



**LEY QUE MODIFICA LA LEY 26272, LEY DEL SERVICIO NACIONAL DE ADIESTRAMIENTO EN TRABAJO INDUSTRIAL – SENATI SOBRE ESCUELA DE CONDUCTORES Y CAPACITACIONES.**

El Congresista de la República que suscribe, **ALEJANDRO SOTO REYES**, integrante del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política y los artículos 74 y 75 del Reglamento, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

**FÓRMULA LEGAL**

**LEY QUE MODIFICA LA LEY 26272, LEY DEL SERVICIO NACIONAL DE ADIESTRAMIENTO EN TRABAJO INDUSTRIAL – SENATI SOBRE ESCUELA DE CONDUCTORES Y CAPACITACIONES**

**Artículo 1.- Objeto de la ley**

El objeto de la presente ley es ampliar las actividades económicas formativas del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI con la finalidad de proporcionar formación profesional y capacitación a los trabajadores de las actividades productivas consideradas en la categoría I de la "Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas de las Naciones Unidas (Revisión 3)" y de todas las demás actividades de transporte de carga, pasajeros, instalación de patios, reparación de unidades, conducción de unidades, escuela de conductores, mantenimiento de unidades, gestión de flotas, seguridad del transporte, del pasajero y la carga contenidas en cualquier otra de las categorías de la misma Clasificación.

**Artículo 2.- Modificación del artículo 2 de la Ley 26272, Ley del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI**

Se modifica el artículo 2 de la Ley 26272, Ley del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI, el cual queda redactado de la siguiente manera:

**"Artículo 2.-**

**2.1** El SENATI, adicionalmente, podrá desarrollar actividades de capacitación igual o distintas de las comprendidas en el artículo anterior y participar en programas de investigación científica y tecnológica relacionados con el trabajo industrial y temas conexos.

**2.2** El SENATI se encuentra facultado para formar una Escuela de Conductores a fin de que los usuarios puedan adquirir las Licencias de Conducir de Categorías A-IIB y A-IIIB conforme a lo establecido en la Ley 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las escuelas de conductores.

**2.3** La vigencia del documento tramitado ante SENATI tendrá vigencia indefinida, con excepción de los controles médicos que señale el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los cuales deberán ser renovados una vez haya caducado su vigencia. En ese sentido, SENATI será la entidad encargada, como emisor de brevets, de fiscalizar a los conductores que,

***por motivo de multas, acumulación de puntos negativos establecidos en la legislación, se les deba suspender y/o revocar indefinidamente la licencia de conducir.***

***2.4 Asimismo, SENATI también puede brindar cursos de seguridad exigidos por la normatividad laboral de seguridad industrial, lo cual a su vez es exigido por las empresas y zonas primarias aduaneras.***

Las actividades a que se refiere el párrafo anterior deberán ser financiadas con recursos distintos de los mencionados en los Artículos 11 y 12 de la presente ley."

### **Artículo 3.- Modificación del artículo 11 de la Ley 26272, Ley del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI**

Se modifica el artículo 11 de la Ley 26272, Ley del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI, el cual queda redactado de la siguiente manera:

"Artículo 11.- Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades industriales comprendidas en las Categorías D e **I** de la "Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas de las Naciones Unidas (Revisión 3)" están obligadas a contribuir con el SENATI pagando una contribución porcentual calculada sobre el total de las remuneraciones que paguen a sus trabajadores de acuerdo al siguiente cronograma y porcentajes:

|                         |              |
|-------------------------|--------------|
| Durante el año 1994     | 1.5%         |
| Durante el año 1995     | 1.25%        |
| Durante el año 1996     | 1.00%        |
| A partir de 1997        | 0.75%        |
| <b>A partir de 2023</b> | <b>0.50%</b> |

Cuando, además de la actividad industrial, una empresa desarrolle otras actividades económicas, el pago de la contribución se hará únicamente sobre el monto de las remuneraciones correspondientes al personal dedicado a la actividad industrial y a labores de instalación, reparación y mantenimiento.

***Se encuentran exoneradas del cumplimiento de este artículo las demás actividades descritas en las letras J, K, L, M, O, P, Q, R, S, T, U de la "Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas de las Naciones Unidas (Revisión 3)."***

## **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

### **PRIMERA.**

Se autoriza deducir del Impuesto a la Renta el aporte voluntario que realicen las empresas detalladas en la categoría I de la "Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas de las Naciones Unidas (Revisión 3)" de acuerdo a lo establecido en la presente ley.

## SEGUNDA.

Se faculta al consejo directivo del SENATI a actualizar la "Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas de las Naciones Unidas (Revisión 3)" establecida en la Ley 26272, **Ley del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI**, a fin de utilizar la "Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas de las Naciones Unidas (Revisión 4)".

## TERCERA.

La presente ley entra en vigencia el 1 de enero del 2023.

Lima, 8 de agosto de 2022



Firmado digitalmente por:  
SOTO REYES Alejandro FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 08/08/2022 17:04:50-0500



Firmado digitalmente por:  
SOTO REYES Alejandro FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 08/08/2022 17:05:28-0500



Firmado digitalmente por:  
CHIABRA LEON Roberto  
Enrique FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 09/08/2022 11:05:13-05



Firmado digitalmente por:  
TORRES SALINAS Rosio FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 11/08/2022 17:22:06-0500



Firmado digitalmente por:  
JUAREZ CALLE Heidy  
Lisbeth FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 10/08/2022 16:58:12-0500



Firmado digitalmente por:  
GARCIA CORREA Idelso  
Manuel FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 10/08/2022 17:25:19-05



Firmado digitalmente por:  
RUIZ RODRIGUEZ Magaly  
Rosmary FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República<sup>1</sup>.

El Título II del Decreto Supremo 007-2016-MTC, 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, señala los requisitos que se deben cumplir para que los usuarios obtengan las licencias de conducir de acuerdo a la categoría que requieran. Asimismo, el Título IV del mencionado cuerpo normativo indica las obligaciones, alcances y requisitos que deben cumplir las Escuelas de Conductores para obtener la acreditación necesaria para evaluar a los usuarios que requieran las Licencias de Conducir.

Actualmente, alrededor del 90% de las escuelas autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones brinda los cursos indicados conforme a la normativa, no obstante, no ejecutan correctamente el dictado de los cursos, siendo el caso, que este porcentaje de escuela solo "toma lista" de la supuesta asistencia a las clases prácticas de manejo, cuando la realidad los alumnos no realizan dicho procedimiento por falta de equipamiento.

Asimismo, debe advertirse que la falta de conductores de transporte de carga es grande siendo uno de los principales problemas de esta actividad.

En el Perú, por cada cinco camiones de carga se tienen dos conductores, lo que demuestra un déficit de tres conductores por cada cinco camiones. A la fecha, la movilización de transporte de carga en la actualidad es de 14 mil 400 camiones diarios, es decir, el déficit de conductores, en términos totales es de 5 mil conductores.

Cabe señalar que la pandemia produjo una baja de aproximadamente 30% de conductores por tener más de 60 años, con una morbilidad de 20%.

En ese sentido, es alarmante que los alumnos que obtienen dichas licencias ejecuten maniobras con vehículos de carga pesada cuando no perfeccionaron sus habilidades en la conducción bajo una correcta supervisión, lo cual es uno de los principales motivos de los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos años en el Perú. Dichos accidentes han sido causados por distintas fallas humanas del conductor asociadas al desconocimiento o falta de práctica en la ejecución de maniobras peligrosas con estos vehículos, entre otros; hecho que pone de relieve la importancia de la regulación del factor humano en la conducción.

---

<sup>1</sup> Artículo 1 de la

De tal manera que es evidente la falta de capacitación de los actuales conductores profesionales de carga pesada, puesto que, no solo ejecutan maniobras peligrosas durante un tráfico fluido, sino que también desconocen sus derechos por sobre el resto de conductores, invadiendo carriles exclusivos de vehículos menores, generando un tráfico lento y demás demoras.

En este contexto, debe proponerse medidas que permitan educar a los conductores que recién terminan secundaria y no tienen recursos económicos para ir a una escuela superior, que cuenten con rango profesional para cambiar actitudes, aptitudes y conocimiento de manejo. Aunado a ello, se debe promover las especializaciones dentro de la formación de manejo de vehículos de carga.

A la fecha, actualmente las empresas requieren que sus cadenas de suministros se vuelvan eficientes en condiciones de seguridad y confiabilidad.

En tal sentido, el SENATI como persona jurídica dedicada a formar ciudadanos especializados en actividades técnicas, se encuentra calificado para formar técnicos que puedan ejercer profesionalmente la conducción de vehículos de carga pesada y/o actividades afines al sector a fin de reactivarlo. De hecho, dicha entidad se muestra a favor de una propuesta legislativa como la presente.

En tal sentido, es necesario elaborar un nuevo marco regulatorio que asegure que la persona que obtenga su licencia de conducir cuente con habilidades idóneas para la conducción de vehículos de carga pesada en condiciones de seguridad.

Para ello, el objeto de la presente ley es ampliar las actividades económicas formativas del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI a fin de proporcionar formación profesional y capacitación a los trabajadores de las actividades productivas consideradas en la categoría I de la "Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas de las Naciones Unidas (Revisión 3)" y de todas las demás actividades de transporte de carga, pasajeros, instalación de patios, reparación de unidades, conducción de unidades, escuela de conductores, mantenimiento de unidades, gestión de flotas, seguridad del transporte, del pasajero y la carga contenidas en cualquier otra de las categorías de la misma Clasificación.

Asimismo, se propone modificar el artículo 2 de la Ley 26272, Ley del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI, a fin de que dicha entidad pueda formar una Escuela de Conductores para otorgar Licencias de Conducir de Categorías A-IIB y A-IIIB conforme a la Ley 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores.

La vigencia del documento tramitado ante SENATI tendrá vigencia indefinida, con excepción de los controles médicos que señale el MTC, los cuales deberán ser renovados una vez haya caducado su vigencia. Asimismo, SENATI, como emisor de brevets, fiscalizará a los conductores que, por motivo de multas, acumulación de puntos negativos establecidos en la legislación, se les deba suspender y/o revocar indefinidamente la licencia de conducir.

SENATI también queda autorizado a brindar cursos de seguridad industrial, lo cual a su vez es exigido por las empresas y zonas primarias aduaneras.

También se propone que la contribución a SENATI, a partir del año 2023, será de 0.50%.

## II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente Ley permitirá generar técnicos especializados en la conducción profesional de vehículos de carga pesada y/o actividades afines, lo cual, a su vez, viabilizará el desarrollo seguro de las actividades de transporte de carga de terrestre nacional, impactando de forma positiva en la seguridad vial, y en la economía del sector.

Por ello se propone modificar los artículos 2 y 11 de la Ley 26272, Ley del Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial – SENATI.

## III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley cuenta con el siguiente cuadro de actores:

| Actores            | Beneficios                                                                                                                                                                                                                         | Costos    |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Transportistas     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promoción de carreras técnicas tanto al personal masculino y femenino.</li> <li>Mejorar la calidad formativa.</li> <li>Mejora de la oferta laboral, incluida las remuneraciones.</li> </ul> | No aplica |
| SENATI             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuye a la formación de mejores técnicos para el transportes de carga.</li> </ul>                                                                                                      | No aplica |
| Gremio empresarial | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de transporte de carga.</li> <li>Fomento de mejores condiciones de trabajo.</li> <li>Entrega oportuna de carga en su destino.</li> </ul>                                             | No aplica |
| Estado             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de siniestralidad.</li> <li>Mejora de la seguridad vial.</li> <li>Mejorar el comercio exterior.</li> </ul>                                                                        | No aplica |

## IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa guarda concordancia con la Política de Estado 18 del Acuerdo Nacional relativa al "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica", la cual dispone lo siguiente:

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

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

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

Asimismo, la presente propuesta guarda relación con la política de Estado 18 sobre "búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica", proyecto de ley vinculado a la "Leyes de apoyo a la actividad empresarial" (punto 51) de la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2021-2022, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso 002-2021-2022-CR.