

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
14355/2025-CR RU 2265899

01 ABRIL 2026 09:14 a. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: CMEDINA

**PROYECTO DE LEY QUE FACULTA A LOS
ESTABLECIMIENTOS DE SALUD PÚBLICA PARA LA
EMISIÓN DE CERTIFICADOS DE APTITUD
PSICOSOMÁTICA PARA LICENCIAS DE CONDUCIR
CLASE B2C Y FOMENTA LA ECONOMÍA DEL
MOTOTAXISTA**

El congresista JUAN BARTOLOME BURGOS OLIVEROS, integrante del Grupo Parlamentario Podemos Perú, en ejercicio del derecho a iniciativa de formación de leyes que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política, y en concordancia con los artículos 67°, 74°, 75°, y, 76° del Reglamento del Congreso, pone a consideración el siguiente Proyecto de Ley:

Fórmula legal

**LEY QUE FACULTA A LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD PÚBLICA PARA LA
EMISIÓN DE CERTIFICADOS DE APTITUD PSICOSOMÁTICA PARA LICENCIAS DE
CONDUCIR CLASE B2C Y FOMENTA LA ECONOMÍA DEL MOTOTAXISTA**

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto descentralizar el acceso a las evaluaciones médicas para la obtención, revalidación y recategorización de licencias de conducir de Clase B2C, permitiendo que los certificados de aptitud psicosomática sean emitidos por cualquier establecimiento de salud público a nivel nacional, con el fin de reducir los costos operativos de los trabajadores del transporte menor.

Artículo 2.- Modificación del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir

Modifíquese el artículo correspondiente del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N°007-2016-MTC y sus modificatorias, bajo el siguiente texto:

"El certificado de salud para licencias de conducir de Clase B2C podrá ser expedido por Centros Médicos autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o, en su defecto, por cualquier establecimiento de salud público (Hospitales del MINSA, Centros de Salud, Postas Médicas o Hospitales de EsSalud) que cuente con las especialidades requeridas para la evaluación de aptitud física y mental. Los resultados de dichas evaluaciones serán vinculantes para el Sistema Nacional de Conductores."

Artículo 3.- Gratuidad o Tarifa Social

Los establecimientos de salud públicos referidos en el artículo anterior aplicarán una tarifa social no mayor al 1% de la UIT, por concepto de examen médico para conductores de vehículos menores debidamente agremiados o autorizados por sus respectivas municipalidades distritales.

Artículo 4.- Interconexión Digital

El Ministerio de Salud y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordinan en un plazo no mayor a sesenta (60) días calendario la habilitación de los accesos biométricos y de sistema necesarios para que los médicos de los centros públicos puedan registrar los resultados directamente en el Sistema Nacional de Conductores.

2



Firmado digitalmente por:
LAURA ROJAS Judith FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/03/2026 16:36:14-0500



Firmado digitalmente por:
BURGOS OLIVEROS Juan
Bartolome FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/03/2026 00:10:12-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 31/03/2026 16:09:26-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/03/2026 15:29:44-0500



Firmado digitalmente por:
JUAREZ CALLE Heidy
Lisbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/03/2026 16:00:17-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS Jose
Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/03/2026 15:33:04-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Fundamentación

En el Perú, el transporte en vehículos menores, específicamente el mototaxi, constituye uno de los pilares de la movilidad urbana en zonas periféricas y provincias, además de ser una fuente de autoempleo para más de un millón de peruanos. Cabe señalar que, el mototaxista no es un actor aislado en el sistema de transportes; es, en la inmensa mayoría de los casos, un padre de familia, un joven que costea sus estudios o un adulto mayor que no encontró espacio en el mercado laboral formal. Detrás de cada unidad de tres ruedas hay una historia de esfuerzo que empieza a las cinco de la mañana y termina cuando la última luz de la avenida se apaga.

En ese contexto, cabe precisar que, actualmente, el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias exige que el examen médico sea realizado exclusivamente en centros médicos autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, lo que ha generado un mercado cerrado donde los costos del certificado médico oscilan entre los S/200.00 y S/350.00, dependiendo de la región y la demanda. Para un mototaxista promedio, cuyo ingreso diario líquido puede rondar los S/ 40.00 a S/ 60.00 tras descontar combustible y mantenimiento, el costo de este certificado representa casi una semana de trabajo.

Es decir, mientras el Estado le exige al mototaxista formalidad para garantizar la seguridad vial, le impone barreras económicas que hacen que esa formalidad sea un lujo inalcanzable. Aunado a ello, la crisis de combustibles y el incremento de la inflación han golpeado severamente la rentabilidad del sector, y, los mototaxistas enfrentan gastos adicionales como el SOAT (cuyo precio para vehículos menores es proporcionalmente más alto que para autos), revisiones técnicas anuales y tasas municipales.

No hay que olvidar que, nuestra Constitución Política, en su artículo 22°, establece que el trabajo es un deber y un derecho, y es la base del bienestar social y un medio de realización de la persona. Sin embargo, el derecho al trabajo no es solo la facultad de ejercer una ocupación, sino que el Estado tiene el deber de no imponer trabas irrazonables para su ejercicio. Lo que significa que, el restringir la emisión de certificados médicos a una red limitada de clínicas privadas que operan bajo lógicas de mercado de oferta y demanda, el Estado está precarizando el derecho al trabajo del mototaxista.

En ese sentido, el certificado médico se convierte en la llave de paso para la legalidad, y, si esa llave tiene un precio prohibitivo, el Estado está empujando al ciudadano a la informalidad. Por lo que, al permitir que cualquier entidad de salud pública (Hospitales del MINSA, Essalud, Postas) emita este documento, estamos democratizando el derecho al trabajo, permitiendo que el ciudadano cumpla con la ley sin sacrificar el pan de su mesa. Del mismo modo, el permitir que el Sistema de Salud Público emita estos certificados rompe el oligopolio de las clínicas privadas autorizadas, ya que, se garantiza una cobertura geográfica mayor y, sobre todo, se permite la aplicación de tasas administrativas reguladas en el TUPA que son significativamente menores a los precios del mercado privado, lo que, reduce directamente el costo de formalización, incentivando que miles de conductores que hoy circulan con brevets vencidos o sin licencia se pongan a derecho.

Si bien, a menudo se argumenta que la rigurosidad de las clínicas privadas garantiza la seguridad vial, la realidad nos dice lo contrario, pues, el sistema actual ha generado un mercado negro de certificados delivery donde, a pesar del control biométrico, la corrupción se filtra por las grietas de la falta de supervisión estatal directa sobre entes privados. Al trasladar esta facultad a la salud pública, recuperamos el control ético del proceso.

4

En ese sentido, la propuesta no vulnera la seguridad vial, ya que los estándares de evaluación (vista, oído, psicología y medicina general) son los mismos que aplican los establecimientos públicos para otros certificados de salud oficiales, y, representa un hito en la legislación de transportes, pues al permitir que la salud pública sea la garante de la aptitud de nuestros mototaxistas, estamos reafirmando que la salud es un derecho y no un negocio, y que el Estado confía en sus propias instituciones para servir a su gente.

Efecto de la vigencia de la norma sobre la legislación nacional

La ley no contraviene la Constitución Política del Perú; por el contrario, garantiza el derecho al trabajo y la igualdad ante la ley. No requiere presupuesto adicional del Tesoro Público, ya que se financia con las tasas administrativas que los conductores pagarán en los centros de salud estatales.

El efecto de la vigencia de esta norma en el ordenamiento jurídico implica la ruptura del monopolio de las Entidades de Salud Autorizadas, pues, actualmente, el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir establece un sistema de exclusividad que supedita la validez de un

acto administrativo (la emisión de la licencia) a un examen previo realizado obligatoriamente por privados.

De otro lado, la norma produce un efecto de seguridad jurídica y pacificación social, pues, al eliminar la barrera económica que impide la renovación de licencias, se reduce la población de conductores que circulan al margen de la ley, armonizando el derecho a la seguridad vial con el derecho al trabajo.

Análisis Costo-Beneficio

Para el Ciudadano:

Ahorro directo de hasta el 70% en el costo del trámite de licencia.

Mayor facilidad para encontrar centros de evaluación cerca de su domicilio.

Para el Estado:

Incremento en los niveles de formalización del transporte menor.

Mejora en el control de la seguridad ciudadana al tener conductores debidamente registrados e identificados.

Los ingresos por las tasas médicas en hospitales públicos contribuirán al presupuesto del sector salud.

5

Vínculo con el Acuerdo Nacional y la Agenda Legislativa

Este proyecto se alinea con las siguientes políticas del Acuerdo Nacional:

Política de Estado 13: Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social:

Puesto que, permite que el ciudadano utilice la infraestructura de salud pública para trámites administrativos obligatorios. Así mismo, al facultar a los hospitales del Ministerio de Salud, para emitir certificados médicos, se garantiza el acceso universal y se elimina la barrera económica que hoy excluye a miles de transportistas.

Política de Estado 14: Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo: Puesto que, al reducir los costos de la licencia de conducir, esta ley actúa como un incentivo directo para que el mototaxista transite de la informalidad a un modelo de trabajo regulado y digno.

De otro lado, el proyecto se alinea con los siguientes ejes de la Agenda del Congreso de la República para el periodo actual:

Eje de Equidad y Justicia Social: Puesto que, el proyecto elimina la exclusión económica que sufren los transportistas de menores recursos, al permitir que el examen médico se realice en el sistema público de salud.

Eje de Competitividad y Desarrollo Económico: Puesto que, reduce las barreras de costos para la obtención de licencias Clase B2C, inyectando liquidez a la economía familiar y permitiendo que el mototaxista opere sin el riesgo de multas que quiebren su capital de trabajo.

Eje de Democracia y Estado de Derecho: Puesto que, al facilitar el acceso a la licencia legal, el Estado recupera el control sobre la identidad de los conductores. Así pues, un conductor con licencia vigente obtenida bajo el sistema público es un ciudadano integrado al sistema, lo que facilita las labores de fiscalización y prevención del delito en las ciudades.



Firmado digitalmente por:
PAREDES CASTRO Francis
Jhasmina FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 31/03/2026 16:57:51-0500