-TRANSPORTES....

PL 1898/2021-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
13 MAYO 2025
RECIBIDO
Firma: Hora: 4:05

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 13 de mayo de 2025

OFICIO Nº 155 **-2025 –PR**

Señor
EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Al respecto, consideramos conveniente observarla por lo siguiente[1]:

De la Autógrafa de Ley

1. La Autógrafa de Ley se compone de 21 artículos, los que en forma resumida se exponen a continuación:

CAPÍTULO I
OBJETO DE LA LEY Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

El artículo 1. Objeto

Regular diversos aspectos de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

El artículo 2. Entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Las entidades complementarias son personas jurídicas de derecho privado que, previa autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), realizan evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica a las personas que buscan acceder a una licencia de conducir en todas sus clases, categorías y modalidades existentes.

El artículo 3. Servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica desde el Estado

El Estado, mediante los gobiernos regionales, gobiernos locales, hospitales y postas, también puede ofrecer servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica a las personas que buscan acceder a una licencia de conducir, solo si cuentan con los recursos humanos, logísticos, instalaciones, procedimientos e infraestructura debidamente garantizados de acuerdo a las exigencias del MTC.

CAPÍTULO II
CENTROS MÉDICOS PARA LA EVALUACIÓN DEL CONDUCTOR

El artículo 4. Autorización y vigencia

Para solicitar autorización de la constitución de centro médico para la educación del conductor, la persona jurídica debe contar previamente con la autorización del Ministerio de Salud (MINSA). La solicitud se

1 Sobre la base del Informe N° 0693-2025-MTC/08, Informe N° D000415-2025-OGAJ-MINSA, Informe N° 00603-2025-MINEDU/SG-OGAJ e Informe N° D000648-2025-PCM-OGAJ.

presenta ante el MTC, que la expide si la persona jurídica cumple con las condiciones de acceso establecidas.

El periodo de autorización otorgado por el MTC es de cinco años y la renovación se solicita antes de la fecha de vencimiento de la autorización.

En caso de comprobación de actos dolosos y delitos que afecten el procedimiento de expedición de licencias de conducir, la autorización de los centros médicos para la evaluación del conductor implicados en estos es cancelada de manera inmediata, sin perjuicio de las sanciones a que hubiera lugar.

El artículo 5. Evaluación médica del conductor

La evaluación debe ser especializada, de acuerdo a la clase y categoría de la licencia de conducir. Todas las evaluaciones están a cargo de profesionales de la salud especializados, colegiados y con experiencia en el rubro.

El artículo 6. Requisitos para la autorización y el funcionamiento de los centros médicos de evaluación al conductor

Para la autorización de los centros médicos de evaluación al conductor, estos deben cumplir como mínimo los requisitos previstos y detallados en la propuesta bajo análisis.

El artículo 7. Protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor

El protocolo es establecido y aprobado por el órgano competente del MTC.

CAPÍTULO III
ESCUELAS DE CONDUCTORES

El artículo 8. Autorización y vigencia

La autorización de funcionamiento para escuelas de conductores es solicitada ante el MTC, que la otorga por cinco años, Las escuelas pueden ser autorizadas para capacitar aspirantes a todas las clases y categorías de licencias de conducir.

En caso de comprobación de actos dolosos y delitos que afecten el procedimiento de expedición de licencias de conducir, la autorización de los centros médicos para la evaluación del conductor implicados en estos es cancelada de manera inmediata, sin perjuicio de las sanciones a que hubiera lugar.

El artículo 9. Capacitación

Las escuelas de conductores tienen por finalidad impartir todos los cursos, talleres y programas de capacitación en materia de tránsito, transporte y seguridad vial que proponga el MTC. Asimismo, las clases de práctica de conducción incluidas en las actividades de capacitación no deben superar el 30% del número total de horas totales de dicha capacitación.

El artículo 10. Requisitos para la autorización y el funcionamiento de las escuelas de conductores

Entre otros aspectos, se indica que las escuelas de conductores tienen aulas académicas para la enseñanza de conocimientos que cumplan con las características requeridas por el Ministerio de Educación (MINEDU).

CAPÍTULO IV
CENTROS DE EVALUCIÓN PARA LICENCIAS DE CONDUCIR

El artículo 11. Autorización y restricciones

La autorización de funcionamiento para centros de evaluación para licencias de conducir se otorga mediante un proceso especial de autorización de facultades a la empresa privada bajo condiciones especiales, a cargo del MTC.

Se añade que, el centro de evaluación para licencias de conducir se encuentra impedido de desempeñarse como escuela de conductores o centro médico para evaluación del aspirante a la licencia de conducir, así como detener entre sus socios, directivos, gerentes o trabajadores a personal que labores en estas últimas bajo cualquier modalidad.

El artículo 12. Evaluaciones

Las evaluaciones para licencias de conducir recaen en dos competencias: (i) evaluación teórica, y (ii) evaluación práctica.

El artículo 13. Requisitos para la autorización y el funcionamiento de los centros de evaluación para licencias de conducir

Se encuentran previstos en la propuesta ahora analizada.

El artículo 14. Protocolo de evaluación del conductor

El protocolo es elaborado por el órgano competente del MTC, para lo cual se puede requerir la colaboración y asesoría de entidades vinculadas al procedimiento. Las evaluaciones deben ser aplicadas en línea y los resultados dados en tiempo real a los aspirantes a la licencia de conducir.

CAPÍTULO V
REQUISITOS PARA LAS ENTIDADES COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

El artículo 15. Cantidad

Con la finalidad de que no disminuya la calidad de los servicios brindados por las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el MTC determina el cumplimiento de los requisitos para la autorización.

El artículo 16. Capacidad, operatividad y tiempos mínimos y máximos

El MTC define la capacidad operativa de la todas las entidades complementarias que interviene en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

El artículo 17. Condiciones de operatividad

Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir transmiten sus actividades operativas de atención, capacitación y evaluación en tiempo real al MTC y a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).

Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir cuentan con una plataforma tecnológica compatible con la tecnología del MTC.

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

El artículo 18. Responsabilidad profesional

Todos los profesionales responsables de evaluar o capacitar a aspirantes a una licencia de conducir, de encontrarse responsables en cualquier procedimiento administrativo sancionador, son inhabilitados por un periodo de diez años para poder ejercer funciones en cualquier otra entidad que integre el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, sin perjuicio de que se les inicie acciones judiciales o penales por parte del órgano sancionador.

El artículo 19. Centros de capacitación y certificación de instructores y evaluadores

Todos los instructores de las escuelas de conductores, los examinadores de los centros de evaluación para licencias de conducir y sus respectivos directores son entrenados, evaluados y certificados en un centro de capacitación designado por el MTC. La certificación tiene una vigencia de dos años.

El artículo 20. Sanciones, infracciones e impedimentos

El MTC fija el régimen de infracciones y sanciones de las entidades complementarias del sistema a nivel nacional, respetando el principio de razonabilidad.

Se encuentran impedidos de ser representantes legales, miembros del directorio, asesores o trabajadores de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir las personas que laboran en cualquier modalidad en el MTC, en gobierno regionales o locales, o aquellos representantes legales o directores e instructores de alguna entidad complementaria del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

El artículo 21. Resolución de extinción de autorización

La resolución de extinción es emitida por las causales siguientes: a) vencimiento del plazo de vigencia; b) renuencia; c) extinción de la persona jurídica; y d) cancelación definitiva impuesta mediante acto administrativo firme o que agote la vía administrativa.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

La Primera. Asociatividad de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Las entidades complementarias pueden asociarse con la finalidad de ayudar a su correcto funcionamiento y realizar propuestas legales para la mejora de los servicios que brindan.

La Segunda. Portal de transparencia de la emisión de certificados de entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

El MTC implementa un portal de transparencia que permita visualizar a las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, a las autoridades competentes y a todos los ciudadanos interesados en el proceso de emisión de certificados de dichas entidades a nivel nacional, en concordancia con el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

La Tercera. Implementación del centro de homologación para la certificación de instructores y evaluadores, así como de su registro

El MTC implementa el centro de homologación para la certificación de los instructores y evaluadores y, asimismo, el registro de estos profesionales.

La Cuarta. Reestructuración de sistema de categorías de licencia de conducir

El MTC reestructura el sistema de categorías en el proceso de expedición de licencias de conducir.

La Quinta. Migración del sistema estandarizado de licencias de conducir clase B

El MTC inicia el proceso de migración o canje de licencias de conducir de esta clase B.

La Sexta. Actualización y revisión periódica del balotario de preguntas

El MTC realiza la revisión y la actualización periódica del balotario de preguntas utilizado en las evaluaciones teóricas para la obtención y renovación de licencias de conducir.

La Séptima. Reglamentación y adecuación

El Poder Ejecutivo, a través del MTC, aprueba el reglamento de la propuesta.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

La UNICA. Nuevo plazo de integración de las licenciad de conducir de la clase B

Se fija al 30 de diciembre de 2025 para los gobiernos regionales, municipalidades provinciales u distritales, debiendo el MTC dictar las normas pertinentes con el fin de facilitar de manera progresiva dicha integración.

Observaciones a la Autógrafa de Ley

2. Al respecto debemos señalar lo siguiente:

Sobre el artículo 1 y 2 de la Autógrafa de Ley

Con relación a los artículos 1 y 2 de la Autógrafa de Ley, referida a la regulación de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir (Centros médicos para la evaluación del conductor), que son personas jurídicas de derecho privado, que previa autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, realizan entre otros aspectos "evaluaciones medica" a quienes buscan acceder a una licencia de conducir en todas sus clases, categorías y modalidades existentes.

Al respecto, consideramos que la Autógrafa de Ley puesta a consideración, no ha tomado en cuenta la opinión emitida en su momento por parte del Ministerio de Salud, cuando opinó respecto al proyecto de Ley N° 1898/2021-CR, "Ley que establece los lineamientos generales del sistema de emisión de licencias de conducir", iniciativa legislativa que ha dado origen a la presente Autógrafa, en la que se señaló que no se había contemplado el marco normativo referente a las competencias asignadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio de Salud.

En ese sentido consideramos pertinente, que se debe puntualizar en la Autógrafa de Ley, que las "evaluaciones médicas" que se realizan en los "centros médicos", no son competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sino es competencia exclusiva del Ministerio de Salud de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1161, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud, y sus modificatorias.

Asimismo, respecto al Centro Médico para la evaluación del conductor como entidad complementaria del Sistema de Emisión de Licencias de conducir, al ser esta una Institución Prestadora de Servicios de Salud - IPRESS debe cumplir prioritariamente con las normativas sectoriales como la Ley N° 26842, Ley General de Salud, el Decreto Supremo N° 013-2006-SA, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Establecimientos de Salud y Servicios Médicos de Apoyo y el Decreto Legislativo 1158, que dispone medidas destinadas al fortalecimiento y cambio de denominación de la Superintendencia Nacional de Aseguramiento en Salud, lo cual debe precisarse y adecuarse en el artículo 2 de la Autógrafa de Ley.

Adicionalmente, con relación al artículo 2, precisa que, de acuerdo al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC (en adelante, **RESELIC**), son entidades complementarias del sistema de emisión de licencias de conducir (en adelante, SELIC), los Centros de Evaluación, las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir (en adelante, ECSAL) y las escuelas de conductores; siendo que, respecto del primero, el artículo 76 del RSELIC señala que los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción de los postulantes; de lo cual se desprende que primigeniamente, los centros de evaluación son personas jurídicas de derecho público. En esa línea, si bien en el artículo 80 del citado reglamento, se precisa que para las actividades comprendidas en la fase de evaluación de postulantes a una licencia de conducir se permite la participación del sector privado; debe tenerse en consideración lo dispuesto en la normativa actual, a efectos de que se unifiquen las definiciones.

De otro lado, cuando en la Autógrafa se señala que las entidades complementarias del SELIC realizan -entre otros- capacitación de postulantes, entendemos que dicha actividad se encuentra referida a las escuelas de conductores; no obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 51 del RSELIC, las escuelas de conductores no solo se limitan a capacitar (desarrollar de cualquier tipo de curso teórico o practico) sino también realizan la formación de postulantes a la obtención de licencias de conducir; esto es, desarrollan el Programa de Formación de Conductores, actividad que deberá contemplarse cuando se haga referencia a una escuela de conductores.

Adicionalmente, se sugiere reformular la redacción del texto referido a "Estas entidades están constituidas por centros médicos para la evaluación del conductor"; toda vez que, de acuerdo al literal e) del numeral 2.1 del artículo 2 del RSELIC, conductor es aquella persona natural titular de la licencia de conducir de la clase y categoría que corresponda al vehículo que conduce; no obstante, la función que realizan las ECSAL no se limita a la evaluación médica de conductores; esto es, personas que ya tienen una licencia, sino que evalúan a postulantes, definido en el RSELIC como aquellas personas naturales que postulan a una licencia para conducir vehículos de transporte terrestre.

Seguidamente, se propone que en el artículo 2 se consigne el término "personas jurídicas de derecho público y privado", toda vez que los Centros Evaluadores se encuentran bajo la administración de Gobiernos Regionales y Locales, de conformidad con el artículo 76 del RSELIC, además de personas jurídicas de derecho privado que ofrecen el servicio mediante la celebración de concesiones. Asimismo, sugiere que se evalúe el uso de la denominación "centros médicos para la evaluación del conductor", toda vez que existen personas que aún no cuentan con una licencia de conducir que también pasan por una evaluación médica y psicológica, como parte del proceso de obtención de licencia.

Se advierte, además, que la Autógrafa de Ley, señala al MTC como la única autoridad competente de brindar autorizaciones a las escuelas de conductores, centros médicos y centros de evaluación, con lo cual también se modificaría el RESELIC, pues en la actualidad los centros médicos carecen de autorización, ya que solo se habilita la prestación del servicio con un registro en el RENIPRESS, acción que realizan los gobiernos regionales en la jurisdicción que se ubica el centro médico. Asimismo, precisa que, respecto a los centros de evaluación, el 95% realizan sus actividades en virtud al artículo 56 de la Ley N° 27867 y el artículo 81 de la Ley Nº 27972 de los gobiernos regionales y provinciales, y el cinco 5% restante opera bajo un contrato de concesión otorgado por el gobierno competente.

De lo señalado, **se desprende que la propuesta promovería concentrar el otorgamiento de las autorizaciones en el MTC, dejando sin efecto la competencia de los gobiernos regionales y locales para el otorgamiento de licencias de conducir, pues esta se supeditaría a una previa autorización concedida por el ente rector a las empresas privadas**.

Sobre el artículo 3 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 3 de Autógrafa de Ley, referida a los servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica desde el Estado, disponiendo que los gobiernos regionales, gobiernos locales, hospitales y postas, también pueden ofrecer servicios de evaluación médica, siempre que cuenten con instalaciones, procedimientos e infraestructura debidamente garantizados de acuerdo con las exigencias establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Al respecto, cabe señalar que no se entiende el artículo propuesto, considerando que, en el marco de la descentralización en Salud, los hospitales y postas de salud o puestos de salud, conforme a la denominación oficial de los referidos establecimientos de salud, están a cargo de los Gobiernos Regionales[2] y Gobiernos locales dentro de su jurisdicción. Es decir, que los establecimientos de salud más allá de la denominación o categorización de los mismos, pertenecen y son parte de los Gobiernos Regionales y Locales.

Asimismo, dadas las especialidades médicas que se requieren de conformidad con lo señalado en el artículo 5 de la Autógrafa de Ley materia de análisis, las "postas" a las que se refiere la propuesta, de conformidad con lo señado en el Reglamento de Establecimientos de Salud y Servicios Médicos de Apoyo, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2006-SA[3]; no podrían

---

2 **LEY N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales**
FUNCIONES ESPECÍFICAS
Artículo 49.- Funciones en materia de salud
a) Formular, aprobar, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar las políticas de salud de la región en concordancia con las políticas nacionales y los planos sectoriales.
b) Formular y ejecutar, concertadamente, el Plan de Desarrollo Regional de Salud.
c) Coordinar las acciones de salud integral en el ámbito regional.
d) Participar en el Sistema Nacional Coordinado y Descentralizado de Salud de conformidad con la legislación vigente.
e) Promover y ejecutar en forma prioritaria las actividades de promoción y prevención de la salud.
f) Organizar los niveles de atención y administración de las entidades de salud del Estado que brindan servicios en la región, en coordinación con los Gobiernos Locales.
g) Organizar, implementar y mantener los servicios de salud para la prevención, protección, recuperación y rehabilitación en materia de salud, en coordinación con los Gobiernos Locales.
h) Supervisar y fiscalizar los servicios de salud públicos y privados.
i) Conducir y ejecutar coordinadamente con los órganos competentes la prevención y control de riesgos y daños de emergencias y desastres.
j) Supervisar y controlar la producción, comercialización, distribución y consumo de productos farmacéuticos y finos.
k) Promover y preservar la salud ambiental de la región.
l) Planificar, financiar y ejecutar los proyectos de infraestructura sanitaria y equipamiento, promoviendo el desarrollo tecnológico en salud en el ámbito regional.
m) Poner a disposición de la población, información útil sobre la gestión del sector, así como de la oferta de infraestructura y servicios de salud.
n) Promover la formación, capacitación y el desarrollo de los recursos humanos y articular los servicios de salud en la docencia e investigación y proyección a la comunidad.
o) Evaluar periódicamente y de manera sistemática los logros alcanzados por la región en materia sanitaria.
p) Ejecutar, en coordinación con los Gobiernos Locales de la región, acciones efectivas que contribuyan a elevar los niveles nutricionales de la población de la región.
3 **Decreto Supremo N° 013-2006-SA, Reglamento de Establecimientos de Salud y Servicios Médicos de Apoyo**
DE LOS ESTABLECIMIENTOS SIN INTERNAMIENTO
Artículo 44.- Establecimientos sin internamiento
Son considerados establecimientos sin internamiento aquellos en donde atienden uno o más profesionales de la salud que desarrollan actividades que se restringen a la atención clínica ambulatoria, o a la realización de procedimientos diagnósticos, terapéuticos o de rehabilitación que no requieran de internamiento.
Artículo 45.- Clasificación de los establecimientos sin internamiento
Son establecimientos sin internamiento:
a) Puestos de salud o postas de salud.
b) Centros de salud o Centros médicos.

brindar tales servicios, en razón a que los "puestos de salud o postas de salud" al tratarse de un establecimiento de salud sin internamiento, no contaría con todas las especialidades requeridas, como laboratorio, psicología, medicina, audiometría y visiometría, aspecto que debe revisarse y precisarse en la Autógrafa de Ley.

Finalmente, de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente, en relación al término postas, consideramos que el término correcto es puesto de salud; sin embargo, por la connotación de las evaluaciones médicas a realizarse el término correcto sería establecimiento de salud o IPRESS del primer nivel de atención.

Adicionalmente, Respecto del artículo 3, se señala que la intervención del Estado en actividades que realizan las Escuelas de conductores y las ECSAL, proyecta un impacto negativo para la inversión privada en los lugares en donde se realizan de manera activa esta actividad económica; no obstante, se precisa que la propuesta sería viable siempre y cuando el Estado ejerza su participación como ESCON y/o ECSAL, en aquellas regiones en donde no existan estas entidades privadas. Finalmente, precisa que para que el Estado participe como ECSAL, además de las exigencias establecidas por el MTC, se debe cumplir con las condiciones de operatividad establecidas por el Ministerio de Salud (MINSA).

Adicionalmente, se sugiere analizar el impacto de la intervención del Estado, en concordancia con la demanda de los servicios de salud distintos a las evaluaciones médicas para licencias de conducir, además de la repercusión de la misma en el mercado. Asimismo, sugiere consignar el término "postulantes" en lugar de "personas".

Además de ello, se advierte que, la propuesta contempla la posibilidad de que los gobiernos regionales, gobiernos locales, hospitales y postas puedan ofrecer servicios de evaluación médica a las personas que pretenden obtener una licencia de conducir siempre que cumplan las condiciones y exigencias establecidas por el MTC; no obstante, los requisitos técnicos, humanos y logísticos mínimos para la prestación del servicio son regulados por el MINSA, conforme lo indicado en el artículo 5 de la Autógrafa de Ley; por lo cual, recomienda que las características de operatividad y prestación mínima sean indicadas por el ente rector competente en materia de salud.

Sobre el artículo 4 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 4 de Autógrafa de Ley, referida a la Autorización y vigencia de los Centros Médicos para la evaluación del Conductor; la propuesta señala que, para solicitar autorización de constitución del centro médico para la evaluación del conductor, la persona jurídica debe contar previamente con la autorización del Ministerio de Salud (MINSA), como entidad prestadora de Salud, en la categoría que disponga. Asimismo, la Autógrafa señala que el periodo de autorización de los Centros Médicos para la evaluación del Conductor, será efectuada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por el plazo de cinco años, renovables.

Al respecto, cabe señalar que efectivamente, la persona jurídica que brindará el servicio de salud debe contar previamente con la autorización del Ministerio de Salud, sin embargo, la denominación que se debe emplear no es la de entidad prestadora de salud, sino Institución

---

c) Policlínicos.
d) Centros médicos especializados.
e) Consultorios médicos y de otros profesionales de la salud.
Artículo 46.- Responsabilidad del profesional de la salud que ejerza su actividad en forma independiente
En los establecimientos de salud sin internamiento donde atienda un solo profesional de la salud, éste es el responsable del establecimiento y de la atención que presta, así como de cualquier daño que pudiera ocasionar en la salud de los usuarios.

Prestadora de Servicios de Salud (IPRESS), de conformidad con la normativa vigente, como el Decreto Legislativo 1158[4], que dispone medidas destinadas al fortalecimiento y cambio de denominación de la Superintendencia Nacional de Aseguramiento en Salud, pues la Inscripción de la IPRESS deberá efectuarse en el Registro Nacional de Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud – RENIPRESS, a cargo de la Superintendencia Nacional de Salud – SUSALUD.

Por otro lado, respecto a la categoría de establecimiento de salud, que tendrá el centro médico, debe considerarse lo dispuesto en la Norma Técnica de Salud: "Categorías de Establecimientos del Sector Salud y la Guía Técnica para la Categorización de Establecimientos del Sector Salud", aprobados mediante Resolución Ministerial N° 546-2011/MINSA[5] y Resolución Ministerial N° 076-2014/MINSA, respectivamente, en los términos

---

4 Decreto Legislativo N° 1158, Decreto Legislativo que dispone medidas destinadas al fortalecimiento y cambio de denominación de la Superintendencia Nacional de aseguramiento en Salud
Artículo 7°.-De las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud – IPRESS
Las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPRESS) son aquellos establecimientos de salud y servicios médicos de apoyo, públicos, privados o mixtos, creados o por crearse, que realizan atención de salud con fines de prevención, promoción, diagnóstico, tratamiento y/o rehabilitación; así como aquellos servicios complementarios o auxiliares de la atención médica, que tienen por finalidad coadyuvar en la prevención, promoción, diagnóstico, tratamiento y/o rehabilitación de la salud.
En adición al cumplimiento de las normas de carácter general del Ministerio de Salud, para brindar servicios de salud deberán encontrarse registradas en la Superintendencia Nacional de Salud.
5 **Resolución Ministerial N° 546-2011/MINSA, que aprueba la NTS N° 021-MINSA/DGSP-V.03 Norma Técnica de Salud "Categorías de Establecimientos del Sector Salud"**
"Las categorías de establecimientos de salud por niveles de atención, consideradas en la presente norma técnica de salud son las siguientes:
5.4.1 En el Primer Nivel de Atención:
- Categoría I - 1
- Categoría I - 2
- Categoría I - 3
- Categoría I – 4
5.4.2 En el Segundo Nivel de Atención:
• Establecimiento de salud de Atención General:
- Categoría II - 1
- Categoría II - 2
• Establecimiento de salud de Atención Especializada:
- Categoría II - E
5.4.3 En el Tercer Nivel de Atención
• Establecimiento de salud de Atención General:
- Categoría III - 1
• Establecimiento de salud de Atención Especializada:
- Categoría III - E
- Categoría III - 2"
PRIMER NIVEL DE ATENCIÓN DE SALUD
Categoría I - 1:
• Puesto de Salud, denominado también Posta de Salud (con un profesional de la salud no médico cirujano)
• Consultorio de profesional de la salud (no médico cirujano)
Categoría I - 2:
• Puesto de Salud, también denominado, Posta de Salud. (Con Médico-Cirujano)
• Consultorio médico. (Con Médico - Cirujano con o sin especialidad)
Categoría I - 3:
• Centro de Salud
• Centro Médico
• Centro Médico especializado
• Policlínico
• Centro Odontológico
Categoría I - 4:
• Centro de Salud con camas de internamiento
• Centro Médico con camas de internamiento
SEGUNDO NIVEL DE ATENCIÓN DE SALUD
Categorías II - 1, II - 2:
• Hospitales de atención general.
• Clínicas de atención general.
Categoría II - E:
• Hospitales de atención especializada.
• Clínicas de atención especializada.
TERCER NIVEL DE ATENCIÓN DE SALUD
Categoría III - 1:
• Hospitales de atención general.
• Clínicas de atención general.

que se definen y establecen los criterios mínimos que deben contar las IPRESS de acuerdo a su categoría.

Asimismo, respecto al numeral 4.2 de la Autógrafa, debemos indicar que, al tratarse de un Centro Médico, la entidad competente para determinar el tiempo de vigencia de la autorización de su funcionamiento es el Ministerio de Salud y no el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de conformidad con la normativa nacional vigente[6], aspectos que deben corregirse y adecuarse en la autógrafa.

Con relación al título del capítulo II, así como lo dispuesto en los numerales 4.1 y 4.3 del artículo 4 de la Autógrafa de Ley, se sugiere su modificación, puesto que, conforme la definición dispuesta en literal e) del numeral 2.1 del artículo 2 del RSELIC, los conductores son personas que cuentan con una licencia, siendo que la evaluación médica no solo se limita a evaluarlos a ellos, sino también aquellos que quieren acceder por primera vez a una licencia de conducir; por lo que el término correcto de utilizar según lo dispuesto en el RSELIC, es el de postulantes.

Finalmente, en este punto, se sugiere tener en consideración que, el acortamiento de plazos de vigencia de las autorizaciones (actualmente, los Centros médicos son autorizados con la inscripción en el RENIPRESS, la misma que tiene una vigencia indefinida), no necesariamente implica una mejora en la prestación de los servicios complementarios. El incremento de trámites no se traduce en un mayor control, sino en una carga adicional sin beneficio evidente para los usuarios. Solo una adecuada fiscalización garantiza el cumplimiento de los estándares exigidos. Por tanto, la supervisión debe ser el eje central de cualquier reforma normativa en este ámbito.

Sobre el artículo 5 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 5 de Autógrafa de Ley, referida a la evaluación médica del conductor, señalan que la misma debe ser especializada de acuerdo con la clase y categoría de la licencia de conducir, incluyendo exámenes, pruebas y test integradas en las siguientes áreas clínicas: laboratorio, psicología, medicina, audiometría y visionaria, y que todas estas evaluaciones están a cargo de profesionales de la salud especializados, colegiados y con experiencia en el rubro. Precisa además que las pruebas psicológicas equilibran los estándares internacionales y la realidad cognitiva del conductor peruano.

Al respecto de acuerdo con lo señalado por el órgano técnico competente del Ministerio de Salud, cabe la pregunta, si es correcto definir solamente como evaluación médica, considerando que la evaluación en psicología está a cargo de un profesional psicólogo. En

---

Categoría III - E:
• Hospitales de atención especializada.
• Clínicas de atención especializada.
Categoría III - 2:
• Institutos de Salud Especializados.

6 **Decreto Legislativo N° 1161, Decreto legislativo que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud**
Artículo 4-A.- Alcances de la rectoría del Ministerio de Salud

4-A1.- La potestad rectora del Ministerio de Salud comprende la facultad que tiene para normar, supervisar, fiscalizar y, cuando corresponda, sancionar, en los ámbitos que comprenden la materia de salud. La rectoría en materia de salud dentro del sector la ejerce el Ministerio de Salud por cuenta propia o, por delegación expresa, a través de sus organismos públicos adscritos y, dentro del marco y los límites establecidos en la presente ley, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, las normas sustantivas que regulan la actividad sectorial y, las normas que rigen el proceso de descentralización."

4-A2.- El Ministerio de Salud, ente rector del Sistema Nacional de Salud, y dentro del ámbito de sus competencias, determina la política, regula y supervisa la prestación de los servicios de salud, a nivel nacional, en las siguientes instituciones: Essalud, Sanidad de la Policía Nacional del Perú, Sanidad de las Fuerzas Armadas, instituciones de salud del gobierno nacional y de los gobiernos regionales y locales, y demás instituciones públicas, privadas y público-privadas."

ese sentido, el término correcto debería ser evaluación médica y psicológica del conductor, como se ha establecido en el artículo 7 de la Autógrafa de Ley. En ese sentido, lo pertinente es revisar y adecuar los epígrafes y ordenar la propuesta.

Un segundo aspecto a considerar en el artículo en referencia, es en relación a los términos audiometría y visiometría que son consideradas áreas clínicas en la Autógrafa de Ley, los términos que se han venido utilizando han sido evaluación visual[7] y auditiva[8] en las normas del Ministerio de Salud, en ese sentido, a fin de no generar confusión en la denominación, es pertinente adecuar la denominación en concordancia con la normatividad vigente.

Asimismo, , se sugiere reformular la redacción del título del artículo 5, en tanto el concepto "conductor" de acuerdo a la definición dispuesta en literal e) del numeral 2.1 del artículo 2 del RSELIC, es limitativa. Se propone reformular la redacción del texto correspondiente al numeral 5.1, conforme a lo siguiente:

> *"5.1. La evaluación médica debe ser especializada, de acuerdo con la clase y categoría de la licencia de conducir. Esta incluye exámenes, pruebas y test integrados de la siguiente manera:*

---

7 **Resolución Ministerial N° 718-2017-MINS, que aprueba la DIRECTIVA ADMINISTRATIVA N° 239-MINSA-2017-DGIESP "Directiva que establece las condiciones de operatividad de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, así como los procedimientos técnicos y contenidos de las evaluaciones médicas y psicológicas para postulantes a licencias de conducir"**
5.2.4. Infraestructura y Equipamiento de las ECSAL
(...)
- **Equipamiento y pruebas para la evaluación visual (consultorio externo)**: El equipamiento de las ECSAL para la evaluación visual se determinará acorde a la normatividad vigente a partir de la categoría I-3 respecto a un consultorio externo de medicina o medicina familiar.1. Además deberá contar con las siguientes pruebas para el desarrollo de la evaluación visual para postulantes a licencias de conducir.
* Para evaluar la agudeza visual
- Visiometro3 con cartulina de Logmar o
- Cartilla de Logmar.
* Para evaluar la visión de profundidad.
- Visiometro3 o
- Prueba de Frisby.
* Para evaluar visión de colores.
- Visiometro3 o
- Tablas Pseudoisocromáticas que incluyen láminas de colores puros (rojo, amarillo y verde)
* Para evaluar el equilibrio muscular.
- Visiometro3 o
- Prueba de cobertura
* Para evaluar la visión nocturna.
- Visiometro3 o
- Nictómetro
* Para evaluar encandilamiento y recuperación al encandilamiento.
- Visiometro3 o
- Nictómetro
* Para evaluar el campo visual
- Visiometro3 o
- Campímetro,

8 **Resolución Ministerial N° 718-2017-MINS, que aprueba la DIRECTIVA ADMINISTRATIVA N° 239-MINSA-2017-DGIESP "Directiva que establece las condiciones de operatividad de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, así como los procedimientos técnicos y contenidos de las evaluaciones médicas y psicológicas para postulantes a licencias de conducir"**
5.2.4. Infraestructura y Equipamiento de las ECSAL
(...)
- **Equipamiento y pruebas para la evaluación auditiva (consultorio externo)** :
El equipamiento de las ECSAL para la evaluación auditiva se determinará acorde a la normatividad vigente a partir de la categoría I-3 respecto a un consultorio externo de medicina o medicina familiar.1. Además, deberá contar con las siguientes pruebas para el desarrollo de la evaluación auditiva para postulantes a licencias de conducir:
* Para evaluar el oído interno - otoscopia
Otoscopio
* Para realizar el examen auditivo
- Audiómetro ubicado dentro de una cabina insonorizada o acondicionada como parte de un gabinete psicosensométrico
- Equipamiento y pruebas para la evaluación clínica (consultorio externo) :
El equipamiento de las ECSAL para la evaluación clínica se determinará acorde a la normatividad vigente a partir de la categoría I-3 respecto a un consultorio externo de medicina.

Análisis de Laboratorio
Evaluación Psicológica
Evaluación Visual
Evaluación Auditiva
Evaluación Clínica"

Dicha recomendación obedece a la existencia de la Directiva Administrativa N° 239-MINSA-2017-DGIESP, aprobada con Resolución Ministerial N° 718-2017-MINSA (en adelante, **Directiva del MINSA**); por lo que, a fin de que guarde relación con lo ya establecido respecto de las evaluaciones médicas y psicológicas, se sugiere reformular la redacción.

Sobre el artículo 6 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 6 de Autógrafa de Ley, referida a los requisitos para la autorización y el funcionamiento de los centros médicos de evaluación al conductor, señala la Autógrafa de Ley que dichos centros médicos de evaluación al conductor deben cumplir con los requisitos, como son:

- El contar con personería jurídica de derecho privado, la misma que debe cumplir con la autorización previa del Ministerio de Salud para que preste sus servicios, como Entidad Prestadora de Salud.
- El recurso humano, de las áreas clínicas a cargo de profesionales de la especialidad correspondiente como son: Enfermería, Tecnología Médica, Biología; Microbiología; Química Farmacéutica; Psicología, Oftalmología; Otorrinolaringología y Medicina General, pudiendo contar cada profesional con suplentes para garantizar la continuidad del servicio.
- La Infraestructura y equipamiento, de los centros médicos de evaluación del conductor deben contar con infraestructura y equipamiento según la normatividad del MINSA.

Al respecto reiteramos lo comentado respecto a los artículos 1, 2, 3, y 4 precedentes con relación a la adecuación de la denominación, así como considerar la normatividad legal vigente en materia de salud, a fin de adecuar la autógrafa de Ley.

Adicionalmente, se sugiere reformular la redacción del título y contenido del artículo 6, en tanto el concepto "conductor", de acuerdo a la definición dispuesta en literal e) del numeral 2.1 del artículo 2 del RSELIC, es limitativa. Asimismo, se recomienda mantener la denominación "Entidad Habilitada para Expedir Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir – ECSAL", establecida en el RSELIC; toda vez que la denominación que se propone dar a las ECSAL, da entender que solo está dirigido a los conductores (personas que ya cuentan con una licencia) y no a aquellas que desean optar por una.

Adicionalmente, se precisa que el literal b) del artículo 6 de la Autógrafa de Ley define el grupo de profesionales que conforman el staff médico del Centro de Salud. Sin embargo, no contempla a los especialistas necesarios para realizar la reevaluación médica en caso de que un postulante resulte desaprobado u observado. Esta omisión puede generar vacíos en la calidad del proceso de evaluación; por lo cual propone que la reevaluación sea asumida por un médico con especialidad, a fin de asegurar criterios técnicos más precisos. En esa misma línea, se señala que el personal médico se encuentre dentro de la planilla laboral, a fin de evitar la suplantación o la evaluación sin la presencia del personal encargado; por tanto, debe incorporarse como requisito de la incorporación al staff médico durante su vigencia que, el profesional o técnico informe a la autoridad mediante declaración jurada, el vínculo contractual vigente antes y durante la prestación del servicio médico.

Finalmente, en cuanto al literal c), propone que se incorpore la calibración semestral del equipamiento a cargo de la autoridad competente, a fin de asegurar que los equipos usados en la evaluación cumplan con los estándares mínimos en su operatividad y funcionamiento.

Sobre el artículo 7 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 7 de Autógrafa de Ley, referida al protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor, se dispone que: *"El proceso de evaluación médica y psicológica del conductor está establecido en un protocolo en el que se define los test, pruebas y exámenes, formatos, orden, tiempos, parámetros y casos especiales. Dicho protocolo es establecido y aprobado por el órgano competente del Ministerio de Salud, que incluye procedimientos de control para garantizar la transparencia de las evaluaciones y es estandarizado por categorías."*

Al respecto, cabe señalar que el presente artículo es la propuesta más integral respecto a las competencias del Ministerio de Salud, en ese sentido, los otros artículos de la Autógrafa de Ley, debe adecuarse a lo señado en el presente artículo, articulando y considerando el marco normativo vigente, incluidas las normas sectoriales, a través de las cuales se implementan las políticas de salud y ejecutan los servicios en la materia.

Asimismo, se sugiere reformular la redacción del título y contenido del artículo 7, en tanto el concepto "conductor", de acuerdo a la definición dispuesta en literal e) del numeral 2.1 del artículo 2 del RSELIC, es limitativa. Asimismo, se advierte que se debe tener en cuenta la existencia de la Directiva del MINSA; por lo que propone que el artículo 7 debería señalar que el proceso de evaluación médica y psicológica se realiza conforme a los procedimientos técnicos establecidos por el Ministerio de Salud.

Sobre el artículo 8 de la Autógrafa de Ley

Respecto del artículo 8 de la Autógrafa de Ley, se sugiere tener en consideración que el acortamiento de plazos de vigencia de las autorizaciones (actualmente, de acuerdo al artículo 56-A del RSELIC, las autorizaciones de las escuelas de conductores tienen una vigencia de diez (10) años), no necesariamente implica una mejora en la prestación de los servicios complementarios. El incremento de trámites no se traduce en un mayor control, sino en una carga adicional sin beneficio evidente para los usuarios. Solo una adecuada fiscalización garantiza el cumplimiento de los estándares exigidos. Por tanto, la supervisión debe ser el eje central de cualquier reforma normativa en este ámbito.

Sobre el artículo 9 de la Autógrafa de Ley

Respecto del título y contenido del artículo 9 de la Autógrafa de Ley, se sugiere modificar su redacción debido a que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 del **RSELIC**, las escuelas de conductores no solo se limitan a capacitar (desarrollar cualquier tipo de curso teórico o practico) sino también, realizan la formación de postulantes a la obtención de licencias de conducir; esto es, desarrollan el Programa de Formación de Conductores; orientado a todos aquellos postulantes que deseen obtener una licencia profesional y a quienes al término del curso, se le expedirá una **COFIPRO.** Asimismo, en el entendido que se utilice el término "capacitación" de forma indistinta para referirse a todos los servicios que brinden las escuelas de conductores; debe tenerse en consideración respecto al numeral 9.3 de la Autógrafa de Ley que, de acuerdo al artículo 64 del **RSELIC**, existen tiempos mínimos establecidos para el desarrollo del Programa de Formación de Conductores, siendo que los mismos en la actualidad, superan el 30% del número total de horas establecidos para la capacitación; lo que deberá contemplarse a efectos de unificar la normativa.

Adicionalmente, se propone no considerar el uso del término "rehabilitación", debido a que su definición se encuentra referida a la recuperación de las habilidades físicas después de alguna imposibilidad relacionada a la salud del conductor.

En tal sentido, se sugiere que se aclare que el programa de estudios es aprobado por el **MTC**; por lo que propone reformular redacción del numeral 9.1. del artículo 9, conforme a lo siguiente:

> *"9.1. Las actividades de capacitación de las escuelas de conductores, sean cursos, talleres o programas, son establecidas por el programa de estudios,* ***aprobado por el MTC,*** *para el conductor de dichas escuelas y son impartidas a los aspirantes a todas las clases y categorías de licencias de conducir, en sus tres modalidades (otorgamiento, recategorización y revalidación), tomando como referencia la siguiente directriz:*
>
> *a) Otorgamiento. Dirigido a aspirantes a conductores. Los cursos de formación desarrollan las materias fundamentales de tránsito, transporte y seguridad vial.*
> *b) Recategorización. Orientado a conductores que aspiran a escalar a otra categoría. Los cursos de profesionalización se orientan a especializar al conductor para la clase y categoría de licencia de conducir a la que postula.*
> *c) Revalidación. Diseñado para conductores que tienen la licencia vencida. Los cursos de actualización se orientan a nivelar a los conductores en materias de la nueva normativa de tránsito y transporte, y a sensibilizarlos en su rol frente a la sociedad."*

Adicionalmente, se propone que la Autógrafa de Ley fortalezca los contenidos de los cursos de formación, incorporando nociones de mecánica básica y primeros auxilios; ello en cuanto, los accidentes de tránsito son mayoritariamente causados por vehículos particulares, lo que justifica ampliar estos temas formativos. Asimismo, es pertinente incluir en la recategorización una materia sobre las consecuencias civiles y penales derivadas de un accidente, para generar conciencia en los conductores. Estas medidas contribuirían a una formación más integral y responsable.

Finalmente, en el caso de la categoría A III-C, se recomienda capacitar en la manipulación de residuos peligrosos, eliminando así la necesidad de entidades externas para dicho fin. También se cuestiona la propuesta que limita la práctica al 30% de la carga horaria, cuando actualmente el **RSELIC** permite hasta un 100%, reconociendo su importancia. La reducción de formación práctica debilita la preparación técnica del conductor, lo que puede agravar la incidencia de accidentes por fallas en la maniobra. Por tanto, esta disposición afectaría negativamente la calidad del sistema de licencias de conducir.

Sobre el artículo 10 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 10 de la Autógrafa de Ley, se propone definir un perfil más específico de los profesionales, siendo que, para el caso del instructor teórico, las carreras profesionales requeridas son únicamente a nivel universitario. En ese sentido, propone se reformule la redacción del numeral 10.2 del artículo 10, conforme a lo siguiente:

> *"10.2 Recursos humanos. Las escuelas de conductores se respaldan obligatoriamente en un equipo de profesionales que garanticen la formación, profesionalización y actualización de conductores.*
> *10.2.1. Parte de este equipo, como mínimo, son los siguientes:*
> *a) Director, que cuente con grado académico y posgrado en carreras vinculadas a la educación superior o andragogía, o carreras vinculadas a la ingeniería vial, automotriz, transportes o carreras vinculadas a la legislación en transporte.*

b) Instructor teórico, con educación superior universitaria en carreras vinculadas a la educación superior o andragogía, o carreras vinculadas a la ingeniería vial, automotriz, transportes o carreras vinculadas a la legislación en transporte.
c) Instructor práctico en conducción, con educación superior técnica como mínimo y licencia de conducir vigente, sin puntos firmes, de la misma categoría o superior, con una antigüedad mínima de 3 años, al nivel al que aspira el aspirante a la licencia de conducir.
d) Profesional en mecánica automotriz o similar, para contenidos específicos.
e) Profesional en salud, para capacitar en salud laboral y primeros auxilios.
f) Profesional en Psicología, para capacitar al conductor en manejo del estrés, conducta segura y sensibilizar al conductor que lo requiera."

En el numeral 10.3 del artículo 10 de la Autógrafa de Ley, se indica lo siguiente: *"Artículo 10. Requisitos para la autorización y el funcionamiento de las escuelas de conductores: (...) 10.3 Infraestructura. Las escuelas de conductores tienen aulas académicas para la enseñanza de conocimientos que cumplan con las características requeridas por el Ministerio de Educación (Minedu), ambientes administrativos, un 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 se avienen a los principios de razonabilidad y proporcionalidad. (...)".*

Al respecto, es menester indicar que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 28 de la Ley General de Educación[9], el Sistema Educativo Peruano se organiza en etapas, niveles, modalidades, ciclos y programas. Las Etapas son los periodos progresivos en los que se divide el Sistema Educativo, existiendo dos (2) etapas: i) Educación Básica, y ii) Educación Superior. En dichas etapas se pueden desarrollar cualquiera de los niveles de inicial, primaria y secundaria de la Educación Básica (EB), por ejemplo, o la modalidad de Educación Básica Alternativa (EBA), Educación Básica Especial (EBE) o los programas de estudios que se brindan en las Instituciones de Educación Superior Tecnológica, Educación Superior Pedagógica, entre otros. Adicionalmente, la Ley General de Educación, en su artículo 40, define a la Educación Técnico-Productiva como una forma de educación orientada a la adquisición de competencias laborales y empresariales en una perspectiva de desarrollo sostenible y competitivo.

Las instituciones educativas (IE) que brindan servicios educativos, en cualquiera de las citadas etapas, deben cumplir con los requisitos específicos que las normas de la materia señalan para prestar servicios educativos. Por ejemplo, para contar con una autorización de funcionamiento de una institución educativa de la EB privada, se debe cumplir con las disposiciones del Reglamento de Instituciones Educativas Privadas de Educación Básica, aprobado por el Decreto Supremo N° 005-2021-MINEDU. Por su parte, para el caso de las Instituciones Educativas de la Educación Superior Tecnológica y Pedagógica, se debe cumplir con las disposiciones contenidas en la Ley N° 30512 y su Reglamento.

---

9 **Artículo 25.- Características del Sistema Educativo:** El Sistema Educativo Peruano es integrador y flexible porque abarca y articula todos sus elementos y permite a los usuarios organizar su trayectoria educativa. Se adecua a las necesidades y exigencias de la diversidad del país. La estructura del Sistema Educativo responde a los principios y fines de la educación. Se organiza en etapas, niveles, modalidades, ciclos y programas.
Artículo 28.- Las Etapas, Niveles, Modalidades, Ciclos y Programas: El Sistema Educativo se organiza en: a) Etapas: son períodos progresivos en que se divide el Sistema Educativo; se estructuran y desarrollan en función de las necesidades de aprendizaje de los estudiantes. b) Niveles: son períodos graduales del proceso educativo articulados dentro de las etapas educativas. c) Modalidad: son alternativas de atención educativa que se organizan en función de las características específicas de las personas a quienes se destina este servicio. d) Ciclos: son procesos educativos que se desarrollan en función de logros de aprendizaje. e) Programas: son conjuntos de acciones educativas cuya finalidad es atender las demandas y responder a las expectativas de las personas.

Bajo ese contexto, **se debe considerar que las *"escuelas de conductores"* no ofrecen servicios educativos enmarcados en el Sistema Educativo Peruano, de acuerdo a lo señalado en la Ley General de Educación, por lo que no corresponde al Minedu regular las características de su infraestructura. En ese sentido, corresponde que se retire al Minedu de la redacción propuesta en el numeral 10.3 del artículo de la Autógrafa de Ley**.

Es de precisar que el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE)[10], como norma rectora a nivel nacional, define los criterios y requisitos mínimos para el diseño y ejecución de cualquier edificación, siendo sus disposiciones obligatorias ya que definen los derechos y responsabilidades de los actores que intervienen en el proceso edificatorio, con el fin de asegurar la calidad de la edificación.

Bajo ese escenario, se determina que el Minedu no tiene competencia para definir las características de la infraestructura de *"(...) aulas académicas para la enseñanza de conocimientos (...)"*, en referencia a parte de la infraestructura de las escuelas de conductores, las cuales -de acuerdo a la propia Autógrafa de Ley: *"(...) tienen la finalidad de impartir todos los cursos, tallares y programas de capacitación en materia de tránsito, transporte y seguridad vial que propongan el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)"*, considerando que dichas características deben ser desarrolladas en atención a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE), debiendo plasmarse así en la Autógrafa de Ley y/o en los documentos complementarios que se emitan posteriormente.

Adicionalmente, se señala que, del texto del numeral 10.3 del artículo 10 de la Autógrafa de Ley, se desprende que el postulante debe contar con la autorización del MTC para realizar sus prácticas de aprendizaje y formación en la vía pública, para lo cual deberá acreditar las horas teóricas y prácticas realizadas. En ese sentido, propone que la redacción de dicho numeral sea modificado, conforme a lo siguiente:

> *"10.3 Infraestructura. Las escuelas de conductores tienen aulas académicas para la enseñanza de conocimientos que cumplan con las características requeridas por el Ministerio de Educación (Minedu), ambientes administrativos, un 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 se avienen a los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Cuando el aspirante a la licencia de conducir cuente con las habilidades suficientes para conducir el vehículo respectivo (en un tiempo superior al 30% de las horas prácticas establecidas), puede completar las horas prácticas de aprendizaje y formación en las vías públicas, para lo cual deberá contar con la autorización de la autoridad competente debiendo acreditar las horas teóricas y prácticas realizadas."*

Finalmente, se propone que, el recurso humano de la entidad complementaria debe estar contratado a tiempo completo (planilla), para asegurar su permanencia en la escuela de conductores, con lo que se garantiza la oferta y prestación del servicio, opinión que no se extiende al personal suplente, y se encuentra alineado a las regulaciones que promueven un idóneo servicio.

---

10 El Reglamento Nacional de Edificaciones tiene por objeto normar los criterios y requisitos mínimos para el Diseño y ejecución de las Habilitaciones Urbanas y las Edificaciones, permitiendo de esta manera una mejor ejecución de los Planes Urbanos. Es la norma técnica rectora en el territorio nacional que establece los derechos y responsabilidades de los actores que intervienen en el proceso edificatorio, con el fin de asegurar la calidad de la edificación.

Sobre el artículo 11 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 11, se sugiere tener en cuenta que las municipalidades provinciales y los gobiernos regionales tienen facultades establecidas por ley y conforme al artículo 76 del RSELIC, son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción a los postulantes interesados en obtener una licencia de conducir; por lo que, serían los únicos quienes podrían delegar a través de convenios dichas facultades.

Adicionalmente, se advierte que, la Autógrafa de Ley permite que empresas privadas accedan a autorizaciones como centros de evaluación, lo cual requiere controles previos y periódicos para garantizar su idoneidad; por lo que sugiere que los representantes legales y directivos suscriban una declaración jurada en la que conste que no están impedidos para operar, bajo apercibimiento de denuncia penal. Asimismo, se debe prohibir esta autorización a quienes trabajen en órganos que otorgan, fiscalizan o supervisan dichos títulos habilitantes, a fin de evitar conflictos de interés. Esta medida asegura mayor transparencia en el proceso de evaluación y control del servicio.

Adicionalmente, recomienda establecer un plazo mínimo de un (01) año para ex funcionarios de entidades públicas o complementarias antes de poder participar en centros de evaluación. También debe regularse la incompatibilidad entre el personal de escuelas de conductores y los centros de evaluación, evitando que una misma persona capacite y evalúe, lo cual crearía ventajas indebidas. Por último, se considera viable que los gobiernos regionales, tras cumplir los requisitos técnicos, accedan a la autorización como centros de evaluación, en coherencia con lo ya establecido para los centros de salud públicos. Estas disposiciones fortalecerían la equidad, imparcialidad y eficacia del sistema de licencias.

Sobre el artículo 13 de la Autógrafa de Ley

Respecto del artículo 13 de la Autógrafa de Ley, se propone definir un perfil más específico de los profesionales, por lo que, propone se reformule la redacción del numeral 13.2 del artículo 13, conforme a lo siguiente:

> *"13.2 Recursos humanos. Disponen de un equipo de profesionales que garantizan la correcta aplicación de las evaluaciones teórica y práctica.*
> *13.2.1. Este equipo está conformado por los siguientes profesionales:*
> *a) Director, que cuente con grado académico y posgrado en carreras afines a gestión,* ***además de la educación superior o andragogía, o carreras vinculadas a la ingeniería vial, automotriz, transportes o carreras vinculadas a la legislación en transporte;*** *supervisa todo el proceso de evaluación y garantiza la transparencia de este.*
> *b) Evaluador teórico, encargado de aplicar la evaluación de conocimientos; bajo responsabilidad, cuenta con título profesional en carreras afines* ***a la educación superior o andragogía, o carreras vinculadas a la ingeniería vial, automotriz, transportes o carreras vinculadas a la legislación en transporte.***
> *c) Evaluador práctico, encargado de aplicar los protocolos de evaluación práctica de manejo; bajo responsabilidad, tiene título profesional en carreras afines a* ***la educación superior o andragogía, o carreras vinculadas a la ingeniería vial, automotriz, transportes o carreras vinculadas a la legislación en transporte*** *y licencia de conducir vigente,* ***sin puntos firmes****, en la misma categoría o superior,* ***con una antigüedad mínima de 3 años,*** *al nivel al que aspira el aspirante a la licencia de conducir.*
> *d) Operador tecnológico, encargado de la operatividad de todos los equipos y mecanismos tecnológicos e información; bajo responsabilidad, tiene título profesional en Informática o Ingeniería de Sistemas."*

Adicionalmente, se señala que se debe precisar en la redacción del numeral 13.3.2 que se debe precisar que los Centros de Evaluación para realizar evaluaciones en campo, deberá contar con la autorización del MTC; por lo que propone, reformular la redacción de dicho numeral, conforme a lo siguiente:

> *"13.3 Infraestructura. Los centros de evaluación para licencias de conducir cuentan con ambientes amplios y una plataforma tecnológica integral (equipos informáticos, identificadores biométricos, cámaras de video, pantallas, etcétera), para brindar los servicios de evaluación dentro del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.*
> *13.3.1. Los ambientes garantizan 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 es visualizado en tiempo real en las pantallas del ambiente destinado a sala de espera o atención al público, a fin de establecer un mecanismo de transparencia de primera mano.*
> *13.3.2. Adicionalmente, para las prácticas de habilidades en la conducción, los centros de evaluación para licencias de conducir cuentan con un área mínima para evaluar las maniobras de dominio y control del vehículo,* ***según la clase y categoría a evaluar.*** *Aprobada esta primera parte, se continúa la evaluación de manejo en las vías públicas, para lo cual se* ***deberá contar con el permiso de la autoridad competente, de acuerdo a los resultados de las evaluaciones anteriores."***

Sobre el artículo 14 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 14 de a Autógrafa de Ley, se recomienda que la evaluación teórica no debe contemplar excepciones de ningún tipo; ni siquiera a los conductores que van a revalidar y no tengan puntos firmes, ya que las normas van cambiando y los conductores deberán estar actualizados. Adicionalmente precisa que, la evaluación práctica también debe considerarse a los conductores con puntos firmes que van a tramitar su revalidación. Por lo que, propone que se reformule la redacción del numeral 14.5 conforme a lo siguiente: "(...) 14.5. Las evaluaciones teóricas de conocimientos deben ser aplicadas para las tres modalidades de obtención (otorgamiento, recategorización y revalidación). En el caso de las evaluaciones prácticas, estas se aplican en las modalidades de otorgamiento y recategorización o revalidación cuando el conductor cuente con puntos firmes".

Sobre el artículo 15 de la Autógrafa de Ley

Por su parte, el artículo 15 de la Autógrafa de Ley se denomina "cantidad"; sin embargo, la redacción del artículo no regula ningún aspecto vinculado con la cantidad de entidades complementarias, limitándose a señala que el MTC determina el cumplimiento de los requisitos para la autorización, respetando la libre competencia, evitando los monopolios y restricciones innecesarias en el mercado. En ese sentido, no queda claro cuál sería el objeto de este artículo, más aún si se tiene en consideración que lo concerniente a la libre competencia ya cuenta con una normatividad específica.

Sobre el artículo 16 de la Autógrafa de Ley

Con relación al numeral 16.1 de artículo 16 de Autógrafa de Ley, referida a la capacidad, operatividad y tiempos mínimos y máximos, que señala, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones define la capacidad operativa de todas las entidades complementarias que intervienen en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, la cual debe tomar en cuenta los siguientes indicadores: tiempos mínimos y máximos de los procesos internos, número de profesionales registrados, capacidad de infraestructura y horario de atención.

Al respecto, cabe puntualizar que el presente artículo de la Autógrafav de Ley se asemeja a lo

manifestado en el numeral 5.2 del artículo 5 donde se señala que el Ministerio de Salud define los procedimientos y el artículo 7 que señala que el Ministerio de Salud establece protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor, que incluye procedimientos de control para garantizar la transparencia de las evaluaciones y es estandarizado por cada clase y categoría. Es decir, se estarían duplicando aspectos ya señalados en la misma propuesta normativa, lo cual debe revisarse y adecuarse.

Sobre el artículo 17 de la Autógrafa de Ley

Con relación al artículo 17 de la Autógrafa de Ley, se señala que con el numeral 17.1 del artículo 17, se está generando una obligación para SUTRAN, referida a la conservación de información (no especifica de qué tipo de información se trate) transmitida por las entidades complementarias; la misma que pudiera ser obtenida como parte de un proceso de fiscalización. En este punto, debe señalarse que de acuerdo al artículo 233 de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG), la facultad de la autoridad para determinar la existencia de infracciones administrativa, prescribe en el plazo que establezcan las leyes especiales; en caso no hubiera sido determinado, dicha facultad de la autoridad prescribirá a los cuatro (4) años. En ese sentido, teniendo en consideración que el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador Sumario, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2020-MTC (RPAS Sumario) no estable un plazo de prescripción y en su defecto, se remite a la LPAG; a la fecha SUTRAN conserva la información proporcionada por las entidades complementarias, conforme a la normativa señalada.

De otro lado, corresponde señalar que en el numeral 17.1 se precisa que las entidades complementarias conservan por un año los expedientes administrativos de los aspirantes a la licencia de conducir; no obstante, debe tenerse en consideración que cuando se hace referencia a la información documentaria de los postulantes, el RSELIC en los literales q) del artículo 45, s) del articulo 63 y s) del articulo 84 dispone que las entidades complementarias (ECSAL, escuelas de conductores y Centros de Evaluación) cuenten con un expediente físico y digital por cada postulante, no utilizando la denominación "expediente administrativo".

Adicionalmente, la fiscalización no debe limitarse únicamente en su forma electrónica sino debe comprender también fiscalización de campo "in situ", de gabinete, entre otras actividades de fiscalización comprendidas en la LPAG, la misma que se encuentra a cargo de la SUTRAN. Asimismo, se señala que actividad de fiscalización resulta ser sustancial a la Autoridad Pública por lo que no puede encargarse a un tercero.

Seguidamente, se sugiere que, respecto del numeral 17.1 del artículo 17, de la Autógrafa de Ley, se reconsidere el plazo establecido para la conservación de los expedientes de los postulantes; toda vez que el RSELIC establece que el tiempo de conservación de los expedientes y videos de los postulantes es de cuatro (4) años, mismo que coincide con el plazo para para detectar responsabilidad administrativa, conforme a lo establecido en el TUO del LPAG. Asimismo, propone considerar que se agregue en el párrafo las grabaciones de video, ya que de la redacción se desprende que dicho plazo únicamente se refiere al plazo de conservación de expedientes.

Sobre el particular, se advierte que el proyecto normativo propone conservar los expedientes administrativos por solo un (01) año, lo cual resulta insuficiente considerando que las licencias tienen una vigencia mínima de cinco (05) años y la potestad sancionadora cuatro (04). Esta limitación reduce la capacidad del Estado para verificar la legalidad del procedimiento de emisión de licencias a lo largo del tiempo. Una conservación más prolongada garantizaría mejores mecanismos de control. Por ello, se recomienda ampliar dicho plazo conforme a la duración de la licencia y las facultades de fiscalización.

De igual manera, propone que la fiscalización de las evaluaciones se realice de manera electrónica, pese a que los actos dolosos de suplantación de personas y profesionales se han evidenciado mediante las fiscalizaciones realizadas en campo; es decir, la calidad probatoria para demostrar actos dolosos o negligentes se han acreditado a través de la información recabada por los inspectores de la SUTRAN en las visitas inopinadas realizadas a los locales de las entidades complementarias; por lo tanto, restringir a la fiscalización electrónica incrementaría la emisión de certificados o capacitaciones sin la presencia del postulante o de la persona encargada de la evaluación o capacitación, hechos de los cuales la SUTRAN tiene suficiente casuística.

Dicho de otra manera, en la actualidad la mayoría de los accidentes de tránsito son generados por factor humano, por deficiencia en la capacidad física o maniobra vehicular; por lo tanto, la autoridad de los diferentes niveles de gobierno debería focalizar sus esfuerzos en fortalecer el proceso de fiscalización para la promoción del cumplimiento normativo por parte de los administrados; pues restringir que estos sean realizados de forma remota o electrónica solo merma la capacidad probatoria en la identificación de conductas que lesionan los bienes jurídicos que protege el Estado, como son la seguridad vial de los usuarios de los servicios de transporte terrestre y peatones a nivel nacional.

Adicionalmente, el numeral 17.3 del artículo 17 de la Autógrafa de Ley establece que las entidades complementarias *"pueden evaluar o capacitar aspirantes a la licencia de conducir o conductores que estén domiciliados en el departamento, según indique su documento nacional de identidad (DNI) o donde las entidades complementarias estén autorizadas a operar"*. Al respecto, de la redacción propuesta no queda claro cuál es el objeto de la norma. Así, no queda claro si lo que se busca es que las entidades complementarias brinden sus servicios únicamente a postulantes cuyo domicilio se encuentra en el departamento donde se encuentran autorizados a operar, tal como se había propuesto en el PL N° 1898/2021-CR, o si, por el contrario, lo que se busca es que dichas entidades complementarias puedan operar a nivel nacional de manera independiente de donde tengan su domicilio.

Sobre el artículo 20 de la Autógrafa de Ley

El artículo 20 de la Autógrafa de Ley, determina el régimen de infracciones y sanciones para las Entidades Complementarias, indicando que es el MTC quien se encarga de fijarlo; sin embargo, en el artículo 18 se determina la sanción de diez años para el profesional capacitador o evaluador responsable de alguna infracción. Al respecto se debe señalar que, el RESELIC contiene, entre otros, las infracciones y sanciones por el incumplimiento de dicha norma, en ese sentido, la competencia legalmente establecida, para la tipificación de conductas infractoras, así como de las sanciones que le correspondan, en materia de transporte y tránsito terrestre y sus servicios complementarios, corresponde al Poder Ejecutivo, a través del mencionado reglamento, no siendo posible establecerse a través de una ley del Congreso de la República.

Sobre el artículo 21 de la Autógrafa de Ley

Respecto del artículo 21 de la Autógrafa de Ley, se recomienda **incluir como causal de extinción de la autorización el cese de actividades por parte de la empresa por un periodo de seis meses continuos o por más de ocho meses interrumpidos en el lapso de un año.** Esta medida busca evitar la permanencia de entidades inactivas en el registro oficial, especialmente considerando que, tras la pandemia, se ha identificado la existencia de operadores que han suspendido indefinidamente sus servicios. La inclusión de esta causal permitiría sincerar la oferta real disponible para los usuarios y garantizar una prestación

efectiva del servicio en todas las regiones del país.

Sobre el Única Disposición Complementaria Transitoria de la Autógrafa de Ley

Con relación a lo indicado en la Única Disposición Complementaria Transitoria de la Autógrafa de Ley, en el cual se propone establecer un nuevo plazo de integración de las licencias de conducir de la clase B hasta el 30 de diciembre de 2025, debemos señalar que no es necesario efectuar dicha prorroga debido a los siguientes fundamentos:

- ✓ Con la Resolución Directoral N° 021-2024-MTC/18, se otorgó un plazo adicional a las Municipalidades Provinciales no capitales de departamento, para que puedan continuar evaluando y emitiendo Licencias de Conducir de Clase B, siempre y cuando, acrediten continuar en la implementación de los requisitos mínimos de un Centro de Evaluación tales como: equipamiento, recursos humanos, flota vehicular y la infraestructura cerrada a la circulación vial, en forma progresiva y escalonada , permitiendo que realicen la migración de las Licencias de Conducir emitidas, logrando que se cuente con un registro histórico de más de 2 millones quinientos mil licencias de conducir de Clase B, logrando que paralelamente, se asegure la continuación del proceso de evaluación y emisión de una Licencia de Conducir de Clase B, mientras implementaban sus requisitos de Centro de evaluación.

- ✓ A la fecha, 85 municipalidades provinciales no capitales de departamento han indicado que han cumplido con la implementación de su centro de evaluación y han solicitado el registro de usuarios y equipo informático para la evaluación y emisión de licencias de clase B desde el SNC. A esta cantidad, se le deben sumar las 24 municipalidades provinciales capitales de departamento que iniciaron la operación del SNC, lo que da un total de 109 municipalidades provinciales que evaluarán y emitirán licencias de clase B desde el SNC, gracias a la asistencia técnica por parte de esta Dirección al 93% del total del universo Municipalidades Provinciales, así como, a las pasantías, capacitaciones y reuniones virtuales y presenciales sostenidas.

- ✓ De este modo se puede cubrir un 85% del territorio nacional, respecto a la accesibilidad de los ciudadanos al servicio de evaluación y obtención de una Licencia de Conducir de Clase B, ya que un ciudadano de una provincia que no está integrada al Sistema Nacional de Conductores (SNC), podrá acudir a otra provincial integrada al SNC, en un lapso de máximo 3 horas de su domicilio.

Asimismo, cabe señalar que mediante Decreto Supremo N° 025-2024-MTC, se estableció un cronograma de implementación de la infraestructura vial de los Centros de Evaluación, que permite que las Municipalidades Provinciales integradas al Sistema Nacional de Conductores puedan continuar evaluando con el circuito provisional que cuentan hasta la implementación progresiva establecida en la referida norma, la misma que inicia en agosto del presente año y culmina el 30 de abril de 2026. Por ello, es innecesario y no técnico otorgar una ampliación o prórroga de plazo respecto a la integración de Licencia de Conducir de clase B.

3. En adición a lo expuesto debemos señalar lo siguiente:

Afectación al principio de coherencia normativa

La Autógrafa de Ley establece que los servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica también pueden ser brindados por los gobiernos regionales, locales, hospitales y postas siempre y cuando cuente con recursos humanos (servidores),

logística, instalaciones, procedimientos e infraestructuras debidamente garantizadas; además señala que, los profesionales a cargo de las evaluaciones o capacitaciones a los aspirantes a una licencia de conducir, de encontrarse responsables en cualquier **procedimiento administrativo sancionador,** serán **inhabilitados por un periodo de diez años** para poder ejercer funciones en cualquier otra entidad que integre el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

Sin embargo, la responsabilidad de los servidores civiles a la que hace referencia la Autógrafa debe regirse por el régimen del **procedimiento administrativo disciplinario** establecido en la Ley N° 30057, Ley del Servicio Civil, régimen que constituye el marco único y exclusivo aplicable a las personas que prestan servicios en las entidades públicas del Estado; debiendo precisar que las faltas de carácter disciplinario, según lo establecido en el artículo 85 de la citada Ley, pueden ser sancionadas con **suspensión temporal o con destitución**, dependiendo de su gravedad, las mismas que son diferentes a la sanción propuesta en la Autógrafa de ley.

Al respecto, debemos tener en consideración la definición del principio de coherencia normativa establecida por el Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional en el fundamento jurídico N°48 de la Sentencia EXP. N°047-2004-AI/TC, que señala:

*"48. De lo dicho se concluye que la normatividad sistémica descansa en la **coherencia normativa**. Dicha noción implica la existencia de la unidad sistémica del orden jurídico, lo que, por ende, indica la existencia de una relación de armonía entre todas las normas que lo conforman.*

Asimismo, presupone una característica permanente del ordenamiento que hace que este sea tal por constituir un todo pleno y unitario.

Ella alude a la necesaria e imprescindible compenetración, compatibilidad y conexión axiológica, ideológica, lógica, etc., entre los deberes y derechos asignados; amén de las competencias y responsabilidades establecidas que derivan del plano genérico de las normas de un orden constitucional". (El subrayado es nuestro)

Por tanto, la Autógrafa de Ley bajo análisis contraviene el principio de coherencia normativa, al no ser coherente con lo establecido en la Ley N° 30057, Ley del Servicio Civil.

Falta de justificación de la Autógrafa de Ley

Cabe señalar que, el artículo 2 de la Ley N° 26889, Ley marco para la producción y sistematización legislativa, establece que los proyectos normativos deben estar debidamente sustentados en una exposición de motivos. Asimismo, el artículo 7 del Reglamento de la Ley marco para la producción y sistematización legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, precisa que la exposición de motivos describe el contenido de la propuesta normativa, indicando su objeto y finalidad, sus antecedentes, marco jurídico y las habilitaciones en cuyo ejercicio se dicta, así como su justificación de manera detallada, operando como sustento de su elaboración y aprobación. Asimismo, fundamenta la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada, jurisprudencia y doctrina que se ha utilizado para su elaboración. En tal sentido, incluye, necesariamente, el fundamento técnico que justifica la necesidad de la aprobación de la norma, el análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la misma y el análisis del impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.

Asimismo, el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República[11] señala que la Exposición de Motivos contiene la fundamentación de la propuesta, la cual "*contiene la identificación del problema, análisis del estado actual de la situación fáctica o jurídica que se pretende regular o modificar y la precisión del nuevo estado que genera la propuesta, el análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley, el análisis del marco normativo; y, cuando corresponda, el análisis de las opiniones sobre la propuesta*".

El artículo 9 del citado Reglamento señala que, como parte del análisis de impactos se debe conocer en términos cuantitativos y/o cualitativos los efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permita cuantificar los costos y beneficios, o en su defecto, posibilite apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. No se debe limitar al análisis de materias únicamente patrimoniales y/o presupuestales. Asimismo, la necesidad de la norma debe estar debidamente justificada dada la naturaleza de los problemas existentes, los costos y beneficios probables de la aprobación y aplicación de la norma y los mecanismos alternativos que existan para solucionar dichos problemas.

En ese mismo sentido, cabe destacar que el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República dispone que las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos donde se expresen sus fundamentos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, y el análisis costo-beneficio de la futura norma legal.

El Análisis de impactos (económico, social, político, institucional, ambiental, etc.) debe determinar el beneficio en favor de los ciudadanos, asimismo, se debe evitar la frase genérica *la presente ley no irroga gasto*[12].

En esa línea, el adecuado desarrollo del Análisis Costo Beneficio (ACB) debe permitir advertir la necesidad, viabilidad y oportunidad de la regulación. Asimismo, dicho análisis integral "debe incluir las razones por las cuales la norma no solo es viable sino que es necesaria"[13].

El análisis señalado, es imprescindible en el contexto actual de nuestro ordenamiento jurídico, que se caracteriza por una tendencia a la sobrerregulación, "inflación legislativa" o "inflación normativa"; que como bien ya ha señalado la doctrina, "tiene graves consecuencias sobre el ordenamiento jurídico porque, al final de cuentas, este termina siendo excesivamente complejo, confuso, disperso y, en algunos casos, encontramos normas que sobran o que parecen innecesarias"[14].

Al respecto, el Dictamen que sustenta la Autógrafa de Ley no ha considerado en el análisis técnico - legal, los siguientes aspectos:

i. No se encuentra definido el problema público que se busca atender, ni se presenta evidencia cuantitativa ni cualitativa que sustente su existencia, magnitud e impacto, asimismo, no se identifican los grupos afectados con el supuesto problema público que se busca solucionar; por lo tanto, se evidencia una falta de justificación respecto a la necesidad de la Autógrafa de Ley.

---

11 Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República, aprobado por Acuerdo de Mesa Directiva 106-2020-2021/MESA-CR. Página 83.

12 MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. Guía de Técnica Legislativa para elaboración de Proyectos Normativos de las Entidades del Poder Ejecutivo. Lima, 2018, p. 58.

13 Asociación Civil TRANSPARENCIA. Guía para la evaluación de proyectos de ley. Lima, 2008, p. 33.

14 GONZALEZ GOMEZ, Agapito. La importancia de la técnica legislativa, p. 134. En: http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/650B029B82E65D1D0525773800642477/$FILE/La_importancia_de_la_t%C3%A9cnica_legislativa.pdf

ii. No se considera que el Decreto Supremo Nº 007-2016-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, establece los procedimientos administrativos para el otorgamiento, revalidación, recategorización, suspensión y cancelación de licencias; también regula aspectos relacionados con los centros médicos, escuelas de conductores y centros de evaluación para la obtención de licencias de conducir, incluyendo sus requisitos y condiciones de operación; por lo tanto, en el análisis técnico - legal se debe considerar dicho marco legal, con la finalidad de no reproducir disposiciones que ya se encuentran desarrolladas en el referido reglamento.

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

Atentamente,

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

Proyecto de Ley: 1898/2021-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **13** de **mayo** del **2025**

Habiendo sido observada la autógrafa de ley, pase a la comisión de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY DE LAS ENTIDADES COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

CAPÍTULO I

OBJETO DE LA LEY Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Artículo 1. Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley es regular diversos aspectos de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

Artículo 2. Entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir son personas jurídicas de derecho privado que, previa autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), realizan evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica a las personas que buscan acceder a una licencia de conducir en todas sus clases, categorías y modalidades existentes. Estas entidades están constituidas por centros médicos para la evaluación del conductor, escuelas de conductores y centros de evaluación para licencias de conducir.

Artículo 3. Servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica desde el Estado

El Estado, mediante los gobiernos regionales, gobiernos locales, hospitales y postas, también puede ofrecer servicios de evaluación médica, capacitación y evaluación teórica y práctica a las personas que buscan acceder a una licencia de conducir, solo si cuentan con los recursos humanos, logística, instalaciones, procedimientos e infraestructura debidamente garantizados, de acuerdo con las exigencias establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

CAPÍTULO II

CENTROS MÉDICOS PARA LA EVALUACIÓN DEL CONDUCTOR

Artículo 4. Autorización y vigencia

4.1. Para solicitar autorización de constitución de centro médico para la evaluación del conductor, la persona jurídica debe contar previamente con la autorización del Ministerio de Salud (Minsa), como entidad prestadora de salud, en la categoría que este disponga. Dicha solicitud se presenta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que la expide una vez que la persona jurídica haya cumplido con las condiciones de acceso establecidas.

4.2. El periodo de autorización establecido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es de cinco años y la renovación se solicita a este antes de la fecha de vencimiento de dicha autorización.

4.3. En caso de comprobación de actos dolosos y delitos que afecten el procedimiento de expedición de licencias de conducir, la autorización de los centros médicos para la evaluación del conductor implicados en estos es cancelada de manera inmediata, sin perjuicio de las sanciones a que hubiera lugar.

Artículo 5. Evaluación médica del conductor

5.1. La evaluación médica debe ser especializada, de acuerdo con la clase y categoría de la licencia de conducir. Esta incluye exámenes, pruebas y tests integrados en las siguientes áreas clínicas: laboratorio, psicología, medicina, audiometría y visiometría.

5.2. Todas estas evaluaciones están a cargo de profesionales de la salud especializados, colegiados y con experiencia en el rubro, quienes efectúan la evaluación de manera independiente, bajo criterio ético y profesional y responsabilidad funcional. Para este objetivo, respetan en todo momento los procedimientos establecidos por el Ministerio de Salud (Minsa) y los protocolos de control dispuestos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

5.3. *Las pruebas psicológicas equilibran los estándares internacionales y la realidad cognitiva del conductor peruano, para cumplir con su propósito principal de determinar correcta y adecuadamente la capacidad de este en la conducción de vehículos motorizados.*

<u>Artículo 6</u>. Requisitos para la autorización y el funcionamiento de los centros médicos de evaluación al conductor

Para la autorización de los centros médicos de evaluación al conductor, estos deben cumplir como mínimo con los siguientes requisitos:

a) *Naturaleza jurídica. Cuentan con personería jurídica de derecho privado, designan a sus representantes legales vigentes y cuentan previamente con la autorización del Ministerio de Salud (Minsa) como entidad prestadora de salud. Para el caso de entidades públicas que participen de la oferta de servicios de evaluación al conductor, estas se regirán por la normativa vigente.*

b) *Recursos humanos. Cada área clínica está a cargo de un profesional de la especialidad correspondiente y con la debida experiencia. Las profesiones consideradas para dichas áreas son Enfermería, Tecnología Médica, Biología, Microbiología, Química Farmacéutica, Psicología, Oftalmología, Otorrinolaringología 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.*

c) *Infraestructura y equipamiento. Los centros médicos de evaluación al conductor cuentan con infraestructura y equipamiento según la normativa vigente del Ministerio de Salud (Minsa). Asimismo, disponen de una plataforma tecnológica integral (equipos informáticos, identificadores biométricos, cámaras de video, equipo psicosensométrico, etcétera).*

<u>Artículo 7</u>. Protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor

El proceso de evaluación médica y psicológica del conductor está establecido en un protocolo en el que se define los test, pruebas y exámenes, formatos, orden, tiempos, parámetros y casos especiales. Dicho protocolo es establecido y

aprobado por el órgano competente del Ministerio de Salud (Minsa), incluye procedimientos de control para garantizar la transparencia de las evaluaciones y es estandarizado por cada clase y categoría.

CAPÍTULO III

ESCUELAS DE CONDUCTORES

Artículo 8. Autorización y vigencia

8.1. La autorización de funcionamiento para escuelas de conductores es solicitada ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que la expide una vez que la persona jurídica haya cumplido con todas las condiciones de acceso establecidas por el reglamento. El tiempo de vigencia de la autorización es de cinco años. Las escuelas pueden ser autorizadas para capacitar a los aspirantes a todas las clases y categorías de licencias de conducir, de manera integral o solo a una clase de licencia.

8.2. En caso de comprobación de actos dolosos y delitos que afecten el procedimiento de expedición de licencias de conducir, la autorización de la escuela de conductores implicada es cancelada de manera inmediata, sin perjuicio de las sanciones a que hubiera lugar.

Artículo 9. Capacitación

9.1. Las actividades de capacitación de las escuelas de conductores, sean cursos, talleres o programas, son establecidas por el programa de estudios para el conductor de dichas escuelas y son impartidas a los aspirantes a todas las clases y categorías de licencias de conducir, en sus tres modalidades (otorgamiento, recategorización y revalidación), tomando como referencia la siguiente directriz:

a) Otorgamiento. Dirigido a aspirantes a conductores. Los cursos de formación desarrollan las materias fundamentales de tránsito, transporte y seguridad vial.

b) Recategorización. Orientado a conductores que aspiran a escalar a otra categoría. Los cursos de profesionalización se orientan a

especializar al conductor para la clase y categoría de licencia de conducir a la que postula.

c) Revalidación. Diseñado para conductores que tienen la licencia vencida. Los cursos de actualización se orientan a nivelar a los conductores en materias de la nueva normativa de tránsito y transporte, y a sensibilizarlos en su rol frente a la sociedad.

9.2. Las escuelas de conductores tienen la finalidad de impartir todos los cursos, talleres y programas de capacitación en materia de tránsito, transporte y seguridad vial que propongan el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y autoridades conexas. Todos estos programas tienen como objetivo formar, profesionalizar, actualizar, especializar, sensibilizar y rehabilitar al conductor. Para ello, los contenidos de la currícula y los sílabos se diseñan de acuerdo con los objetivos a alcanzar.

9.3. Las clases prácticas de conducción incluidas en las actividades de capacitación no deben superar el 30 % del número de horas totales de dicha capacitación.

<u>Artículo 10</u>. Requisitos para la autorización y el funcionamiento de las escuelas de conductores

10.1. Naturaleza jurídica. Cuentan con personería jurídica de derecho privado, designan a sus representantes legales vigentes y tienen entre sus fines u objeto social la enseñanza, capacitación o formación académica y práctica de conductores.

10.2. Recursos humanos. Las escuelas de conductores se respaldan obligatoriamente en un equipo de profesionales que garanticen la formación, profesionalización y actualización de conductores.

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

a) Director, que cuente con grado académico y posgrado en carreras vinculadas a educación e ingenierías.

b) *Instructor teórico, con educación superior técnica o universitaria en carreras vinculadas a educación e ingenierías.*

c) *Instructor práctico en conducción, con educación superior técnica como mínimo y licencia de conducir vigente de la misma categoría o superior al nivel al que aspira el aspirante a la licencia de conducir.*

d) *Profesional en mecánica automotriz o similar, para contenidos específicos.*

e) *Profesional en salud, para capacitar en salud laboral y primeros auxilios.*

f) *Profesional en Psicología, para sensibilizar al conductor que lo requiera.*

10.2.2. Todos estos profesionales cuentan con la experiencia correspondiente con sus cargos; además, son capacitados, profesionalizados cuando corresponda y certificados de acuerdo con las pautas brindadas por la autoridad correspondiente, y homologados dentro de un registro de alcance nacional.

10.2.3. Un profesional puede asumir más de una función siempre y cuando cumpla con todos los requisitos establecidos para cada una de ellas.

10.3. Infraestructura. Las escuelas de conductores tienen aulas académicas para la enseñanza de conocimientos que cumplan con las características requeridas por el Ministerio de Educación (Minedu), ambientes administrativos, un 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 se avienen a los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Cuando el aspirante a la licencia de conducir cuente con las habilidades suficientes para conducir el vehículo respectivo (en un tiempo superior al 30 % de las horas prácticas establecidas), puede

completar las horas prácticas de aprendizaje y formación en las vías públicas, para lo cual cuenta con la autorización de la autoridad competente.

10.4. Flota vehicular. Las escuelas de conductores cuentan, como mínimo, con un vehículo en óptimo estado, propio o de terceros, por cada categoría en la que capacitan. Para la instrucción de alumnos nóveles, el vehículo tiene características especiales (doble comando) que ayudan al aprendizaje y seguridad de estos.

10.5. Equipamiento. Las escuelas de conductores cuentan obligatoriamente con una plataforma tecnológica integral (equipos informáticos, identificadores biométricos, cámaras de video, simuladores, etcétera) para brindar los servicios de capacitación en condiciones óptimas, lo cual incluye también a los equipos para la enseñanza teórico-práctica de mecánica y de primeros auxilios.

10.6. Régimen académico. El programa de estudios para el aspirante a la licencia de conducir se diseña y desarrolla por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el cual lo publica en su portal web institucional en colaboración con entidades vinculadas al sector. El referido programa cuenta con todos los contenidos desarrollados en detalle y con el material impreso de cada curso y cada tema. Estos entregables corresponden al material oficial. Su uso y entrega es obligatorio en todas las escuelas de conductores a nivel nacional, y es actualizado periódicamente. Los contenidos se desarrollan de acuerdo con las evaluaciones de conocimiento, de tal manera que se garantice la formación integral, correcta y actualizada para cada conductor.

CAPÍTULO IV

CENTROS DE EVALUACIÓN PARA LICENCIAS DE CONDUCIR

Artículo 11. Autorización y restricciones

11.1. La autorización de funcionamiento para centros de evaluación para licencias de conducir se otorga mediante un proceso especial de autorización de facultades a la empresa privada bajo condiciones

especiales, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

11.2. El centro de evaluación para licencias de conducir está impedido de desempeñarse como escuela de conductores o centro médico para evaluación del aspirante a la licencia de conducir, así como de tener entre sus socios, directivos, gerentes o trabajadores a personal que labore en estos últimos bajo cualquier modalidad. El incumplimiento de esta disposición acarrea la caducidad de su autorización como centro de evaluación.

11.3. Los centros de evaluación evalúan a los aspirantes a licencias de conducir de todas las clases y categorías o de una sola clase.

Artículo 12. Evaluaciones

Las evaluaciones para licencias de conducir recaen en dos competencias:

a) Evaluación teórica. Evalúa conocimientos en normativa de tránsito, transporte, seguridad vial, mecánica básica, salud laboral y calidad de servicio.

b) Evaluación práctica. Evalúa habilidades en la conducción, dominio y control del vehículo; respeto al peatón; respeto a los usuarios de la vía; respeto a las señales de tránsito; pericia para la conducción en la vía pública y seguridad vial.

Artículo 13. Requisitos para la autorización y el funcionamiento de los centros de evaluación para licencias de conducir

13.1. Naturaleza jurídica. Cuentan con personería jurídica de derecho privado, con la vigencia acreditada de la designación de sus representantes legales y con el señalamiento de sus fines u objeto social.

13.2. Recursos humanos. Disponen de un equipo de profesionales que garantizan la correcta aplicación de las evaluaciones teórica y práctica.

13.2.1. Este equipo está conformado por los siguientes profesionales:

a) Director, que cuente con grado académico y posgrado en carreras afines a gestión, educación o ingenierías; supervisa

todo el proceso de evaluación y garantiza la transparencia de este.

b) Evaluador teórico, encargado de aplicar la evaluación de conocimientos; bajo responsabilidad, cuenta con título profesional en carreras afines a educación o ingenierías.

c) Evaluador práctico, encargado de aplicar los protocolos de evaluación práctica de manejo; bajo responsabilidad, tiene título profesional en carreras afines a educación e ingenierías y licencia de conducir vigente en la misma categoría o superior al nivel al que aspira el aspirante a la licencia de conducir.

d) Operador tecnológico, encargado de la operatividad de todos los equipos y mecanismos tecnológicos e información; bajo responsabilidad, tiene título profesional en Informática o Ingeniería de Sistemas.

13.2.2. Ningún profesional puede asumir más de una función, pero sí está permitido el incremento de profesionales en una misma función, ante lo cual uno de ellos debe asumir la jefatura a fin de garantizar la atención y la capacidad operativa.

13.2.3. Todos estos especialistas cuentan con la experiencia correspondiente a sus cargos y, además, son capacitados y certificados por la autoridad correspondiente, así como homologados dentro del Registro Nacional de Evaluadores, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

13.3. Infraestructura. Los centros de evaluación para licencias de conducir cuentan con ambientes amplios y una plataforma tecnológica integral (equipos informáticos, identificadores biométricos, cámaras de video, pantallas, etcétera), para brindar los servicios de evaluación dentro del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

13.3.1. Los ambientes garantizan 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 es visualizado en tiempo real en las pantallas del ambiente destinado a sala de espera o atención al público, a fin de establecer un mecanismo de transparencia de primera mano.

13.3.2. Adicionalmente, para las prácticas de habilidades en la conducción, los centros de evaluación para licencias de conducir cuentan 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, para lo cual se cuenta con el permiso de la autoridad competente.

13.4. Flota vehicular. Los centros de evaluación para licencias de conducir cuentan, como mínimo, con un vehículo propio o de terceros, en óptimo estado, por cada categoría a evaluar. Para la evaluación de alumnos nóveles, el vehículo debe poseer características especiales (doble comando) para prevenir imprevistos y preservar en todo momento la seguridad en las vías.

<u>Artículo 14</u>. Protocolo de evaluación del conductor

14.1. El protocolo de evaluación del conductor establece todos los procedimientos que deben cumplirse para evaluar al aspirante a una licencia de conducir. Estos procedimientos son estándares en todo el país y se deben aplicar en todos los departamentos con el mismo nivel de dificultad.

14.2. 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 lo cual debe haber respaldo tecnológico. Este protocolo especializado es elaborado por el órgano competente del

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), para lo cual se puede recibir la colaboración y asesoría de entidades vinculadas al procedimiento.

14.3. Las evaluaciones deben ser aplicadas en línea y los resultados dados en tiempo real a los aspirantes a la licencia de conducir, quienes están identificados por el sistema en todo momento de la evaluación. Asimismo, estas evaluaciones se aplican según el protocolo y con el uso de mecanismos tecnológicos para garantizar transparencia.

14.4. Los mecanismos para garantizar un alto nivel de evaluación son:

a) Protocolo de evaluación del aspirante a la licencia de conducir.

b) Programa de estudios para el aspirante a la licencia de conducir.

c) Balotario de preguntas oficial del Ministerio de Transportes Comunicaciones (MTC).

d) Sistema de simulacro teórico.

e) Sistema de evaluación en tiempo real.

f) ISO 9001 y 39001 como mínimo.

14.5. Las evaluaciones teóricas de conocimientos deben ser aplicadas para las tres modalidades de obtención (otorgamiento, recategorización y revalidación), salvo excepciones. En el caso de las evaluaciones prácticas, estas se aplican en las modalidades de otorgamiento y recategorización.

CAPÍTULO V

REQUISITOS PARA LAS ENTIDADES COMPLEMENTARIAS DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

***Artículo 15.* Cantidad**

Con la finalidad de que no disminuya la calidad de los servicios brindados por las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) determina el cumplimiento de los requisitos para la autorización, respetando la libre competencia, evitando monopolios y restricciones innecesarias en el mercado.

<u>Artículo 16</u>. Capacidad, operatividad y tiempos mínimo y máximo

16.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) define la capacidad operativa de todas las entidades complementarias que intervienen en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, la cual debe tomar en cuenta los siguientes indicadores: tiempos mínimo y máximo de los procesos internos, número de profesionales registrados, capacidad de infraestructura y horario de atención.

16.2. Los procesos de evaluación o capacitación se realizan en orden secuencial.

16.3. Los indicadores referidos en el párrafo 16.1 son calculados para monitorear de manera constante a las entidades complementarias que intervienen en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir e iniciar acciones de supervisión cuando los resultados estén fuera de rango.

<u>Artículo 17</u>. Condiciones de operatividad

17.1. Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir transmiten sus actividades operativas de atención, capacitación y evaluación en tiempo real al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran). Dicho ministerio dispone el tiempo en el que esta superintendencia almacena la información transmitida por las entidades complementarias, las que conservan por un año los expedientes administrativos de los aspirantes a la licencia de conducir en físico para su posterior verificación.

17.2. Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir cuentan con una plataforma tecnológica de hardware y software compatible con la tecnología del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para operar con solvencia, y esta debe conectarse a internet con una dirección y ubicación geográfica fija y única.

17.3. Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir pueden evaluar o capacitar a aspirantes a la licencia de conducir

o conductores que estén domiciliados en el departamento, según indique su documento nacional de identidad (DNI), o donde las entidades complementarias estén autorizadas a operar.

17.4. La fiscalización de las evaluaciones se realiza de manera electrónica, usando identificadores biométricos que cuenten con reconocimiento facial, cámaras y otros mecanismos que aseguren la plena identificación de los aspirantes a la licencia de conducir y conductores. Esta fiscalización la realiza la autoridad competente o un tercero que cumpla con los requisitos dispuestos en el reglamento.

Artículo 18. Responsabilidad profesional

Todos los profesionales responsables de evaluar o capacitar a aspirantes a una licencia de conducir, de encontrarse responsables en cualquier procedimiento administrativo sancionador, son inhabilitados por un periodo de diez años para poder ejercer funciones en cualquier otra entidad que integre el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, sin perjuicio de que se les inicie acciones judiciales o penales por parte del órgano sancionador.

Artículo 19. Centro de capacitación y certificación de instructores y evaluadores

19.1. Todos los instructores de las escuelas de conductores, los examinadores de los centros de evaluación para licencias de conducir y sus respectivos directores son entrenados, evaluados y certificados en un centro de capacitación designado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) mediante cualquier tipo de convenio, cesión o mecanismo que se requiera para dicho fin.

19.2. La certificación tiene una vigencia de dos años, con capacitaciones periódicas que permitan la actualización de conocimientos.

19.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) establece un sistema de formación basado en cursos modulares y evaluaciones periódicas, permitiendo a los profesionales mantenerse actualizados.

Artículo 20. Sanciones, infracciones e impedimentos

20.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) se encarga de fijar el régimen de infracciones y sanciones de las entidades complementarias del sistema, a nivel nacional, respetando el principio de razonabilidad.

20.2. Están impedidos de ser representantes legales, miembros del directorio, asesores o trabajadores de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir las personas que estén laborando en cualquier modalidad en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en gobiernos regionales o gobiernos locales, o aquellos representantes legales o directores e instructores de alguna entidad complementaria del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir que haya sido cancelada por cualquier motivo siguiendo el debido procedimiento y con resolución firme, de ser el caso.

Artículo 21. Resolución de extinción de autorización

La resolución de extinción de autorización para el funcionamiento como entidad complementaria del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir es emitida de acuerdo con las siguientes causales:

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

b) Renuncia.

c) Extinción de la persona jurídica.

d) Cancelación definitiva impuesta mediante acto administrativo firme o que agote la vía administrativa.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Asociatividad de las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir pueden asociarse con la finalidad de ayudar 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 mejorar

la calidad del servicio. Las asociaciones ya existentes adecúan sus fines a lo señalado en la presente disposición complementaria.

SEGUNDA. Portal de transparencia de la emisión de certificados de entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) implementa un portal de transparencia que permita visualizar a las entidades complementarias del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, a las autoridades competentes y a todos los ciudadanos interesados en el proceso de emisión de certificados de dichas entidades a nivel nacional, en concordancia con el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

TERCERA. Implementación del centro de homologación para la certificación de instructores y evaluadores, así como de su registro

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) implementa el centro de homologación para la certificación de los instructores y evaluadores y, asimismo, el registro de estos profesionales.

CUARTA. Reestructuración del sistema de categorías de licencia de conducir

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) reestructura el sistema de categorías en el proceso de expedición de las licencias de conducir, tomando en cuenta la edad, la experiencia, los vehículos a conducir y la actividad de transporte.

QUINTA. Migración al sistema estandarizado de licencias de conducir clase B

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) inicia el proceso de migración o canje de las licencias de conducir clase B a un único y estandarizado sistema nacional de licencias de conducir de esta clase. El tiempo de migración no debe superar los ciento veinte días calendario una vez aprobado el nuevo Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

SEXTA. Actualización y revisión periódica del balotario de preguntas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) realiza la revisión y la actualización periódica del balotario de preguntas utilizado en las evaluaciones teóricas para la obtención y renovación de licencias de conducir.

El balotario actualizado debe publicarse en el portal web oficial del MTC, garantizando transparencia y accesibilidad para todos los aspirantes a una licencia de conducir.

SÉPTIMA. Reglamentación y adecuación normativa

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor de noventa días hábiles contados a partir de su entrada en vigor y establece en este el plazo la adecuación de la normativa vigente correspondiente para su aplicación en forma gradual.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Nuevo plazo de integración de las licencias de conducir de la clase B

El plazo de integración de las licencias de conducir de la clase B al Sistema Nacional de Conductores en todo el territorio nacional se fija al 30 de diciembre de 2025 para los gobiernos regionales, municipalidades provinciales y municipalidades distritales, debiendo el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictar las normas pertinentes con el fin de facilitar de manera progresiva dicha integración, reduciendo el proceso y eliminando los sobrecostos para la obtención de la licencia de conducir de la clase B.

Comuníquese a la señora Presidenta de la República para su promulgación.

En Lima, a los dieciséis días del mes de abril de dos mil veinticinco.

EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República

CARMEN PATRICIA JUÁREZ GALLEGOS
Primera Vicepresidenta del Congreso de la República

A LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA