representantes legales vigentes y tener entre sus fines u objeto social la enseñanza, capacitación o formación académica y práctica de personas y/o conductores.

**13.2. Recursos humanos:** Las ESCON deben contar con un staff de profesionales que garanticen la formación, profesionalización y actualización de conductores. Entre ellos tenemos, como requisitos mínimos:

Director, que cuente con grado académico y post grado;

Instructor Teórico, con educación superior técnica o universitaria.

Instructor Práctico en conducción, con educación superior técnica como mínimo y Licencia de Conducir vigente de la misma categoría o superior al nivel que dictará;

Profesional en Mecánica Automotriz o similar, para contenidos específicos;

Profesional en Salud, para capacitar en salud laboral y primeros auxilios,

Profesional en Psicología para sensibilizar al conductor que lo requiera.

Todos estos especialistas deben contar con la experiencia correspondiente a sus cargos y además deben ser capacitados, profesionalizados y certificados de acuerdo a las pautas brindadas por la autoridad correspondiente; y homologados dentro de un registro de alcance nacional.
Un profesional puede asumir más una función, siempre y cuando cumpla con todos los requisitos establecidos para cada una de ellas.

**13.3. Infraestructura:** Las ESCON deben tener aulas académicas para la enseñanza de conocimientos que cumplan con las características requeridas por el Ministerio de Educación; ambientes administrativos; aula teórico-práctica para mecánica; y un área exclusiva para que los alumnos efectúen las maniobras iniciales de dominio y control del vehículo. Las características de esta área de maniobras, deben estar enmarcados sobre los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Cuando el postulante cuente con las habilidades suficientes para conducir el vehículo respectivo (en un tiempo superior al 30% de las horas prácticas establecidas), podrá completar las horas prácticas de aprendizaje y formación, en las vías públicas, debiendo para ello, contar con la autorización de la autoridad competente.

**13.4. Flota Vehicular:** Las ESCON deben contar con un vehículo en óptimo estado, propio o de terceros, como mínimo, por cada categoría a la que quiera acceder a

capacitar. Y para la instrucción de alumnos nóveles, el vehículo debe tener características especiales que coadyuven a su aprendizaje y seguridad.

**13.5. En Equipamiento:** Las ESCON deben contar con una plataforma tecnológica integral (equipos informáticos, identificadores biométricos, cámaras de video, simuladores, etc.), para brincar los servicios de capacitación dentro del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir – SELIC. También los equipos para la enseñanza teórico-práctica de mecánica y de primeros auxilios.

**13.6. Régimen académico:** El Programa de Estudios para el Conductor será diseñado, desarrollado y publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en colaboración con entidades vinculadas al sector. Debe contar con todos los contenidos desarrollados en detalle para brindar al conductor en el aula, debe contar con material impreso de cada curso y cada tema para entregar al alumno. Estos entregables serán material oficial, su uso y entrega es obligatoria en todas las ESCON a nivel nacional, y deberán ser actualizados periódicamente.

Los contenidos desarrollados deben ser acorde con las evaluaciones de conocimiento, de tal manera que se garantice una formación integral, correcta y actualizada de cada conductor.

## CAPITULO III

## CENTRO EVALUADOR PARA LICENCIA DE CONDUCIR - CELICON

### Artículo 14. Autorización y Restricciones

La autorización para funcionar como CELICON, debe ser dada mediante un proceso especial de concesión de facultades a la empresa privada bajo condiciones especiales a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Centro de Evaluación está impedido de desempeñarse como Escuela de Conductores, y/o Centro Médico para Evaluación del Conductor, tener entre sus socios, directivos, gerentes y/o trabajadores o personal que labore en las mismas bajo cualquier modalidad y/o favorecer la actividad de alguna de ellas. El incumplimiento de esta disposición acarrea la caducidad de su autorización como Centro de Evaluación.

Los centros de evaluación deben evaluar a todas las clases y categorías, de manera integral o parcialmente (solo una clase).

**Artículo 15. De las Evaluaciones**

Las evaluaciones son dos:

La Evaluación Teórica, para evaluar conocimientos en normatividad de tránsito, transporte, seguridad vial, mecánica básica, salud laboral y calidad de servicio.
La Evaluación Práctica, para evaluar de habilidades en la conducción, dominio y control de vehículo, respeto a las señales de tránsito, pericia para la conducción en la vía pública, respeto por los usuarios de la vía y Seguridad Vial.

**Artículo 16. Requisitos para la Autorización y el Funcionamiento de los Centros Evaluadores**

**16.1. Naturaleza Jurídica:** Deben contar con personería jurídica privada y la designación de sus representantes legales vigentes y tener entre sus fines u objeto social la evaluación teórica y práctica de personas y/o conductores.

**16.2. Recursos Humanos:** Los CELICON deben contar con un staff de profesionales que garanticen la correcta aplicación de las evaluaciones teórica y práctica, entre ellos tenemos:

Director, debe contar con grado académico y post grado; supervisa todo el proceso de evaluación, y garantiza la transparencia del mismo.

Evaluador Teórico, encargado de aplicar la evaluación de conocimientos, bajo responsabilidad, debe contar con título profesional;

Evaluador Práctico, encargado de aplicar los protocolos de evaluación práctica de manejo, bajo responsabilidad, debe de tener título profesional y Licencia de conducir vigente, en la misma categoría o superior al nivel a evaluar.

Operador Tecnológico a cargo de la operatividad de todos equipos y mecanismos tecnológicos e información, bajo responsabilidad, debe tener título profesional en informática y/o sistemas.

Ningún profesional puede asumir más de una función, pero si está permitido el incremento de profesionales en una misma función, debiendo tomar uno de ellos la jefatura, para garantizar la atención y la capacidad operativa.

Todos estos especialistas deben contar con la experiencia correspondiente a sus cargos y además deben ser capacitados y certificados de acuerdo por la autoridad correspondiente; y homologados dentro del Registro Nacional de Evaluadores, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**16.3. Infraestructura:** Los CELICON deben contar con ambientes amplios, y una plataforma tecnológica integral (equipos informáticos, identificadores biométricos, cámaras de video, pantallas, etc.), para brincar los servicios de evaluación dentro del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir – SELIC.

Los ambientes deben garantizar la individualidad y comodidad al postulante para rendir los exámenes y entregar el resultado en línea y de manera automática.
Todo el periodo de evaluación debe ser visualizado en tiempo real en las pantallas del ambiente destinado a Sala de Espera y/o Atención al Público, a fin de establecer un mecanismo de transparencia de primera mano.

Adicionalmente, para las prácticas de habilidades en la conducción, las CELICON deben contar con un área mínima para evaluar las maniobras de dominio y control del vehículo. Aprobada esta primera parte, se continúa la evaluación de manejo en las vías públicas, debiendo tener para ello, la autorización de la autoridad competente.

**16.4. Flota vehicular:** Se debe contar con vehículos propios o de terceros, en óptimo estado, uno como mínimo, por cada categoría a evaluar. Para la evaluación de alumnos nóveles, el vehículo debe tener características especiales para prevenir imprevistos y preservar en todo momento la seguridad en las vías.

**Artículo 17. Protocolo del Evaluación del Conductor - PRECON**

El PRECON establece todos los procedimientos que deben cumplirse para evaluar al postulante a una licencia de conducir. Estos procedimientos son estándares en todo el país, y se deben aplicar en todas las regiones con el mismo nivel dificultad. Cada procedimiento debe ser diseñado y construido con el objetivo de realizar una evaluación transparente y libre de malas prácticas. Los parámetros de evaluación

deben ser definidos y concretos, donde el criterio humano debe ser mínimo, y la interpretación subjetiva no perjudique el resultado. Para ello, se debe ayudar de la tecnología. Este protocolo especializado deberá ser elaborado por el órgano competente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pudiendo para ello recibir colaboración y asesoría de entidades vinculadas al procedimiento.

Las evaluaciones deben ser aplicadas en línea y los resultados dados en tiempo real a los postulantes, quienes deben estar identificados por el sistema en todo momento de la evaluación, deben ser aplicadas según el protocolo y se debe hacer uso de mecanismos tecnológicos para garantizar transparencia.
Los mecanismos para garantizar un alto nivel de evaluación, son:

- Protocolo del Evaluación del Conductor – PRECON.
- Programa de Estudios para el Conductor.
- Balotario de Preguntas Oficial del MTC.
- Sistema de Simulacro Teórico
- Sistema de Evaluación en Tiempo Real.
- ISOS 9001 y 39001 como mínimo.

Las evaluaciones teóricas de conocimientos deben ser aplicadas para las tres modalidades de obtención, salvo excepciones, las evaluaciones prácticas deben ser aplicadas en las modalidades de otorgamiento y recategorización.

## CAPITULO IV

## PARA TODAS LA ENTIDADES COMPLENTARIAS

### Artículo 18. Cantidad de entidades complementarias

Con la finalidad que no se deteriore la calidad de los servicios que deben brindar de manera obligatoria las entidades complementarias, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe determinar a través de un estudio de mercado, el número máximo de estas entidades en cada región, en función a número de la población, cantidad de vehículos registrados y la demanda histórica por el servicio. Asimismo, es quien debe determinar las condiciones de acceso en detalle, y aplicar criterios especiales de acceso para las regiones donde amerite, sin que esto mengue el nivel de exigencia de las evaluaciones ni de las capacitaciones.

**Artículo 19. Capacidad, Operatividad y Tiempo Mínimo y Máximos**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debe definir la Capacidad Operativa - CAOP de todas las Entidades Complementarias del presente Sistema. Ésta debe estar en función al Tiempo Mínimo y Máximo de los Proceso Internos – TMMPI, el número de profesionales registrados, capacidad de infraestructura y el horario de atención. Los procesos de evaluación y/o capacitación deben ser en orden y secuenciales.

Estos indicadores deben ser calculados para monitorear de manera constante a las Entidades Complementarias de Transporte que intervienen en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, e iniciar acciones de supervisión cuando los resultados estén fuera de rango.

**Artículo 20. Condiciones de Operatividad**

Las Entidades Complementarias del Transporte que intervienen en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir deben transmitir sus actividades operativas de atención, capacitación y evaluación en tiempo real, ante el Ministerio de Transportes y Comunicación - MTC y la Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, siendo el MTC quien disponga por cuánto tiempo la entidad fiscalizadora SUTRAN almacena la información transmitida por las entidades complementarias. Además, las entidades complementarias deben conservar por un (01) año los expedientes administrativos de los postulantes en físico para su posterior verificación.

Deben contar con una plataforma tecnológica de hardware y software compatible con la tecnología del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para operar con solvencia, y ésta debe conectarse a la Internet con una dirección y ubicación geográfica fija y única.

Solo se puede evaluar y/o capacitar a postulantes o conductores que estén domiciliados en la región según indique su Documento Nacional de Identidad, donde estén autorizados a operar.

Su fiscalización se realizará de manera electrónica, usando identificadores biométricos que cuenten con reconocimiento facial, cámaras y otros mecanismos que aseguren la plena identificación de los conductores. Esta fiscalización la

realizará la autoridad competente o un tercero que deberá tener diversos requisitos entre ellos ISOS 9001 y 39001 y demás dispuestos en el reglamento

**Artículo 21. Responsabilidad Profesional**

Todos los profesionales responsables de evaluar y/o capacitar postulantes a una licencia de conducir, dentro de esta ley, de encontrarse responsables en cualquier procedimiento administrativo sancionador, serán inhabilitados por el periodo de 10 años para poder ejercer funciones en cualquier otra entidad que integre el Sistema Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, sin perjuicio de que se les deba iniciar acciones judiciales y/o penales por parte del órgano sancionador.

**Artículo 22. Registros de Instructores y Evaluadores**

Todos los instructores de las ESCON, evaluadores de los CELICON, y sus respecticos directores, deben ser entrenados, evaluados y certificados en un Centro de Capacitación designado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de cualquier tipo de convenio, cesión o el mecanismo que se requiera para dicho fin. Esta certificación de los profesionales será renovable anualmente, y solo así estarán habilitados para seguir cumpliendo las funciones para las cuales fueron autorizados.

**Artículo 23. De las sanciones, infracciones e impedimentos**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encarga de fijar el régimen de infracciones y sanciones de las Entidades Complementarias del Sistema, a nivel nacional, respetando el principio de razonabilidad.

Están impedidos de ser representantes legales, miembros del directorio, asesores o trabajadores de las Entidades Complementarias, las personas que estén laborando en cualquier modalidad en el Ministerio de Transportes, gobiernos regionales o locales, o aquellos representantes legales y/o directores e instructores de alguna Entidad Complementaria que haya sido cancelada por cualquier motivo siguiendo el debido procedimiento y con resolución firme, de ser el caso.

**Artículo 24. Resolución de extinción de autorización**

La resolución de extinción de la autorización para el funcionamiento como cualquiera de las Entidades Complementarias, será emitida de acuerdo a las siguientes causales:

a) Vencimiento del plazo de vigencia sin haber solicitado su renovación respectiva;

b) Renuncia;

c) Extinción de la persona jurídica; o,

d) La cancelación definitiva, impuesta mediante acto administrativo firme o que agote la vía administrativa.

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

**PRIMERA.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debe reestructurar el sistema de categorías en cada clase, tomando en cuenta la edad, la experiencia, los vehículos a conducir y la actividad de transporte.

**SEGUNDA.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debe iniciar el proceso de MIGRACIÓN y/o CANJE de las licencias de conducir de la clase B a un único y estandarizado Sistema Nacional de Licencias de Conducir de esta clase. El tiempo de migración no debe superar los 120 días calendarios, una vez a aprobado el nuevo Reglamento Nacional de Licencias de Conducir. Los periodos de vigencia de estas licencias de conducir no deben ser mayor a tres años.

**TERCERA.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debe designar el Centro de Homologación para la certificación de los instructores y evaluadores y asimismo, implementar el Registro para estos profesionales.

## DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

**PRIMERA. Asociatividad de las Entidades Complementarias de Transporte.**

Las Entidades Complementarias de este Sistema podrán asociarse con la finalidad de coadyuvar a su correcto funcionamiento y realizar propuestas legales para la mejora de los servicios que brindan, así como para transparentar los actos administrativos de sus asociados buscando la calidad del servicio. Las asociaciones ya existentes adecuan sus fines a los señalados en el presente artículo.

**SEGUNDA. Portal de Transparencia de la emisión de Certificados de Entidades Complementarias de Transporte.**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementará un Portal de Transparencia que permita visualizar a las Entidades Complementarias referidas, a las autoridades competentes y a todos los ciudadanos interesados, sobre la emisión de certificados de todas las entidades complementarias a nivel nacional, en concordancia con el Sistema Nacional de Emisión de Licencias de Conducir-SELIC".

**TERCERA.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de noventa (90) días hábiles, aprobará mediante Decreto Supremo el Reglamento de la presente Ley, para cuya aplicación se establecerán los plazos de adecuación en forma gradual.

**CUARTA.** Deróguense las normas que se opongan a la presente Ley.

Lima, 26 de abril del 2022

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: AGUINAGA RECUENCO Alejandro Aurelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/04/2022 12:03:14-0500

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

# CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **4** de **mayo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1898/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
**1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## I. INTRODUCCION

La Constitución Política del Perú declara, en su artículo 2°, inciso 1 que, "toda persona tiene derecho a la vida". En este aspecto, el Tribunal Constitucional ha señalado que: "el derecho a la vida, reconocido en artículo 2° inciso 1 de la Constitución, tiene tanto una dimensión existencial como una dimensión material mediante la cual se constituye como una oportunidad para realizar el proyecto vivencial al que una persona se adscribe, proyectándose transitivamente en un sentido finalista" [1].

Sin embargo, a pesar de la trascendencia de este derecho fundamental, el mismo se ve permanentemente vulnerado por la enorme cantidad de los mal llamados "accidentes de tránsito" suscitados al año en nuestras pistas.

Para tener una idea concreta sobre la gravedad del asunto, presentamos información oficial extraída de los datos brindados por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el Perú, la misma que indica que solo durante el 2019 tuvieron lugar 95,800 accidentes de tránsito en el territorio nacional, mientras que, en los últimos diez años, a consecuencia de lesiones sufridas por accidentes, se lamentó la muerte de aproximadamente 30,000 personas y 561,000 resultaron heridas; un alto porcentaje de éstas con pérdida total de facultades motrices.

A criterio de esta autoridad "la principal causa de estos accidentes se debe a la imprudencia de los conductores, especialmente la asociada a excesos de velocidad y consumo de sustancias alcohólicas y drogas diversas. Precisamente, es a partir del punto de vista de que la mayor parte del número de accidentes de tránsito en el país se explican por factores de comportamiento que se requiere la intervención del sector público, de manera multisectorial e intergubernamental, para reducir los índices de siniestralidad", indicó la citada dirección[2].

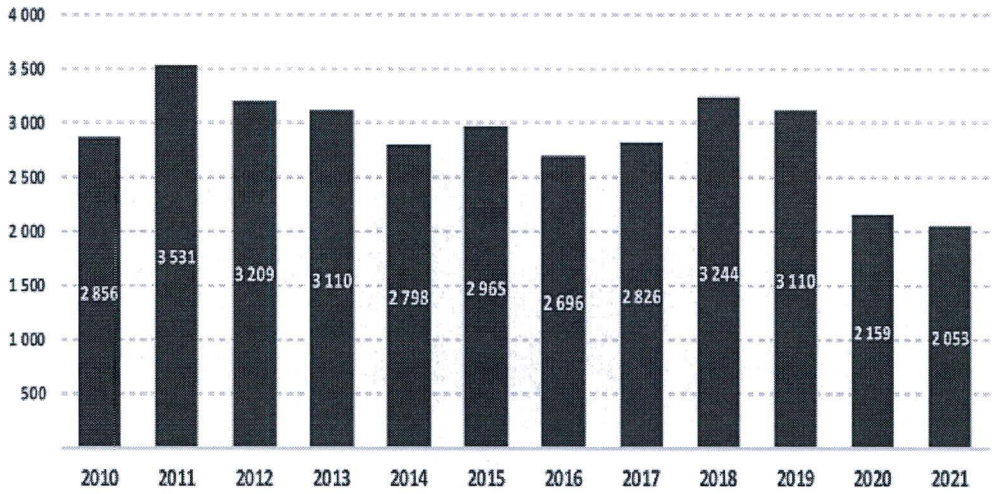
Esta información va de la mano con el Informe Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, promovido por la Organización Mundial de la Salud, el mismo que señala que, a nivel mundial, los siniestros viales cobran más

[1] Sentencia del Tribunal Constitucional N° 489-06-PHC/TC, Fundamento N°13
[2] https://elperuano.pe/noticia/101643-planes-de-seguridad-vial-regional-se-concretaran

de 1.3 millones de muertes, que de éstas en el Perú se registran en promedio más de 3000 muertos al año.

Estas alarmantes cifras se han intentado atacar y disminuir con diferentes campañas orientadas en pro de la seguridad vial, las cuales, al ser meramente campañas aisladas y mal articuladas, solo han tenido algunos logros en materia de infraestructura y condiciones vehiculares, pero no se ha logrado tener el éxito en los usuarios de la vía y, sobre todo en los conductores, pilar fundamental, para cambiar la cultura vial del país, y para reducir las pérdidas humanas en las pistas y los millones de dólares que éste fenómeno ocasiona al presupuesto nacional.

**Figura 1: Número de fallecidos por accidentes viales en el Perú 2010-2021**




*Nota: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2021). Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.*

Como se puede apreciar en la figura N° 1, extraída de las estadísticas publicadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, la disminución de la siniestralidad vial en el Perú no ha tenido mayor logro y no se ha alcanzado el objetivo esperado planteado en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (la reducción al 50% de la siniestralidad).

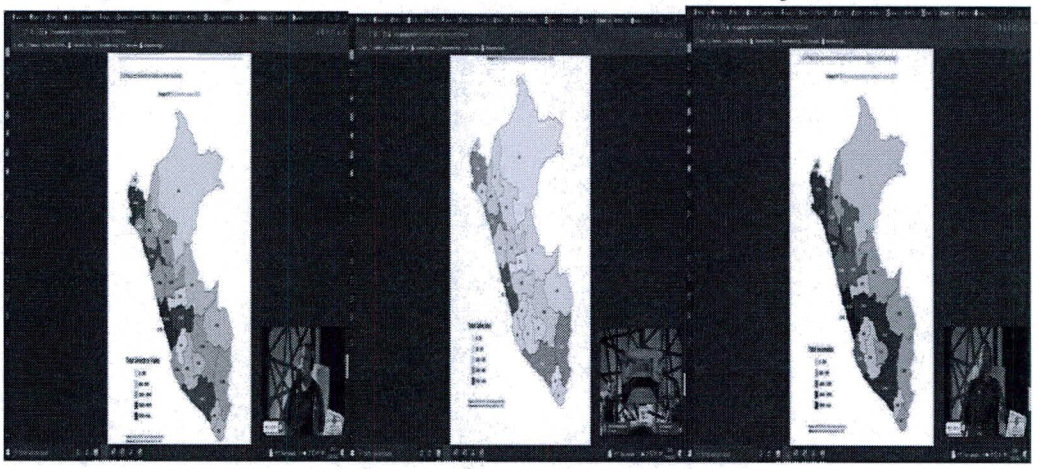
Cabe resaltar que no es posible acreditar una reducción real de los siniestros viales para el año 2020 y 2021, puesto que el uso del parque automotor se vio reducido debido a las acciones impulsadas por el gobierno para hacerle frente a la COVID-19; sin embargo, pese a las medidas de confinamiento impuestas algunos

indicadores de seguridad vial en lugar de decrecer han tenido un alarmante incremento conforme se aprecia de los choques y colisiones en carreteras[3]; lo cual refleja la gravedad de este problema.

No podemos olvidar que, el costo promedio para hacer frente a los accidentes de tránsito de manera reactiva, asciende a 3% del PBI, cifra equiparable a la reserva nacional. Es evidente, y las fuentes estadísticas así lo demuestran, que los traumatismos causados por el tránsito causan pérdidas económicas considerables a las víctimas, a sus familias y al país en general.

Los tratamientos y la pérdida de productividad de quienes son afectados por accidentes son cuantiosos. De acuerdo con el Ministerio de Salud, los accidentes de tránsito representan una tasa de mortalidad preocupante, lo cual se entiende como un problema de salud pública. Recordemos que para que un hecho sea considerado un problema de salud pública deben cumplirse cuatro condiciones: la ocurrencia amplia y frecuente; que sea fuente de severa discapacidad, sufrimiento y/o muerte; que sea plausible de controlarse a través de métodos efectivos; que su solución sea aceptable para la sociedad. Por lo mismo, el presente párrafo justifica tratar a los accidentes de tránsito como un asunto de salud pública.

**Figura 2,3 y 4: Siniestros viales, total, fallecidos y lesionados**



Si nos detenemos a mirar las figuras 2, 3 y 4 nos encontramos con la amarga sorpresa que solo en el año 2021 (aun teniendo en cuenta que la movilidad se vio reducida por la COVID 19) se ha obtenido cifras alarmantes, sobrepasando

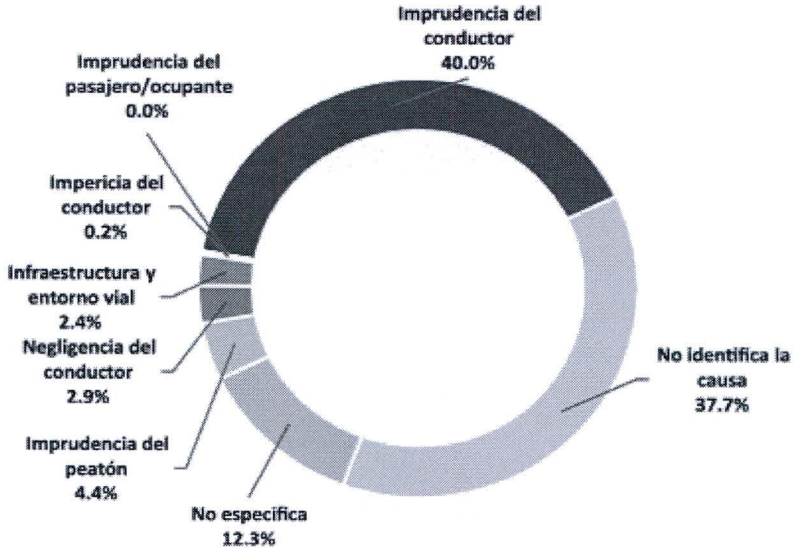
[3] https://www.gob.pe/institucion/sutran/informes-publicaciones/2816797-reporte-estadistico-n-014-2022

(únicamente en la capital) más de 500 fallecidos, 10000 lesionados y más de 5000 siniestros viales. Es entonces evidente y alarmante, la necesidad de establecer normativas nacionales orientadas en frenar la siniestralidad.

Además, la Organización Mundial de las Naciones Unidas, en su Declaración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, a la cual el Perú se ha adscrito sin estar ejecutando medidas para cumplir los compromisos allí expresados; señala en sus objetivos 3.6 y 11.2 el objetivo de que, para el año 2030, se logre: "la reducción del 50% de la siniestralidad mortal en la vía de tránsito" se entiende entonces, y habremos de tomarlo de esta manera, que la seguridad vial es intrínsecamente una cuestión de desarrollo, por lo que se le debe prestar una especial atención.

Se enfatiza también que en la evaluación diversas leyes de la región americana, analizadas por la AEC y la BID[4], ponen como prioridad las acciones orientadas hacia los usuarios de la vía, entendiendo que es el factor con mayor incidencia en la accidentalidad vial, siendo el responsable de casi el 80% de los siniestros con consecuencia fatal.

**Figura 5: Causas de los accidentes viales en el Perú.**




*Nota: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2021). Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.*

[4] Asociación Española de Carretera & Banco Interamericano de Desarrollo (2016). *Seguridad Vial en América Latina y el Caribe – Experiencia de éxito factor institucional, legal y de control.* Washington.

En la figura N° 5 se nos muestra las causas de la accidentalidad en el Perú, y nos podemos percatar de dos problemas igual de apremiantes, el primero es la gran desinformación sobre la cual se estructuran los planes de acción y las normativas a nivel ejecutivo y la segunda es que, de los casos de causa conocida, el 80% es producto de los usuarios de la vía, de los cuales la mayor cantidad la causa el conductor.

Hay que tener en cuenta la necesidad de la intervención centrada en los usuarios, en sus comportamientos, en las normas adecuadas que no solo se basen en la sanción y corrección del comportamiento en la vía, sino que busquen la correcta **formación y concientización**. Ello implica, formular normativas que velen por la, **evaluación, capacitación y selección** consciente del conductor habilitado, hecho imperante para lograr un **cambio real** en las cifras antes expuestas y en la cultura vial en el país, como estilo de vida.

## II. ANTECEDENTES

**2.1 Proyecto de Ley N° 165-2006-CR, "Ley que crea el Sistema Nacional de Seguridad Vial",** con la finalidad de concordar la aplicación de las políticas y planes nacionales de seguridad vial en todo el territorio nacional, supervisando el servicio de transporte y promoviendo la educación vial, el mismo que estará a cargo del Consejo Nacional de Seguridad Vial, que estará constituido por un representante del Ministerio de Transportes, de la Dirección General de Circulación Terrestre, Ministerio de Educación, Salud, CONFIEP, Asociación de Radio y Televisión y de los operadores del transporte terrestre. A su vez, se crea los Consejos Regionales y Municipales de Seguridad Vial.

**2.2 Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011/ D.S. N° 013-2007/MTC,** con la visión consolidar a la seguridad vial como la principal prioridad nacional y promover la mejora de las condiciones de seguridad en nuestras vías en beneficio de la calidad de vida de los miembros de la sociedad. Asimismo, se busca velar por la preservación de la vida e integridad física de los usuarios de las vías, así como la prevención de los índices de la violencia vial nacional. Plan que no cumplió sus objetivos trazados.

**2.3 Ley 29005, "Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores",** la única promulgada en

esta lista, con la finalidad de profesionalizar al conductor, y así lograr un cambio fundamental en la seguridad vial del país.

El 2008, bajo el reglamento, Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, comenzó su implementación, logrando los objetivos planteados, las escuelas capacitaban de manera integral al conductor, y se garantizada un nivel de aptitud sin precedentes. Sin embargo, en el 2010 y 2011, las autorizaciones desmedidas efectuadas por el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones de estas entidades, hizo que la oferta desborde el mercado, precio, afectando la calidad de servicio, generando desesperación en los novatos empresarios, buscando rentabilidad sin reparar en el esfuerzo por capacitar de manera formal. Por si no fuera poco, se sumó la falta de control del Estado, ya que SUTRAN no cumplió con su función, sino por el contrario, contribuyó, a través de la corrupción, con un respaldo a las malas prácticas de estos malos empresarios, destruyendo así el sistema de profesionalización.

Se empeora el escenario cuando, en los centros evaluadores, a cargo de los gobiernos regionales, no existe evaluación real, estricta, técnica o con un nivel de exigencia mínima; es de conocimiento público que la aprobación de los exámenes teóricos y prácticos se ofrecen en función del intercambio de sobornos[5]. De estos tres factores descritos en los párrafos anteriores, la única solución que analizó el Ministerio de Transportes en el año 2016, fue detener la profesionalización directa del conductor y volver al sistema de recategorización escalonada, con la finalidad de garantizar un nivel de experiencia y pericia del conductor expedido.

**2.4 Proyecto de Ley N° 2113-2007-CR, propone crear el Sistema Integral para la Obtención de la Licencia de Conducir,** promovido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones en el periodo anual 2010-2011.

**2.5 Proyecto de Ley N° 3289-2013-CR**, propone crear **"El Sistema Nacional de Seguridad Vial"**, ingresada el 7 de abril del 2014, con dictamen, pero no aprobados en el Pleno del Congreso de la República.

---

[5] Ver: ***SOBRE LAS DEBILIDADES EN LAS ACCIONES DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL EN EL SISTEMA NACIONAL DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR***.

**2.6** **Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 – 2024**, enero 2015, Consejo Nacional de Seguridad Vial, otro plan en pro de la seguridad que no va a lograr cumplir con sus objetivos.

**2.7** **Proyecto de Ley 1122/2016-CR, Ley que promueve "La institucionalidad y calidad de las Escuelas de Conductores",** con este intento de Ley se buscó modificar y relanzar a las escuelas y puedan cumplir su rol capacitador, el dictamen busca establecer las condiciones de acceso y mecanismos de control estrictos, apuntando a superar los factores que afectaron el sistema de profesionalización, y así garantizar una capacitación efectiva y de nivel académico para el conductor.
También se incluye la formación para los conductores noveles, ausente en la Ley 29005, dado que esta capacitación es fundamental para las personas que desconocen los conceptos de seguridad vial, normatividad de tránsito y demás temas formativos.

**2.8** **Plan Nacional de Seguridad Vial 2017- 2021**, elaborado por El Consejo Nacional de Seguridad Vial, otro plan en pro de la seguridad que no va a lograr cumplir con sus objetivos.

**2.9** **Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR, Dictamen recaído, con el texto sustitutorio que propone "Ley que Establece Lineamientos para la Emisión de la Licencia de Conducir de Vehículos Motorizados o no Motorizados para el Transporte Terrestre y regula las Escuelas de Conductores, los Centros Médicos y Centros de Evaluación".-** Este dictamen (junio,2019) fusiono dos proyectos de ley, y buscó solucionar el tema de manera integral, plantear las bases necesarias para todo el proceso de emisión de la licencia, garantizar que el conductor se encuentre en óptimas condiciones físicas, con un nivel de capacidades técnicas, y consciente de su rol frente a la sociedad, sin embargo, como la mayoría de intentos de mejora en la seguridad del país, aún no han visto la luz.

Vale aclarar que estas dos propuestas normativas, se recogen en gran medida, dentro del presente proyecto.

## III. PROBLEMATICA

El Sistema Nacional de Emisión de Licencia de Conducir, tal cual se define, abarca de manera general, histórica y natural tres etapas, la evaluación médica, la capacitación y la evaluación teórico-práctica; y finalmente el procedimiento administrativo de emisión de la licencia de conducir impresa, el mismo que ahora se está reinventando para dar paso a las licencias de conducir electrónicas.

Este proceso, de alta importancia nacional, debe ser llevado a cabo de manera eficiente, eficaz y transparente en cada una de sus etapas, en ese sentido se deben mejorar una serie de factores que actualmente están afectando el sistema.

### 3.1 En la Etapa de Evaluación Médica:

En primer término, se debe tener en cuenta que la evaluación médica tiene dos etapas: la primera de evaluación médica y psicológica propiamente dicha; y, la segunda parte, del procedimiento netamente administrativo de expedición de Certificados de Salud, registrándolos en el Sistema Nacional de Conductores.

La mayor problemática que ha sufrido este proceso de evaluación se dio en el año 2016, al implementarse el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, pues mediante esa norma se permitía la emisión de los certificados de salud y psicológicos con validez a nivel nacional, y al no existir ningún tipo de control biométrico, éstos se distribuían desde Lima (u otras provincias) a nivel nacional de manera de manera virtual y descontrolada (denominada delivery).

Los cálculos indican que diariamente se registraban más de 1500 certificados de salud a provincias y 1200 en Lima, siendo que aproximadamente el 70% de estos certificados eran emitidos sin ningún procedimiento médico, perjudicando la seguridad vial del país de manera catastrófica.

Es por este motivo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones recomienda que se vuelva a registrar el grupo sanguíneo en todos los nuevos trámites, pues los realizados durante los años 2016 y 2017, fueron registrados como 0+, todos.

Actualmente esta situación (de validez y jurisdicción) está regulada por la Décimo Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 034-2019-

MTC, que exige realizar el trámite en la región que indica la dirección registrada en el documento de identidad.
Sin embargo, quedan temas pendientes de corregir y perfeccionar, tales como:

- La **declaración jurada domiciliaria**, establecida en la misma norma, pero que se está usando indiscriminadamente para trasladar los trámites hacia regiones donde las mafias están en su apogeo. En ese sentido se debe establecer de manera firme la validez de los certificados médicos respecto a la jurisdicción.

- La **Directiva** N° 239-MINSA/2017/DGIESP, es la norma que regula los procedimientos de evaluación, publicada el 01.09.2017 y que el 01.09.2019 vencieron los dos años de plazo para ser actualizada. Sin embargo, hasta la fecha sigue vigente en su primera versión, y esto propicia que varias de las exigencias, requerimientos, procedimientos, formatos y resultados no estén adecuados al contexto real y actual del procedimiento, y por ende, esto no permita optimizar de manera eficiente y efectiva la evaluación del conductor.

- Existe usurpación de funciones en la fiscalización SUTRAN, pues el **contenido** de los expedientes de la evaluación médica y psicológica, como procedimiento de carácter médico, debe estar a cargo, estrictamente, del sector salud (SUSALUD). Esto se debe corregir de manera clara e inmediata.

- La **identificación biométrica con equipos de reconocimiento biométrico,** actualmente es vulnerada por algunos malos empresarios, mediante el uso de silicona para suplantar la presencia de los profesionales y postulantes, **lo que a pesar de los múltiples intentos de mejorarlo,** es un procedimiento que no logra consolidarse al 100%. En ese sentido se debe implementar y elevar las medidas de seguridad según ha planteado la Oficina General de Tecnología de la Información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con inteligencia artificial y validación cruzada.

- Actualmente son 3 marcas y/o modelos homologados por el Ministerio de Transportes, de las cuales solo Columbo es la que se ha actualizado los drivers (software) para filtrar la huella viva y hacer más difícil la labor de los que quieren burlar el control; las otras dos no han corrido la misma suerte y son fácilmente vulneradas por malos elementos que deben ser retirados del sistema. Está evidenciado que la marca Futronic, permite el uso de silicona sin ningún control factible de garantizar su seguridad. **Es por ello es necesario que se retire del**

**mercado las marcas que no ayudan en el proceso y se fortalezca el ingreso de modelos más seguros y eficientes.**

### 3.2 En la Etapa de Capacitación

De las 3 modalidades de obtención de una licencia de conducir, Otorgamiento, Recategorización y Revalidación, solo en el segundo tipo se exige el curso de capacitación profesional al conductor.

**Para Otorgamiento,** para los conductores noveles. Técnicamente, los postulantes novatos deberían recibir **formación en normas de tránsito, transporte y seguridad vial**. No existe razón válida para que la formación vial se encuentre ausente en un aspirante que no ha recibido conocimientos normativos ni cultura vial en ningún momento de su vida, sin embargo, pese a ello, el Ministerio de Transportes no exige ningún proceso de capacitación para este tipo de postulantes, a pesar que éste tipo de conductores nóveles son causantes de casi el 70% de todos los accidentes que se generan a nivel nacional.

Actualmente, el postulante novato solamente debe memorizar un balotario de 200 preguntas para rendir un examen teórico, siendo la capacitación practica libre, a cargo de cualquier persona (no capacitada). Desde ya, es el contenido evaluativo más reducido de la región, pues nuestros vecinos como Chile, Colombia y Argentina, desarrollan módulos completos, con temática, malla curricular pedagógica con la finalidad de preparar al nuevo conductor de manera integral. Además de ello no exoneran a ninguno de ellos el examen de concomimientos fundamentales en normatividad, seguridad vial y otros, como lo probamos con los datos del siguiente cuadro:

| | | |
|---|---|---|
| **Argentina**<br>https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/02/ansv_licencias_curso_autos.pdf | **Curso Nacional de Educación Vial digital. Programa para vehículos** | Rendir y aprobar los siguientes exámenes:<br>- Curso teórico y práctico en forma presencial o en línea y en forma gratuita (no equivale al examen teórico). |

| | | |
|---|---|---|
| | | - Consulta con el municipio si es válido el curso en línea.<br>- Examen psicofísico.<br>- Examen teórico de conocimiento sobre ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.<br>- Examen teórico práctico de detección de fallas.<br>- Examen práctico de idoneidad conductiva. |
| **Chile**<br>https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/09/LNC-AUTOMOVILISTAS_actualizaci%C3%B3n-22-07-2019.pdf | **El Libro del Nuevo Conductor** | Elaborado por la CONASET (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito) y puedes encontrarlo en la web. Una vez estudiado el texto basado en la ley de tránsito, educación y seguridad vial, en el examen se realizan 35 preguntas, que son al azar sacadas del cuestionario de 280 que existe sobre el libro del nuevo conductor |
| **Colombia**<br>https://www.medellin.gov.co/movilidad/de-interes/licencia-conduccion#3-% | **Manual de Referencia para Conductores de Vehículos** | ¿Cuáles son los requisitos para sacar la licencia de conducción por primera vez en un Centro de Enseñanza |

| | | |
|---|---|---|
| | **en General y Motocicletas** | Automovilística? (Art. 19 del CNTT)<br>Para vehículos particulares:<br>- Saber leer y escribir.<br>- Tener 16 años cumplidos.<br>- Aprobar un examen teórico-práctico o llevar un certificado de aptitudes en conducción otorgada por un centro de enseñanza automovilística aprobada por el Ministerio de Transporte.<br>- Certificado de actitud física, mental y coordinación motriz para conducir otorgado por un centro de reconocimiento para conductores (CRC). El costo de este examen varía según la ciudad donde se practique |

Por lo mismo, resulta inaudito considerar que, en el Perú, cualquier usuario obtenga una licencia de conducir sin haber sido debidamente capacitado, así también, la excesiva duración de una licencia de conducir por un promedio de 10 años para los conductores no profesionales (quienes ocasionan el 70% de los siniestros viales) no puede dar fe de la continuidad de su condición de apto en un periodo tan amplio. Por lo mismo, se considera que el Sistema Nacional de Emisión de Licencias de Conducir actual no garantiza una correcta formación ni selección del usuario para el uso de la vía, debido a que es constantemente alterado por las diferentes decisiones políticas que encabezan la cartera de transportes con el fin de tener a la gran población transportista de su lado. En ese mismo sentido, por las razones expuestas, es urgente implementar un programa de capacitación en **formación para los conductores nóveles**, formación teórico-práctico de conductores no profesionales.

- **Para recategorización,** para los conductores profesionales, actualmente reciben una capacitación superficial, sin contenidos, sin currícula formal y bien estudiada; solo se exige el cumplimiento de un número de horas lectivas, lo cual es precario además de insuficiente. En el proceso de recategorización, el conductor debe recibir una capacitación en PROFESIONALIZACIÓN DEL CONDUCTOR, con contenidos, currícula y métodos pedagógicos, tanto teóricos como prácticos, brindados por instructores especialistas en normas de transporte, tránsito y sobre todo, Seguridad Vial; con la finalidad de lograr un desarrollo integral en el conductor.

- **Para revalidación,** los conductores que revalidan una licencia de conducir en el Perú, actualmente no necesitan recibir capacitación ni preparación o actualización alguna. Tal cual los conductores nóveles, solo tienen en sus manos un balotarlo para memorizar. Esto no es adecuado técnicamente, pues existen contenidos normativos actualizados y modificados en las normas que deben ser impartidos en clase. Es necesario capacitar en ACTUALIZACIÓN DEL CONDUCTOR, en normas de tránsito, transporte y seguridad vial, dado que la política de un ministro de hace varios años, permitió que se confunda el término simplificación administrativa con el hecho de retirar todos los requisitos para obtener y/o revalidad las licencias de conducir; retrocediendo años todo el trabajo que se venía articulando por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

### 3.3 En la Etapa de Evaluación Teórica y Práctica:

En esta tercera etapa del proceso de emisión de la licencia de conducir, además de las deficiencias técnicas tenemos que hablar de corrupción.

- **En la evaluación teórica**, se está usando un balotarlo de 200 preguntas, para el conductor A I, a las que se adiciona 24 preguntas adicionales específicas para el conductor A II-a, poco más de 70 preguntas específicas para el conductor A II-b, A III-a y A III-b; y 139 preguntas específicas para el conductor A III-c; balotarlos que fueron publicados el 11.01.2018 y actualizado este último, 17.05.2021. Se tiene que responder mínimamente 35 preguntas correctas de 40 planteadas. Desde ya, este mecanismo de evaluación es el más laxo de la región, el nivel de exigencia es mínimo, pues se ha demostrado que los postulantes memorizan la letra de respuesta (a, b, c ó d) y no el contenido de aprendizaje. (para intentar enfrentar esta situación, el Sistema de evaluación alterna las respuestas de cada pregunta, así, la respuesta correcta puede estar en cualquier ubicación, a, b, c ó d).

  Las preguntas para el proceso de evaluación en recategorización y revalidación son los mismos increíblemente, a pesar de que los propósitos de evaluación son distintos. Como se puede concluir, el mecanismo no es efectivo para evaluar los conocimientos del postulante.

- **En la evaluación práctica**, podemos decir que es un procedimiento que se ha repetido por décadas de manera similar, que pareciera que no necesita una mejora, sin embargo, urge de una reingeniería, pues los vehículos actuales usan nuevas tecnologías. Actualmente el procedimiento es íntegramente manual y el criterio personal del evaluador es el que prima en todo momento.
  (hay un registro en el Sistema Nacional de Conductores pero este no se aplica in situ, en el momento, en la mayoría de regiones, lo cual se presta para actos de corrupción) Asimismo, el Protocolo de Evaluación de Habilidades en la Conducción en la infraestructura cerrada a la circulación vial y en la vía pública, para el otorgamiento de las licencias de conducir, aprobado por la Resolución Directoral N° 28-2020-MTC, vigente desde el 04 de enero de 2021, no establece las condiciones para la capacitación y habilitación de los evaluadores de manejo, ¿quién evalúa al evaluador?
- **De la transparencia de la evaluación,** en este marco es imposible abarcar el problema desde otro aspecto que no sea la corrupción, que se ocasiona desde

hace años, en esta etapa de la emisión de la licencia de conducir. Es una práctica de conocimiento público, y es parte de la cultura popular, se dio desde un inicio, ósea hace décadas, y en todas las regiones del país, como una práctica estándar.

Las malas prácticas o prácticas corruptas están presentes en todo el país. No es necesario hacer una auditoria, o control administrativo, o de calidad, estos temas son escándalos penales, desarticulaciones de bandas delictivas lideradas por los funcionarios de transporte, quienes purgan pena efectiva actualmente. Solo para ser contundente en este argumento, citamos los escándalos más importantes que se han dado en las diferentes regiones del país.

| **Región** Fecha, Fuente | **Dirección web del artículo periodístico** | **Resumen de la nota de prensa** |
|---|---|---|
| **Piura** 06.08.2017 El Comercio | https://elcomercio.pe/peru/piura/piura-dictan-prision-preventiva-integrantes-mafia-brevetes-noticia-447932-noticia/ | Detienen a **8 funcionarios de Transportes** por actos de corrupción, entre ellos Gladys Echevarría de García, jefa de la Unidad de Circulación y Seguridad Vial, quien sería el número dos de la supuesta organización. |
| **Lambayeque** 31.03.2018 El Correo | https://diariocorreo.pe/edicion/lambayeque/iban-al-examen-teorico-de-manejo-para-obtener-su-brevete-con-las-respuestas-810885/ | Iban al examen teórico de manejo para obtener su brevete con las respuestas. La convulsionada **Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones (GRTC) continúa en el ojo de la tormenta**, sobre todo tras la evacuación de un informe de su propio Órgano de Control Institucional (OCI) en donde se detecta una serie de irregularidades, en Lambayeque. |
| **La Libertad** 29.09.2021 La Republica | https://larepublica.pe/sociedad/2021/09/29/trujillo-cae-presunta-mafia-dedicada-a-tramites-irregulares-para-brevetes-lrnd/ | Cae presunta mafia dedicada a trámites irregulares para brevetes, Se detuvo a trece personas y **se allanó la gerencia regional de transportes** y quince locales dedicados a los trámites de licencias de conducir. |

| | | |
|---|---|---|
| **Ancash**<br>02.06.2016<br>RSD Radio | https://radiorsd.pe/noticias/duran-denuncia-que-en-ancash-opera-una-mafia-que-cobra-coimas-para-entregar-brevetes | Durán denuncia que en Áncash **opera una mafia** que cobra coimas para entregar brevetes. |
| **Cajamarca**<br>17.08.2017<br>Agencia Fiscal | https://www.agenciafiscal.pe/index.php?K=60&id=5893 | **Condenan a funcionario** de Cajamarca que recibió coima para otorgar brevete irregular, Ofreció tramitar irregularmente un brevete para conducir vehículos de transporte pesado. |
| **San Martin**<br>Tarapoto<br>17.06.2017<br>Voces | https://www.diariovoces.com.pe/82017/moyobamba-detectan-entrega-licencias-conducir-requisitos | En Moyobamba detectan **entrega de licencias de conducir sin requisitos**, detectaron la emisión de licencias de conducir sin contar con los documentos reglamentarios por parte de la trabajadora Katy Reátegui. |
| **Ica**<br>21.06.2018<br>El Comercio | https://elcomercio.pe/politica/fernando-cilloniz-nadie-quiere-comprarse-pleito-corrupcion-noticia-521439-noticia/ | Cillóniz: "Nadie quiere comprarse el pleito contra la corrupción". En Transportes la mafia de los brevetes también era bravísima. Está en todo el país y nosotros la hemos decapitado. **Destituimos a seis o siete funcionarios de la Dirección Regional de Transportes**, mafiosos completos articulados con la fiscalía, los jueces, los periodistas y congresistas. |
| **Apurímac**<br>11.12.2014<br>Andina | https://andina.pe/agencia/noticia.aspx?id=493917 | **Sentencian a funcionario** del Gobierno Regional de Apurímac por actos de corrupción. El hecho se originó el 5 de marzo del 2012 durante la intervención realizada por la fiscalía provincial corporativa a la Subdirección de Licencias de Conducir del Gobierno Regional de Apurímac. |
| **Moquegua**<br>**12.03.2019** | https://larepublica.pe/sociedad/1428901 | En Moquegua Fiscalía desarticula mafia de brevetes. Un equipo de fiscales |

| | | |
|---|---|---|
| **La Republica** | -fiscalia-desarticula-mafia-brevetes/ | Anticorrupción y agentes de la Dirección Contra la Corrupción (Dircocor) de la **Policía intervinieron ayer la Gerencia Regional de Transportes** y Comunicaciones de Moquegua. |
| **Cusco**<br>08.02.2020<br>La Republica | https://larepublica.pe/sociedad/2020/02/08/asi-operaba-mafia-para-entrega-expres-de-brevetes-en-cusco-transportes-lrsd/ | Así operaba mafia para entrega 'exprés' de brevetes en Cusco. Licencias truchas. De 21 expedientes revisados, 19 tenían firma y huella dactilar falsa, y ninguno pasó el examen de manejo. **Funcionarios de Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones avalaron irregularidad.** |
| **Arequipa**<br>16.06.2017<br>El Correo | https://diariocorreo.pe/edicion/arequipa/mafia-de-brevetes-recaudaba-mas-de-137-mil-soles-en-un-dia-872883/ | Mafia de brevetes recaudaba más de 137 mil soles en un día, Fiscalía Anticorrupción ya inició la investigación, donde también se **involucra al exgerente José Gamarra y a sus subgerentes** |
| **Pasco**<br>02.03.2013<br>Andina | https://andina.pe/agencia/noticia.aspx?id=472733 | **Intervienen a trabajador del MTC** en Pasco por supuestamente recibir coima. |
| **Puno**<br>15.01.2016<br>La Republica | https://larepublica.pe/sociedad/910580-tramitadores-de-brevetes-operarian-con-trabajadores-de-transportes/ | Tramitadores de brevetes **operarían con trabajadores de transportes.** Inteligencia de la Policía señala que detención de trabajador puede llevarlos a capturar red ilegal. |
| **Puno**<br>30.06.2019<br>RPP Noticias | https://rpp.pe/peru/puno/mafia-de-tramitadores-de-brevetes-continua-en-sector-patallani-noticia-1063599 | Mafia de tramitadores de brevetes continuaría en sector Patallani, Investigaciones realizadas por la policía arrojan que la mafia de tramitadores de brevetes en el sector de Patallani **continúa pese a haberse condenado a algunos exfuncionarios de la Dirección Regional** de Transportes de Puno por este delito, esta vez, con la colaboración de algunos servidores de esta entidad. |

| | | |
|---|---|---|
| **Puno**<br>30.06.2019<br>La Republica | https://larepublica.pe/politica/2019/06/30/mas-trabajadores-de-transportes-involucrados-en-mafia-de-brevetes-en-puno/ | **Más trabajadores de Transportes involucrados en mafia de brevetes** en Puno, Al menos quince trabajadores de la Dirección de Circulación Terrestre de la Dirección Regional de Transportes, que depende del Gobierno Regional de Puno, hacían coordinaciones con tramitadores de brevetes para la entrega ilegal de estos. |
| **Puno**<br>05.01.2020<br>La Republica | https://larepublica.pe/sociedad/2020/01/05/puno-mafia-de-brevetes-sigue-operando-en-direccion-de-circulacion-terrestre-lrsd/ | **Continúa operando mafia de brevetes** en Puno, Modalidad. Postulantes son sustituidos por suplantadores durante exámenes. |
| **Junin**<br>Huancayo<br>15.06.2021 | https://gestion.pe/peru/politica/dinamicos-del-centro-fiscalia-detiene-a-27-personas-en-caso-que-involucra-presuntamente-a-vladimir-cerron-nndc-noticia/ | La Fiscalía de Huancayo ejecutó este martes un operativo de **allanamiento en la oficina de Transportes** y Comunicaciones del Gobierno Regional de Junín, como parte del plan de operaciones 'Ama Sua – 2021', por el caso 'Los Dinámicos del Centro'. |
| **Tacna**<br>04.07.2014<br>El Comercio | https://elcomercio.pe/peru/tacna/descubierto-mafia-direccion-transportes-tacna-337191-noticia/ | Al descubierto **mafia en la Dirección de Transportes de Tacna**, jefe del ente y 3 funcionarios fueron relevados por presuntamente hacer cobros ilegales a dueños de buses que van a Arica |

Estos sucesos de escándalo político y corrupción, reiterativos y a nivel nacional, evidenciando organizaciones delictivas lideradas por los mismos funcionarios de las Direcciones Regionales de Transportes, dan fe que, esto no se ha podido detener a través de los años, y que difícilmente se haga en el futuro. Es evidencia que, por más procesos legales y sentencias efectivas de cárcel, estas mafias se reinventan y continúan con las mismas prácticas.

## IV. MARCO JURÍDICO

En el literal h) del Artículo 56, de la **Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley N° 27867**, sobre Funciones en materia de transportes, dice a la letra: "Regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, de acuerdo a la normatividad vigente".

Como reza el párrafo anterior, los Gobiernos Regionales son los llamados a regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias, de acuerdo con la normatividad vigente. En ese mismo sentido, primero debe definirse la normatividad para el otorgamiento de licencias de conducir, y una vez definida, los Gobiernos Regionales deben:

- **Regular**, REA: "Ajustar el funcionamiento de un sistema a determinados fines", o sea **ajustar el funcionamiento** del proceso del Sistema de otorgamiento de licencias, cuando sea necesario.
- **Supervisar**, REA: "Ejercer la inspección superior en trabajos realizados por otros", o sea **inspeccionar** que el proceso del Sistema de otorgamiento de licencias, **realizado en estos casos, por las entidades complementarias.**
- **Controlar,** REA: "Ejercer el control sobre alguien o algo", o sea **ejercer control sobre** el proceso de otorgamiento y emisión de licencias de conducir.

Integrando lo anterior podemos proponer: **"Los Gobiernos Regionales están llamados a ajustar el proceso de emisión de licencias de conducir, supervisando las labores realizadas por las entidades complementarias en su jurisdicción; inspeccionar y ejercer control sobre el mismo, cuando sea necesario".**

Queda claro que los Gobiernos Regionales **no son parte** del "proceso de emisión de licencia de conducir", este proceso es atómico, autónomo e independiente, realizado por otras entidades. En ese sentido, de acuerdo a su propia Ley Orgánica. Los Gobiernos regionales son los llamados a regular, supervisar y controlar el proceso, nada más. No tienen facultad evaluadora ni mucho menos.

De lo anterior, podemos concluir que, estando los centros evaluadores dentro de los Gobiernos Regionales están infringiendo La Ley, pues han sido incluidos como parte del **proceso, a pesar que no tienen facultades específicas para ello**.

En esa misma línea, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte, en concordancia con las leyes vigentes, señala expresamente que las competencias en materia de transporte de los Gobiernos Regionales son de acuerdo con lo establecido en el artículo 56 de la Ley Nº 27867:

> "Artículo 16-A.- De las Competencias de los Gobiernos Regionales
>
> Los Gobiernos Regionales tienen en materia de transporte competencia normativa, de gestión y fiscalización, conforme a lo señalado en el artículo 56 de la Ley Nº 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales."

Como se puede apreciar, la Ley 27181, reconoce las competencias de los Gobiernos Regionales, pero en ningún momento indica que tengan facultades de evaluación, y siendo que las leyes no se interpretan, sino se aplican de manera literal, existe un enorme contrasentido a las leyes vigentes en la forma de actuación actual.

A pesar que estas dos leyes previamente citadas, son muy claras al respecto de las funciones de los Gobiernos Regionales, el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC que aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, trasgrediendo lo dispuesto en la Ley señala:

> Artículo 4.- Competencias
>
> Son competencias de los organismos públicos que integran el SELIC:
>
> 4.2. De gestión
>
> 4.2.4. De los Gobiernos Regionales:
>
> (...)

b) **Administrar y operar** los Centros de Evaluación a su cargo.

Artículo 76.- Centros de Evaluación de los Gobiernos Regionales y de las Municipalidades Provinciales

Los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, **son los ÚNICOS RESPONSABLES de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción** a los postulantes interesados en obtener una licencia de conducir. **Las evaluaciones** de conocimientos y habilidades en la conducción **serán realizadas ÚNICAMENTE por los Centros de Evaluación a cargo de las DRT o DPT**, según corresponda.

Es decir, el Reglamento de Licencias vulnera lo dispuesto en la Ley, tanto la Ley Orgánica de Municipalidades como la Ley General de Transporte Terrestre, pues mientras que la ley señala que en esta materia las Direcciones o Gerenciales Regionales de Transportes y Comunicaciones, solo pueden "Regular, supervisar y controlar" el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, un Decreto Supremo les entrega nuevas funciones como "administrar" y "operar" los Centros de Evaluación; más aún, en abierta contravención con el marco normativo se irrogan la exclusividad del proceso de evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción, dado que estás son realizadas "únicamente" en los Centros de Evaluación a su cargo.

Y, si bien, el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC establece la participación del sector privado, en los términos siguientes:

Artículo 80.- Participación del sector privado

Las actividades comprendidas en la fase de evaluación de postulantes a una licencia de conducir podrán ser realizadas por el sector privado bajo cualquiera de las modalidades de promoción de la inversión privada o de contratación pública, previstos en el marco normativo vigente.

Artículo 81.- Penalidades a los adjudicatarios que participan de las actividades comprendidas en la fase de evaluación

Los contratos suscritos entre los gobiernos regionales y los adjudicatarios como consecuencia de cualquiera de las modalidades de promoción de la inversión privada o de contratación pública a que se refiere el artículo anterior deberán prever

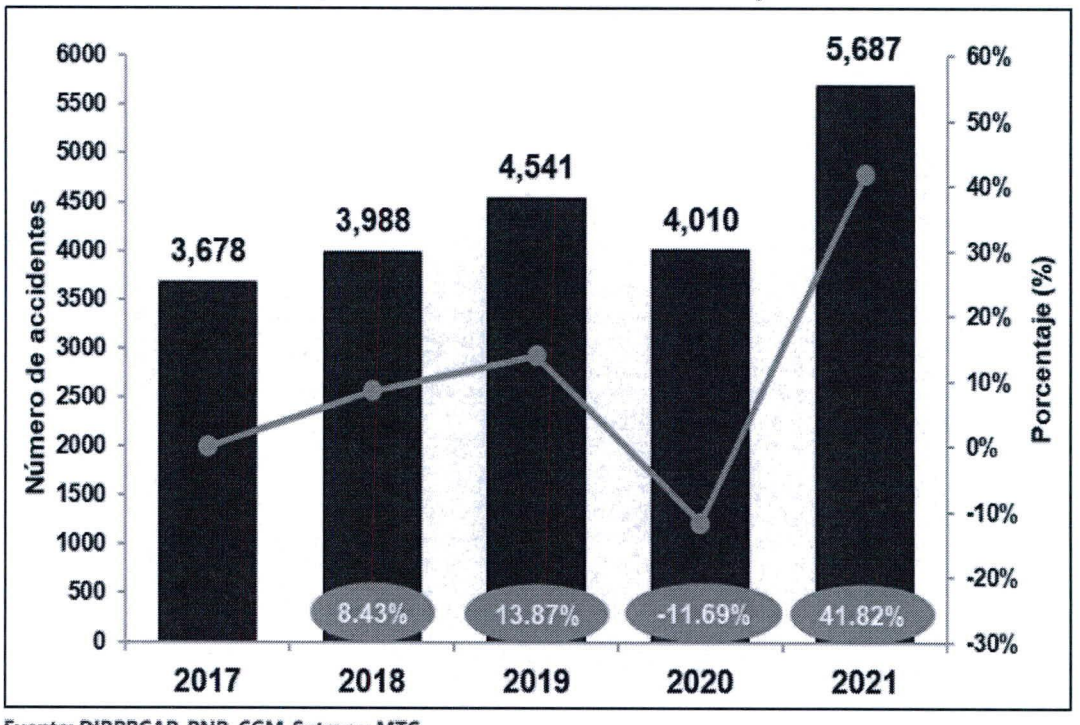
penalidades por el incumplimiento de las obligaciones a cargo de los adjudicatarios que participan de las actividades comprendidas en la fase de evaluación, a fin de garantizar que la fase de evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción se realice en condiciones idóneas.

En la práctica, debido a que existe el interés de los Gobiernos Regionales de mantener el monopolio de las actividades de evaluación, los pocos expedientes del sector privado que ingresan para participar en la fase de evaluación, son negados por estos organismos estatales, y en los hechos se produce que se convierten en juez y parte, dado que a la vez que continúan con el proceso de evaluación, niegan la participación del sector privado.

## V. ACTUALIDAD CONSECUENCIAS POST PANDEMIA

### 5.1 Incremento de los Accidentes de Tránsito

**Gráfico N° 01:**
**Número de accidentes de tránsito ocurridos en carreteras**
**(enero - diciembre, 2017 - 2021)**




Fuente: DIRPRCAR-PNP, CGM-Sutran y MTC.
Elaboración: Gerencia de Estudios y Normas – Sutran.

Las consecuencias post pandemia son factores que debemos considerar para nuestra realidad nacional y mucho más imperativo en la Seguridad Vial, pues los accidentes de tránsito se han incrementado en los años 2020 y 2021 a pesar de que el tránsito estaba reducido por las medidas sanitarias.

De enero a diciembre del 2021, se registraron 5,687 accidentes de tránsito ocurridos en carreteras (nacionales y departamentales), lo que significó un incremento de alrededor del 41.82% respecto del 2020. Respecto del 2019, el número de accidentes de tránsito registró un incremento de 25.24%.

### 5.2 Prórroga de los trámites para la licencia de conducir

Definitivamente las decisiones tomadas por los gobiernos de turno durante esta pandemia, ha sido desastrosa para la seguridad vial del país. Las 12 prórrogas dadas son una evidencia contundente de la falta de conocimiento, responsabilidad y despreocupación por el tema.

| N° | Resolución de ampliación de vigencia |
|---|---|
| 01 | RD N° 008-2020-MTC/18 de fecha 17 de marzo de 2020 |
| 02 | RD N° 009-2020-MTC/18 de fecha 22 de abril de 2020 |
| 03 | RD N° 015-2020-MTC/18 de fecha 20 de julio de 2020 |
| 04 | RD N° 25-2020-MTC/18 de fecha 09 de setiembre de 2020 |
| 05 | RD N° 30-2020-MTC/18 de fecha 21 de octubre de 2020 |
| 06 | RD N° 35-2020-MTC/18 de fecha 27 de diciembre de 2020 |
| 07 | RD N° 003-2021-MTC/18 de fecha 31 de enero de 2021 |
| 08 | RD N° 15-2021-MTC/18 de fecha 30 de marzo de 2021 |
| 09 | RD N° 021-2021-MTC/18 de fecha 28 de mayo de 2021 |
| 10 | RD N° 022-2021-MTC/18 de fecha 10 de junio de 2021 |
| 11 | RD N° 29-2021-MTC/18 de fecha 26 de agosto de 2021 |
| 12 | RD N° 39-2021-MTC/18 de fecha 15 de diciembre de 2021 |

Actualmente, tenemos aproximadamente 1'200,000 (un millón doscientos mil) licencias acumuladas, vencidas en pandemia, desde 01 enero del 2020 hasta la fecha. A esa cruda realidad, se suma la preocupación latente que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones siga postergando los plazos de las mismas hasta el año 2023, lo cual sería insostenible de manejar para el equilibrio del Sistema de Emisión de Licencias de conducir.

Aún más grave es que tenemos exámenes médicos, del año 2020, cuya validez se ha prorrogado hasta mediados del presente año. Estos documentos médicos, transcurrido tanto tiempo, ya no acreditan ningún estado de salud, pues técnicamente son nulos.

### 5.3 El Impacto del COVID 19 en el tránsito, transporte y los conductores

Las repercusiones del COVID 19 en el tránsito y en el transporte, no solo repercutieron en los flujos de tráfico, economía o legalidad de los permisos de conducir, sino que ha ingresado en lo más adentro, en el interior del conductor, se ha quedado en su organismo como parte del estilo de vida que tendrá que afrontar en el futuro. En ese sentido, tenemos que asumir las secuelas de la pandemia en la población que conduce. Esto implica reformular y elevar los procesos de evaluación médica, los procesos de capacitación, incluyendo conocimientos de salubridad, y exigir un alto desempeño al momento de seleccionar un conductor, que pueda conducir con solvencia frente al estrés social y usando implementos de protección sanitaria.

### 5.4 Sistema de Clases y Categoría desactualizado

No es determinante, pero no deja de ser importante si apuntamos a una reestructuración del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.
Sucede que, la clase A de Licencias de Conducir, en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC se estructuraron las categorías en base a la profesionalización directa, sin escalas:

AI, para uso particular, AIIa, transporte exclusivo de pasajeros, AIIb, transporte de pasajeros y mercancías, AIIIa, transporte exclusivo de pasajeros, AIIIb, transporte exclusivo de mercancías y AIIIc, transporte de pasajeros y mercancías. En concreto, la categoría AIIIa, solo podría transportar pasajeros en vehículos M3, no tenía facultad para transportar mercancías en N1, N2 o N3. Igualmente, la categoría AIIIb no podían transportar pasajeros, pues solo eran profesionalizados en su especialidad. Sin embargo, ahora en el sistema de recategorización, un AIIIa,

legalmente tiene la facultad heredada del AIIb para transportar mercancías, y el AIIIb, también para transportar pasajeros. Las AIIIa y AIIIb, actualmente tienen facultades similares, solo los diferencia un vehículo y por peso. Podemos concluir que la finalidad de estas categorías ha quedado desnaturalizada y desfasada en el tiempo.

## VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta legislativa, tiene como objetivo la modificación Sistema Nacional de Emisión de Licencias de Conducir y la obtención de su rango de ley, con la finalidad de evitar que cada autoridad que ingrese al MTC, sin mayor análisis ni conocimiento, modifique a su antojo y criterio las normas del Sistema de Emisión de Licencias, generando inestabilidad jurídica y caos en el sector.

La presente propuesta no irroga gastos adicionales al presupuesto público, toda vez que el Sistema Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, existe. Asimismo, se uniformizará la política de Emisión de Licencias de Conducir, lo que ayudará en el ordenamiento del Sistema de Seguridad Vial y por ende, obtendría una reducción de la accidentabilidad en el tránsito.

## VII. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION NACIONAL

La norma legal que se propone se enmarca en nuestro ordenamiento jurídico actual, así mismo con la promulgación de esta Ley, el Estado recuperara la titularidad de la función de evolución de los postulantes a una licencia de conducir asimismo se ordenara a las entidades gubernamentales o vinculadas a ellas con el fin de mitigar la informalidad y el abuso laboral que actualmente viene sucediendo.

## VIII. LA INICIATIVA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa se encuentra alineada en la **TREINTA Y CUATRO POLITICA DE ESTADO** del acuerdo Nacional, referida al Ordenamiento y gestión territorial, específicamente que dice:

Nos comprometemos a impulsar un proceso estratégico, integrado, eficaz y eficiente de ordenamiento y gestión territorial que asegure el desarrollo humano en todo el territorio nacional, en un ambiente de paz. Este proceso se basará en el conocimiento y la investigación de la excepcional diversidad del territorio y la sostenibilidad de sus ecosistemas; en la articulación intergubernamental e intersectorial; en el fomento de la libre iniciativa pública y privada; y en la promoción



FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CASTILLO RIVAS Eduardo Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/04/2022 14:50:11-0500

del diálogo, la participación ciudadana y la consulta previa a los pueblos originarios. Para estos efectos entendemos el territorio como el espacio que comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre y en el que se desarrollan relaciones sociales, económicas, políticas y culturales entre las personas y el entorno natural, en un marco legal e institucional; y en el que convergen los intereses, identidades y culturas de las poblaciones.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUERRA GARCIA CAMPOS Hernando FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 28/04/2022 12:58:22-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/04/2022 13:17:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RUIZ Victor Seferino FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/04/2022 13:47:14-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUERRA GARCIA CAMPOS Hernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/04/2022 12:58:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CORDERO JON TAY Maria Del Pilar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/04/2022 14:18:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZETA CHUNGA Cruz Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/04/2022 13:38:11-0500