

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DICTAMEN 2018-2019

Señor Presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la República, se han presenta los siguientes proyectos:

- **Proyecto de Ley 3986/018-CR**, presentado por el congresista **Wuilian Alfonso Monterola Abregu**, que propone la "**Ley que establece los lineamientos generales para la emision de licencias de conducir**".
- **Proyecto de Ley 3985/018-CR**, presentado por la congresista **Liliana Takayama Jimenez**, que propone la "**Ley que establece lineamientos sobre Seguridad Vial**".

En la **Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrada el 2 de julio del 2019, expuesto y debatido el dictamen fue aprobado por **MAYORÍA** de los señores congresistas presentes, con los votos a favor de los señores congresistas: con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **Flores Vilchez, Clemente** (PPK); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [en reemplazo del congresista titular **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP)] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP). Con la abstención del congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) [en reemplazo del congresista titular **Elías Ávalos, Miguel** (FP)].

Con las licencias de los señores congresistas: **Elías Avalos, Miguel** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Ángel, Roy** (FP); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **Guía Pianto, Moisés** (PPK) y **León Romero, Luciana** (CPA).

I. SITUACIÓN PROCESAL

1.1 Antecedentes

El **Proyecto de Ley 3986/2018-CR**, ingresó a trámite documentario el 06 de marzo del 2019 y, a esta Comisión, el 08 de marzo del mismo año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única Comisión Dictaminadora.

El **Proyecto de Ley 3985/2018-CR**, ingresó a trámite documentario el 06 de marzo del 2019 y, a esta Comisión, el 08 de marzo del mismo año, de conformidad con el Decreto de Oficialía Mayor se nos designa como única Comisión Dictaminadora.

I.2 Opiniones solicitadas

- **Proyecto de Ley 3985/018-CR, "Ley que establece lineamientos sobre seguridad vial".**

Se solicitó las siguientes opiniones técnicas:

➤ **Ministro de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 1003-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 14 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer Trujillo Mori**, en su condición de Ministro de Transportes y Comunicaciones, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N° 1004-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 13 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Oliva Neyra**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, no habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Educación**

Mediante Oficio N° 1006-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 14 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica a la señora **Flor Aidee Pablo Medina**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, no habiéndose recibido opinión.

➤ **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS**

Mediante Oficio N° 1005-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 14 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica a la señora **Patricia Elizabeth Cama Meza**, en su condición de Superintendente, no habiéndose recibido opinión.

- **Proyecto de Ley 3986/018-CR, "Ley que establece los lineamientos generales para la emisión de licencias de conducir".**

Se solicitó las siguientes opiniones técnicas:

➤ **Ministro de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 1000-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 14 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Edmer**

Trujillo Mori, en su condición de Ministro de Transportes y Comunicaciones, habiéndose recibido opinión.

➤ **Ministerio de Economía y Finanzas**

Mediante Oficio N° 1001-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 13 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica al señor **Carlos Oliva Neyra**, en su condición de Ministro de Economía y Finanzas, no habiéndose recibido opinión.

➤ **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCIAS**

Mediante Oficio N° 1002-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 14 del mismo mes y año, se solicitó opinión técnica a la señora **Patricia Elizabeth Cama Meza**, en su condición de Superintendente, habiéndose recibido opinión.

➤ **FEDERACIÓN DE ESCUELA DE CONDUCTORES DEL PERÚ (FEDECON)**

Mediante Oficio N° 1109-2018-2019/CTC-CR, de fecha de 11 de marzo del 2019, recibido el 1 de abril del mismo año, se solicitó opinión **Edward Giancarlo Suarez Mendoza**, en su condición de Presidente de la Federación de Escuela de Conductores del Perú, habiéndose recibido opinión.

I.3 Opiniones recibidas

➤ **Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

Mediante Oficio N° 470-2019/MTC-01, de fecha de 23 de mayo del 2019, la Ministro de Transportes y Comunicaciones señora **Maria Esperanza Jara Risco**, emitió su pronunciamiento adjuntando el informe N° 880-2019-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, concluyendo que presenta observaciones a la propuesta legislativa; en los artículos 1,3,4,5,6,7,8,12,14,15 y 23. Estas observaciones están contenidas en el Informe N° 097-2019-MTC/18.01 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, las cuales pasamos a reproducir:

En el artículo 1 (objeto): (...) "Al respecto, de acuerdo al cuerpo del Proyecto se evidencia que este también regula a los Centros de Evaluación (autorización, requisitos, entre otros); motivo por el cual, el artículo 1 del Proyecto debería comprender además a tales entidades complementarias.

En el artículo 3 (licencias de conducir, clases y categorías): (...) "Por lo expuesto, se sugiere que el artículo 3 del Proyecto no contemple que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones designa a la autoridad competente en el otorgamiento de la licencia de conducir, ya que ello no guardaría concordancia con la legislación vigente en materia de descentralización."

En el artículo 4 (modalidad de obtención): (...) *"En relación a ello, manifestamos que al haberse evidenciado una gran cantidad de conductores que cuentan con papeletas pendientes de pago por infracciones al tránsito, recomendamos que a efectos de desincentivar dicha conducta, debería considerarse como un requisito mínimo para recategorizar una licencia de conducir, el no contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones tipificadas en el Anexo I del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, impuestas mediante actos administrativos firmes o que hayan agotado la vía administrativa, según la información del Registro Nacional de Sanciones. El referido requisito mínimo también debería considerarse para los trámites de revalidación de la licencia de conducir. Por otra parte, actualmente se contempla el acceso a una licencia de conducir de categoría A1 a las personas mayores de 16 años con plena capacidad de sus derechos civiles, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 46 del Código Civil, lo cual no está siendo considerado en la propuesta normativa.*

En el artículo 5 (requisitos para la obtención de una licencia de conducir). (...) *"Sobre los requisitos mencionados, como se observa, el literal b.1 señala la capacitación, no establece el lugar donde ésta se realizará, como si lo dispone en el literal b.2, al señalar que el examen de normas de tránsito será realizado en un Centro de Exámenes autorizado. Asimismo, el literal c.1 señala el aprobar el examen de normas de tránsito; sin embargo, tal requerimiento estaría duplicándose, pues el literal b.2 establece la aprobación de las normas de tránsito. De la misma manera, el literal c.1 regula el examen de normas de tránsito, no obstante, éste se encuentra contenido en el literal c) cuya regulación corresponde al examen de manejo. Igualmente, como ya se precisó, el literal c) regula al examen de manejo, sin embargo, no dispone una capacitación de manejo, como si lo establece el literal b) que regula el examen de conocimiento y dispone la respectiva capacitación*

En tal sentido, se recomienda: (i) precisar en el literal b1 donde se realizará la capacitación, (ii) precisar en el literal b.2 que el requerimiento consiste en la aprobación del examen de normas de tránsito; (iii) señalar en el literal c) el requisito de capacitación de manejo y donde se realizará dicha capacitación.

Al respecto, consideramos que no debería establecerse una restricción vinculada al domicilio en los trámites de otorgamiento de la licencia de conducir, salvo que ésta sea regulada de manera extraordinaria, como se encuentra contemplada en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir vigente. La fundamentación de lo manifestado en el párrafo anterior se basa en el hecho que cuando una persona residente en un lugar determinado del país solicita el otorgamiento de la licencia de conducir, lo hace con pleno conocimiento de que dicho documento es vinculante para las autoridades de todo el país, pues rige a nivel nacional, habilitándolo para la conducción en todo el territorio nacional: lo cual no armoniza con la mencionada restricción vinculada al domicilio. Además, es de tener en cuenta, que se ha evidenciado el comportamiento oportunista de algunos postulantes, quienes frente al hecho de que el sistema de emisión de licencias de conducir no es estándar a nivel nacional, optan por rendir la evaluación en una dependencia distinta a la de su residencia para evitar la rigurosidad de dicha evaluación, ahora bien, la solución a este fenómeno no debe ser pues la prohibición

del "golondrinaje". sino la estandarización eficiente del sistema de emisión de licencias de conducir.

En el artículo 6 (entidades que participan en el otorgamiento de las licencias de conducir): (...) "Al respecto, conforme al artículo 15 del Proyecto se entendería que un Centro de Evaluación (entidad que participa en el proceso de otorgamiento de la licencia de conducir) podría ser operado por las Gerencias y/o Direcciones Regionales de Transporte Terrestre En dicho contexto, las Gerencias y/o Direcciones Regionales de Transporte Terrestre al no construir personas jurídicas de derecho privado no se encontrarían dentro de los alcances del artículo 6 del Proyecto; motivo por el cual, resulta pertinente la concordancia de ambos artículos. Además, debería contemplarse en el proyecto de Ley la definición de entidad complementaria (...)"

En los artículos 7, 12 y 15 (Centros Médicos, Escuelas de Conductores y Centros de Evaluación). (...) "Al respecto, los artículos 7 y 12 establecen que los plazos de vigencia de la autorización para operar como Centro Médico y Escuelas de Conductores es de 02y 05 años, respectivamente; asimismo, el artículo 15 no contempla un plazo de vigencia de autorización del Centro de Evaluación. Consideramos que, al constituir tanto los Centros Médicos, como las Escuelas de Conductores, entidades complementarias que brindan servicios para el otorgamiento de la licencia de conducir; ambas deberían tener los mismos plazos de vigencia de la autorización: no obstante, de considerarse plazas diferenciados, ellos, debería contar con la sustentación respectiva en la exposición de motivos".

En el artículo 8 (Requisitos para la autorización y funcionamiento de Centros Médicos de Evaluación al conductor), consideramos que debería incorporarse dentro de los requisitos para ser autorizado como Centro Medico, lo siguiente:

-Condiciones Legales

- a) Contar con personería jurídica
- b) Contar con autorización como Institución Prestadora de Servicios de Salud - IPRESS por el MINSA, con categoría de Establecimiento de Salud a partir de 1-3
- C) No encontrarse incurso en ninguna de las causales de incompatibilidades e impedimentos establecidas en el presente Reglamento."

En el artículo 12 (autorización y vigencia de las Escuelas de Conductores): (...) "consideramos que la propuesta debería sustentarse bajo los principios de razonabilidad y proporcionalidad a efectos de establecer como requisito para obtener una licencia de conducir, acudir a un curso de formación dictado por una Escuela de Conductores, asimismo, debería considerarse en la redacción que las únicas entidades facultadas para formar conductores son las Escuelas de Conductores, a efectos de erradicar personas jurídicas que forman sin seguir los lineamientos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Por otra parte, precisarnos que conforme a lo establecido en el Texto integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se debe considerar que la autorización debe ser otorgada por la Dirección General de Autorizaciones en Transportes".

En el artículo 14 (*Requisitos para la autorización y funcionamiento de Escuelas de Conductores*): *consideramos que debería incorporarse dentro de los requisitos para ser autorizado como Centro Médico, lo siguiente.*

Condiciones Legales:

- a) *Contar con personería jurídica*
- b) *No encontrarse incurso en ninguna de las causales de incompatibilidades e impedimentos establecidas en el presente Reglamento"*

En el artículo 23 (*de las sanciones, infracciones e impedimentos*) (...) *"Resulta necesaria la regulación de infracciones y sanciones para todas las entidades que participan en el otorgamiento de la licencia de conducir; es así, que el presente Proyecto incorpora dentro de los alcances del procedimiento administrativo sancionador a los Centros de Evaluación. Sin embargo, al haberse detectado la comisión de irregularidades por parte del recurso humano que labora en las entidades complementarias, así como de los postulantes, resultaría necesario que además de las entidades complementarias, que el artículo 23 del Proyecto regule al recurso humano y a los postulantes".*

II. CONTENIDO DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS

Proyecto de Ley 3986/018-CR, "Ley que establece los lineamientos generales para la emisión de licencias de conducir".

La iniciativa legislativa establece los lineamientos generales para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre, en veintitrés artículos regula los Centros Médicos, Escuelas de Conductores y Centros de Evaluación, argumenta que es necesario evitar la variación constante de normas que regulan estas entidades complementarias y que la mejor garantía que perdure en el tiempo y que no se regulen de acuerdo a la autoridad administrativa de turno, por esta razón es imprescindible que se emita una ley que garantice seguridad jurídica.

Proyecto de Ley 3985/018-CR, "Ley que establece lineamientos sobre Seguridad Vial".

Esta iniciativa legislativa tiene por objetivo mejorar y enseñar la seguridad vial a los usuarios de las vías, aprovechando los mecanismos de capacitación en los centros educativos y en las escuelas de conductores, estableciendo un registro a cargo del ministerio de Transportes y Comunicaciones; finalmente enfatiza en la necesidad de la obligatoriedad de las Escuelas de Conductores para la capacitar a los conductores y peatones.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y

Comunicaciones.

- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Relación con el Acuerdo Nacional

La Comisión, de la revisión realizada de las presentes iniciativas legislativas, determinó que guardan concordancia con lo estipulado por el Acuerdo Nacional, en la **Vigésimo Primera** Política de Estado que propone mejorar la **Competitividad** del país elaborando un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, ferrocarrilera, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

IV.2. Acumulación de las propuestas legislativas

La Comisión, de la revisión de los contenidos de cada una de las propuestas legislativas presentadas, colige que todas están referidas a **establecer lineamientos sobre Seguridad Vial**; por consiguiente, los proyectos en estudio tienen identidad de materia y contenido, resultando inoficioso dictaminar aisladamente las propuestas legislativas; razón por la cual deben ser acumuladas.

IV.3. Análisis sobre el fondo de las propuestas legislativas

La Comisión de la revisión de los argumentos de las iniciativas legislativas colige que estas buscan garantizar la seguridad vial desde la fuente; es decir de los sujetos que conducen los vehículos automotores, los cuales requieren para poder circular contar con una licencia de conducir; sin embargo, la obtención de estas ha sido un proceso constante de aprendizaje y retrocesos en el ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que se ha ido con el transcurso de los años estableciendo procedimientos e instituciones complementarias como son las Escuelas de Conductores, los Centros Médicos y los Centros de Evaluación de conductores; para poder otorgar las licencias.

Este proceso señalado en el primer párrafo de análisis, se intentó en sus inicios que fueran solo las entidades estatales las que participen en la capacitación y evaluaciones para el otorgamiento de licencias de conducir. Posteriormente, se buscó la participación de la empresa privada, emitiéndose una serie de directivas y decretos supremos variando las condiciones, competencias requisitos o coberturas, lamentablemente la estas normas emitidas por funcionarios de turno del ministerio están al vaivén de los funcionarios que ocupan el cargo, lo que no es recomendable técnica y jurídicamente ya que no se establecen normas que perduren en el tiempo y que generen seguridad jurídica,

imprescindible para que el empresariado invierta en este sector, ya que la seguridad jurídica permite reglas claras que le garantizan su inversión.

Debemos señalar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su opinión técnica ha presentado algunas observaciones a la fórmula legal de iniciativa legislativa, que a tenor del análisis que realiza la Comisión considera viables y que enriquecen el texto propuesto.

Por las consideraciones expuestas la Comisión considera viable las iniciativas legislativas; por lo tanto, es imprescindible regular con rango de ley, los requisitos, competencias, funciones y obligaciones, así como los mecanismos de supervisión de las Escuelas de Conductores, los Centros Médicos y Centros de Evaluación, de las personas que participarán en estos, así como del rol que cumplirán los aspirantes a una licencia de Conducir.

La comisión considera que el aporte más importante a nivel de las Escuelas de Conductores es establecer por primera vez que estas entidades son las responsables de la capacitación para el otorgamiento y canje, actualización para la revalidación y reentrenamiento para la recategorización; así como establecer los requisitos de infraestructura y recursos humanos debidamente acreditados que requieren para el funcionamiento las Escuelas de Conductores.

Debemos también resaltar que en todo el proceso de obtención de una licencia de conducir es decir en las Escuelas de Conductores, de los Centros Médicos y Centros de Evaluación, los postulantes tienen la obligación de presentar su Documento Nacional de Identidad o Carné de Extranjería (para los extranjeros) y realizar la verificación biométrica, del postulante y de los responsables de la evaluación en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil – RENIEC. Asimismo, se debe realizar las grabaciones en video y transmisión de las evaluaciones al Sistema Nacional de Conductores – SNC. Este mecanismo servirá para evitar suplantaciones y darle seguridad jurídica al proceso de obtención de una licencia de conductores.

La Comisión también considera fundamental establecer los requisitos de infraestructura, recursos humanos y el Protocolo de Evaluación Médica y Psicológica del Conductor que deberán seguirse para los postulantes a licencias de conducir en los Centros Médicos.

No menos importante es establecer los protocolos y requisitos de infraestructura y recursos humanos de los Centros de Evaluación. Cabe señalar que la norma que estamos evaluando también propone que se establezcan los requisitos de identificación y grabación a los evaluadores, para que así se pueda establecer las responsabilidades y sanciones de ser el caso, es decir no solo se puede sancionar al postulante, sino también a los operadores de la evaluación, así como a la institución que no cumpla con los protocolos establecidos.

La Comisión enfatiza que estamos considerando que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el que define la capacidad operativa de las entidades complementarias

que participan en el otorgar de las licencias de conducir, teniendo en cuenta el tiempo mínimo y máximo de los procesos internos que se deben efectuar en cada entidad, el número de profesionales, la capacidad de su infraestructura y el horario de atención. Los procesos internos de evaluación o capacitación deben ser en orden y secuenciales. Esto con la finalidad de evitar que instituciones complementarias no serias emitan capacitaciones, evaluaciones más allá de su capacidad física real.

IV.3 Propuesta de Texto Sustitutorio

La Comisión, de conformidad con el Manual de Técnica Legislativa, se propone un texto sustitutorio recogiendo los aportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; con la finalidad de darle organicidad y ordenar la propuesta legislativa en veintitrés artículos y dos disposiciones complementarias.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios.

Las iniciativas bajo estudio no general gasto público, ya que los Escuelas de Conductores, de los Centros Médicos y Centros de Evaluación, están constituidos por inversión privada o son auto sostenibles por el servicio que brindan; es decir no se requerirá de una partida extraordinaria de recurso del Estado para su implementación, además las atribuciones que se establecen en la norma propuesta, el ministerio de Transportes y Comunicaciones siempre las ha tenido.

En cuanto a los beneficios, estos son muchos, como ya hemos señalado mejorará la seguridad vial, al contar con conductores mejor capacitados y con la garantía que conocen las normas y reglas de manejo; así como contar con la pericia necesaria para ostentar una licencia de conducir en determinada categoría. Sin lugar a dudas esta norma nos permitirá combatir a informalidad en la obtención de licencias de conducir, separando del mercado a las instituciones complementarias que no cumplan con los requisitos establecidos y que no trabajen con arreglo a ley, es decir sin hacer trampa, ya que un conductor que ha sido mal evaluado u obtenido fraudulentamente su licencia a conducir se convierte en un peligro para la sociedad, es decir esta normas nos permitirá obtener instituciones formales y conductores capacitados y debidamente evaluados.

Sin lugar a dudas el mayor beneficio será para el ciudadano que tendrá la garantía de ser conducido en los vehículos de transporte público, por conductores debidamente capacitados y evaluados. Esperamos que también se logre disminuir los accidentes que generan pérdidas económicas y humanas irreparables.

VI. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda, de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, proponer la **APROBACIÓN con texto sustitutorio** del dictamen recaído en los **PROYECTOS DE LEY 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR, mediante el cual se propone la “LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS O NO MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN”.**

El Congreso de la República.

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS O NO MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto y finalidad de la Ley

- 1.1. El objeto de la presente Ley es establecer los lineamientos generales para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados o no motorizados para el transporte terrestre, así como regular las Escuelas de Conductores, los Centros Médicos y los Centros de Evaluación.
- 1.2. La finalidad de esta ley es establecer altos estándares técnicos que permitan asegurar la capacitación de los conductores y la correcta evaluación para otorgar licencias de conducir de vehículos motorizados o no motorizados para el transporte terrestre, garantizando así la Seguridad Vial.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente ley es de aplicación a: las personas naturales que desean obtener una licencia de conducir de vehículos motorizados o no motorizados y no de transporte terrestre; a las personas jurídicas que aspiren a obtener y a las que ya tienen una autorización o concesión como Escuelas de Conductores y Centros Médicos; así como a las autoridades competentes que pueden ejercer este servicio a través del sector privado que participan del proceso de evaluación (Centros de Evaluación) para la emisión de las referidas licencias de conducir, en el territorio nacional.

CAPITULO I LICENCIAS DE CONDUCIR

Artículo 3. Licencias de conducir

La Licencia de conducir, es el documento oficial otorgado, por la autoridad competente, que autoriza a su titular a conducir un vehículo motorizado o no motorizado de transporte terrestre en territorio nacional.

Artículo 4. Obtención de la licencia de conducir.

Se obtiene una licencia de conducir mediante: el otorgamiento, la revalidación, recategorización y canje.

- a) **Otorgamiento.** Es el procedimiento para acceder por primera vez a una licencia de conducir de la categoría inferior de cualquiera de las clases.
- b) **Revalidación.** Es la renovación de la licencia de conducir la que se realiza treinta días antes o después de la fecha de vencimiento, transcurrido el plazo otorgado se considera vencida la licencia de conducir y no se puede revalidar.
- c) **Recategorización.** Es el acceso escalonado y ascendente a una nueva categoría y clase. Se inicia de la categoría inferior y se escala progresivamente por cada categoría superior inmediata hasta llegar a la más alta.
- d) **Canje.** Es el procedimiento para revalidar una licencia de conducir de vehículos motorizados o no motorizados para el transporte terrestre expedida en otro país.

Artículo 5. Requisitos para la obtención de licencias de conducir

5.1. Procedimientos para la obtención de licencia de conducir

- a) El procedimiento de otorgamiento, revalidación, recategorización y canje de una licencia de conducir es un proceso único y estándar, obligatorio para todas las clases y categorías de licencias que se emitan en el territorio nacional, utilizando el Sistema Nacional de Conductores – SNC y debe ser iniciado y terminado en una sola dependencia administrativa de acuerdo al lugar del domicilio que figure en el Documento Nacional de Identidad o el declarado al momento de obtener el Carné de Extranjería en el caso de ciudadanos extranjeros, hasta que se logre la estandarización del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir - SELIC. El

Ministerio de Transporte y Comunicaciones establece desde cuando la evaluación se puede realizar en cualquier localidad del país; asimismo, establece un tiempo máximo de cada procedimiento, caso contrario el aspirante debe volver a iniciar el mismo.

- b) En el Otorgamiento.** Se accede al cumplir la mayoría de edad o 16 años si gozan de capacidad de sus derechos civiles y tener como mínimo secundaria completa; debe presentar su constancia de capacitación por Escuela de Conductores y aprobar el examen médico, de conocimiento y de manejo en este orden.
- c) En la Revalidación.** Es necesario demostrar que se siguen conservando las aptitudes físicas y psicológicas del conductor aprobando el examen médico correspondiente; presentar la constancia de actualización otorgado por Escuela de Conductores, rendir examen de conocimiento y no estar suspendido o inhabilitado, según la información del Registro Nacional de Sanciones, ni contar con multas pendientes de pago; así como, no tener sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones tipificadas en Reglamento Nacional de Tránsito.
- d) En la Recategorización.** Se requiere presentar la Licencia de Conducir anterior, contando con los años de experiencia en la respectiva categoría y la edad del aspirante que el reglamento establezca; constancia de reentrenamiento para recategorización otorgado por una Escuela de Conductores; rendir y aprobar el examen médico, rendir y aprobar el examen de conocimientos y de manejo; no estar suspendido o inhabilitado, de acuerdo la información del Registro Nacional de Sanciones, no contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones tipificadas en Reglamento Nacional de Tránsito.
- e) En el Canje.** Se requiere presentar la licencia de conducir de vehículos motorizados o no motorizados expedida en otro país, constancia de capacitación otorgada por la Escuela de Conductores; así como, rendir y aprobar el examen médico y rendir y aprobar el Examen de Normas de Tránsito en un Centro de Evaluación autorizado.

5.2. Examen Médico: consistente en la evaluación médica y de aptitud psicosomática, es requisito indispensable para el otorgamiento, revalidación, recategorización y canje, realizado en un Centro Médico de Evaluación del conductor autorizado o concesionario por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el procedimiento del examen médico es:

- a)** Realizar el pago correspondiente por el servicio de evaluaciones médica y aptitud psicosomática.
- b)** Realizar el examen médico y psicosomático en forma personal, presentando su Documento Nacional de Identidad o Carné de Extranjería (para los extranjeros) y realizar la verificación biométrica, del postulante y de los médicos responsables de la evaluación en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil – RENIEC.

Asimismo, se realiza las grabaciones en video y transmisión de las evaluaciones al Sistema Nacional de Conductores – SNC.

- c) Los resultados de la evaluación, se transmiten al Sistema Nacional de Conductores – SNC, informándosele al postulante el resultado.

5.3. Examen de Conocimiento: consiste en la evaluación del conocimiento de las normas de tránsito en un Centro de Evaluación autorizado o concesionario, bajo el siguiente procedimiento:

- a) Realizar el pago correspondiente por el servicio de evaluación.
- b) El postulante presenta su Documento Nacional de Identidad o Carné de Extranjería (para los extranjeros) y realizar la verificación biométrica, del postulante y de los responsables de la evaluación en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil – RENIEC. Asimismo, se realiza las grabaciones en video y transmisión de las evaluaciones al Sistema Nacional de Conductores – SNC.
- c) La Escuela de Conductores remite al Sistema Nacional de Conductores – SNC, la constancia de capacitación para el otorgamiento de la licencia de conducir y el canje, constancia de actualización para la revalidación; y constancia de reentrenamiento para la recategorización.
- d) Cumplido el requisito anterior debe rendirse y aprobar el Examen de Normas de Tránsito en el Centro de Evaluación autorizado o concesionario, para el otorgamiento, revalidación, la recategorización y el canje de la licencia de conducir.

5.4. Examen de Manejo: consiste en la evaluación de la habilidad en el manejo y respeto de las normas de tránsito al momento de conducir, sigue el siguiente procedimiento:

- a) Realizar el pago correspondiente por el servicio de evaluación.
- b) La Escuela de Conductores remite al Sistema Nacional de Conductores – SNC, la constancia de capacitación en manejo para el otorgamiento de licencia de conducir y constancia de reentrenamiento para la recategorización.
- c) El examen de manejo es realizado, en un centro de evaluación autorizado o concesionario, para los solicitantes de otorgamiento y recategorización de licencias de conducir, previa identificación biométrica del evaluado y evaluadores, se realiza las grabaciones en video y transmisión de las evaluaciones al Sistema Nacional de Conductores – SNC.
- d) Se informa al postulante el resultado de la evaluación y se transmite los resultados al Sistema Nacional de Conductores – SNC, y se proceda al registro de la licencia de conducir al postulante aprobado.

Artículo 6. Las entidades complementarias que participan en la obtención de las licencias de conducir.

- 6.1. Las entidades complementarias que participan en la obtención de las licencias de conducir son: Centros Médicos de Evaluación del Conductor, Escuelas de Conductores y los Centros de Evaluación para Licencias de Conducir de vehículos motorizados o no motorizados de transporte terrestre. Las entidades complementarias están obligadas a cumplir con todos los requisitos y exigencias sin excepción alguna y a ser fiscalizados por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.
- 6.2. Las entidades complementarias que participan en la obtención de las licencias de conducir son personas jurídicas de derecho privado o entidad pública autorizadas o concesionadas en el caso de los Centros de Evaluación, validadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para brindar evaluación médica, capacitación, preparación y evaluación a los postulantes para el otorgamiento, revalidación, recategorización y canje de una licencia de conducir de vehículos motorizados o no motorizados de transporte terrestre, para todas sus clases y categorías, en todas sus modalidades.

**CAPITULO II
CENTROS MÉDICOS DE EVALUACIÓN DEL CONDUCTOR**

Artículo 7. Centros Médicos de Evaluación del conductor

- 7.1. La habilitación para operar como Centros Médicos de Evaluación del conductor la expide las dependencias regionales con competencias en transportes de los Gobiernos Regionales y como Entidad Prestadora de Salud de categoría I-3 el Ministerio de Salud. Se registran en el Ministerio de Transportes y comunicaciones. El periodo de autorización para operar tiene un plazo de cinco años y su renovación deberá ser solicitada con un plazo de sesenta días de anticipación al vencimiento. En caso haya sido sancionado por la autoridad competente, con tres infracciones muy graves, que hayan quedado firmes, no podrá renovar la autorización.
- 7.2. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones determina el número máximo de Centros Médicos de Evaluación del Conductor en cada región, en función al número de la población y la demanda del servicio, determina las condiciones de la habilitación para operar y aplica criterios especiales de habilitación para las regiones donde amerite, garantizando el nivel de exigencia de la evaluación.

Artículo 8. Condiciones para la habilitación y operatividad como Centro Médico de Evaluación al conductor

Los Centros Médicos de Evaluación al conductor deben cumplir con las siguientes condiciones para obtener su habilitación y mantener su operatividad:

- a) Contar con personería jurídica privada y la designación de sus representantes legales vigentes.
- b) Contar con autorización como Institución Prestadora de Salud – IPRESS, con categoría no menor de I-3 (o su equivalente) otorgada por el Ministerio de Salud, **son fiscalizados por SUSALUD.**
- c) Las profesiones a considerar en el Centro Médico para la evaluación son: Medicina General, Oftalmología, Otorrinología, Psicología, Enfermería, Tecnología Médica; el reglamento establece la determinación del recurso humano y el procedimiento para la evaluación médica y psicológica. Asimismo, cada profesional titular puede tener uno o más profesionales suplentes, para garantizar la continuidad del servicio o para incrementar la capacidad de atención.
- d) Contar con infraestructura y equipamiento idóneo para los consultorios y laboratorios de acuerdo a las exigencias dadas por el Ministerio de Salud; así mismo, una zona de recepción e información; ambientes destinados al despacho del director y personal administrativo.
- e) Contar con una plataforma tecnológica que permita Identificación biométrica en línea con el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil y el ministerio de Transportes y Comunicaciones por cada evaluación que se realice, implementada dentro de cada ambiente.
- f) Contar con equipos informáticos, equipos de video y sistemas de almacenamiento de las grabaciones y un equipo psicosenométrico integrado y completo que emita resultados en tiempo real y en línea conectados con el Sistema Nacional de Conductores – SNC.
- g) No encontrarse incurso en ninguna de las causas de incompatibilidades e impedimentos establecidas en las leyes y el reglamento de la presente ley.

Artículo 9. Examen Médico del Conductor

9.1. El examen médico del conductor debe ser específico de acuerdo a las clases y único para sus respectivas categorías. El examen médico incluye exámenes, pruebas y test integrados en las siguientes áreas:

- a) Área de Laboratorio y/o Toxicología.

- b) Área Psicológica.
 - c) Área Clínica.
 - d) Área Oftalmológica.
 - e) Área Otorrinológica.
- 9.2. El proceso de evaluación debe estar establecido en un Protocolo de Evaluación Médica y Psicológica del Conductor, donde se debe definir todos los test, pruebas y exámenes, formatos, tiempos, parámetros y casos especiales. Dicho proceso debe ser único para todas las clases y categorías.
- 9.3. Las pruebas psicológicas deben ser acordes a los estándares internacionales para cumplir su propósito principal, de evaluar correctamente y adecuadamente a la capacidad y nivel de instrucción de la población a ser examinada.

CAPITULO III ESCUELAS DE CONDUCTORES

Artículo 10. Escuelas de Conductores

Las Escuelas de Conductores son los centros de formación, preparación y capacitación respecto a normas de tránsito, seguridad vial y sensibilización sobre temas motivadores de responsabilidad del conductor aplicados al manejo de vehículos automotores. La aplicación de dichos conocimientos y la constante práctica le permiten obtener la pericia necesaria a los conductores de un determinado vehículo automotor por las vías públicas.

Artículo 11. Autorización y vigencia de las Escuelas de Conductores

- 11.1. El título habilitante para operar como Escuela de Conductor se solicita ante el ministerio de Transportes y Comunicaciones, el periodo de vigencia es de cinco años y su renovación deberá ser solicitada con un plazo de sesenta días de anticipación al vencimiento, en caso haya sido sancionado por la autoridad competente con tres infracciones muy graves que hayan quedado firmes, no podrá renovar la habilitación.
- 11.2. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones determina el número máximo de Escuelas de Conductores en cada región, en función al número de la población y la demanda del servicio, determina las condiciones de acceso y aplicar criterios especiales de acceso para las regiones donde amerite, garantizando el nivel de exigencia de la evaluación.

Artículo 12. Funciones de las Escuelas de conductores

- 12.1. Las Escuelas de Conductores brindan capacitación, reentrenamiento y formación integral certificada a todos los postulantes o conductores que soliciten el otorgamiento, revalidación, recategorización y canje de una licencia de conducir de cualquier clase o categoría.
- 12.2. Las actividades de capacitación reentrenamiento y formación integral está regulada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y son dirigidas para todas las clases y categorías, en sus modalidades, otorgamiento, revalidación, recategorización y canje, tomando como referencia la siguiente directriz:
- a. Para el otorgamiento y canje de licencia de conducir, cursos de formación.
 - b. Para la recategorización de licencia de conducir, cursos de reentrenamiento.
 - c. Para la revalidación de licencia de conducir, cursos de actualización.
- 12.3. Las Escuelas de Conductores imparten cursos, talleres y otros programas de capacitación en materia de tránsito y seguridad vial, de acuerdo a las necesidades del mercado y el Programa de Estudios para el Conductor diseñado, desarrollado y publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Todos estos programas tienen por finalidad actualizar los conocimientos del conductor, sensibilizar al infractor y habilitar al sancionado, con currículos acordes a su finalidad.
- 12.4. Las Escuelas de Conductores deben grabar la formación, capacitación y reentrenamiento, por el tiempo que establezca el reglamento de la ley, siendo factible identificar a los postulantes.

Artículo 13. Condiciones para la habilitación y operatividad como Escuelas de Conductores

Las Escuelas de Conductores se debe cumplir con las siguientes condiciones:

- a) Contar con personería jurídica privada, la designación de sus representantes legales vigentes y tener entre sus fines u objeto social la enseñanza, capacitación o formación académica y práctica de personas o conductores.
- b) Contar con un staff de profesionales, acreditados ante el ministerio de Transporte y Comunicaciones, que garanticen cumplir con la capacitación, reentrenamiento y formación de conductores.
- c) Contar con una estructura mínima que comprenda:

- **Director**, responsable de las actividades pedagógicas, que cuente con grado académico o profesional, con experiencia en cargos gerenciales, directivos o afines en instituciones públicas o privadas de preferencia educativas.
- **Instructor de Conocimientos**, con educación superior técnica o universitaria, con licencia de conducir vigente y experiencia en la enseñanza en la conducción de vehículos automotores no menor de dos años, para impartir los conocimientos teóricos y normativos.
- **Instructor de habilidades en la conducción**, con educación superior técnica como mínimo y licencia de conducir vigente de la misma categoría o superior a los cursos que vaya a dictar, experiencia en la enseñanza en la conducción de vehículos automotores no menor de dos años para impartir las prácticas de manejo y no haber sido sancionado por infracción grave o muy grave al tránsito en los 2 últimos años a su registro como instructor.
- **Profesional o técnico en Mecánica Automotriz o una materia similar**, con educación superior técnica como mínimo, con dos años de experiencia y licencia de conducir vigente para impartir clases de mecánica automotriz básica que le permite al postulante adquirir ciertos conocimientos mecánicos, eléctricos y electrónicos básicos sobre el funcionamiento del vehículo automotor.
- **Profesional o técnico en Salud**, con experiencia de dos años en el ejercicio de su actividad y en la capacitación en primeros auxilios, para impartir conocimiento en salud laboral y primeros auxilios.
- **Profesional o técnico en computación o afines** para manejar el sistema de registro en línea y los equipos de control biométrico de asistencias, así como los equipos de video y almacenamiento de información.

El personal referido debe ser certificado y homologado de acuerdo a lo que indique el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el mismo que deberá llevar un registro detallado de cada tipo de especialistas. Un profesional puede asumir más de una función, siempre y cuando cumpla con todos los requisitos establecidos para cada una de ellas.

- d) Contar con aulas para la enseñanza de conocimientos que cumplan con las características requeridas por el Ministerio de Educación y un área exclusiva para que sus alumnos efectúen las maniobras iniciales para demostrar el dominio y control del vehículo. Las características de esta área para las prácticas iniciales de manejo, deben estar enmarcados en los principios de razonabilidad, proporcionalidad y contar con las características que establezca el reglamento de la presente ley. Cuando el postulante cuenta con las habilidades suficientes para conducir el vehículo respectivo, completa las horas prácticas de manejo requeridas, en las vías públicas, debiendo para ello la escuela, tener la autorización de la autoridad competente.

- e) Contar con una flota vehicular en óptimo estado, propios o de terceros (cedidos a la escuela), por cada categoría a capacitar; para la instrucción de alumnos novatos, los vehículos deben cumplir con la normativa correspondiente (características exigidas por ley) que coadyuven a su aprendizaje, **la flota de vehículos de enseñanza para el otorgamiento de licencia de conducir de vehículo motorizado (primera categoría y clase), debe contar con dispositivo de control adicional, que permita ser operado por el instructor para evitar accidentes y contar con los seguros financieros correspondientes.**
- f) Contar con una plataforma tecnológica de identificación biométrica por cada infraestructura autorizada; contar con equipos informáticos; un sistema de cámaras de video con sistema de almacenamiento; el equipamiento necesario para la enseñanza teórico-práctica de normatividad, mecánica y de primeros auxilios.
- g) Contar con el material impreso de cada curso y cada tema para entregar obligatoriamente al alumno de conformidad con los Programa de Estudios para el Conductor, el material es previamente aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones actualizándose periódicamente.
- h) No encontrarse incurso en ninguna de las causas de incompatibilidades e impedimentos establecidas en las leyes y el reglamento de la presente ley.

CAPITULO IV CENTROS DE EVALUACIÓN PARA LA LICENCIA DE CONDUCIR

Artículo 14. Autorización, restricciones y fiscalización

- 14.1. Los Centros de Evaluación son operados directamente por las dependencias regionales con competencia en transporte de los Gobiernos Regionales, por el órgano competente en materia de transporte y tránsito de las Municipalidades Provinciales o **pueden ejercer este servicio a través del sector privado**, conforme a lo previsto en el marco normativo correspondiente y en el reglamento de la presente ley. El periodo de autorización tiene un plazo de cinco años y su renovación deberá ser solicitada con un plazo de sesenta días de anticipación al vencimiento, en caso haya sido sancionado por la autoridad competente con tres infracciones muy graves que hayan quedado firmes, no podrá renovar la autorización.
- 14.2. Los Centros de Evaluación están impedidos de desempeñarse como Escuela de Conductores o Centros de Evaluación Médica, de tener entre sus socios, directivos, gerentes y/o trabajadores a personal que labore en las mismas bajo cualquier modalidad o favorecer la actividad de alguna de ellas. El reglamento de la ley establece otras incompatibilidades e impedimentos para operar como Centro de Evaluación. El

incumplimiento de esta disposición acarrea la cancelación de su autorización como Centro de Evaluación.

14.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones determina el número máximo de centros de evaluación en cada región, en función al número de la población y la demanda por el servicio, determina las condiciones de acceso y aplicar criterios especiales de acceso para las regiones donde amerite, garantizando el nivel de exigencia de la evaluación.

14.4. Los Centros de Evaluación, están obligados a cumplir con todos los requisitos y exigencias sin excepción alguna y a ser fiscalizados por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías o quien efectúe las labores de fiscalización de este tipo de entidades complementarias a nivel nacional.

Artículo 15. Evaluaciones que realizan los Centros de Evaluación

Las evaluaciones que realizan los Centros de Evaluación son:

- a) La Evaluación Teórica.** Para evaluar conocimientos en normatividad de tránsito, transporte, seguridad vial, mecánica básica, salud laboral y calidad de servicio.
- b) La Evaluación Práctica.** Para evaluar el dominio y control de vehículo, respeto a las señales de tránsito y pericia para la conducción en la vía pública.

Artículo 16. Condiciones para la habilitación y operatividad como Centros de Evaluación de Conductores

Los Centros de Evaluación de conductores deben cumplir con las siguientes condiciones:

- a) Contar con personería jurídica y la designación de sus representantes legales vigentes y tener entre sus fines u objeto social la evaluación teórica y práctica de personas o conductores, en el caso de las Gerencias o Direcciones Regionales de Transporte Terrestre establecer el funcionario responsable del Centro de Evaluación.
- b) Contar con un staff de profesionales que garanticen la correcta aplicación de las evaluaciones teóricas y prácticas, siendo la estructura mínima la siguiente:

Un Director, responsable de todas las actividades de evaluación, que cuente con título profesional y estudios de postgrado con un mínimo de dos años de experiencia en cargos gerenciales, directivos o afines en instituciones públicas o privadas.

Un Evaluador Teórico (reglas de tránsito), encargado de aplicar el examen teórico en línea con el Sistema Nacional de Conductores – SNC, es responsable de supervisar el correcto desarrollo y la transparencia del proceso, bajo responsabilidad; debe contar con título profesional en informática o carreras afines, habilitado, con un mínimo de

dos años de experiencia y acreditado por el ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- **Un Evaluador Práctico**, encargado de aplicar los protocolos de evaluación práctica de manejo y responsable de la transparencia del proceso, bajo responsabilidad, debe de tener título profesional, estar habilitado, así como licencia de conducir vigente, con un mínimo de dos años de experiencia en la misma categoría o superior a las evaluaciones que vaya a tomar y no haber sido sancionado por infracción grave o muy grave al tránsito en los 2 últimos años a su acreditación por el ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- **Un Operador Tecnológico**, a cargo de la operatividad de todos equipos y plataformas tecnológicas biométricas y de video bajo responsabilidad, debe de tener título profesional en informática o sistemas, con un mínimo de dos años de experiencia profesional debe ser acreditado por el ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El personal referido debe ser certificados y homologados de acuerdo a lo que indique el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Ningún profesional puede asumir más una función, pero si está permitido el incremento de profesionales en una misma función, debiendo tomar uno de ellos la jefatura, para garantizar la atención y la capacidad operativa y estar registrado y habilitado en el Registro Nacional de Evaluadores, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- c) Contar para la evaluación teórica con ambientes amplios, implementados con la cantidad de equipos de cómputo y la tecnología necesaria para aplicar la evaluación teórica en tiempo real a los postulantes a la licencia de conducir; garantizando la individualidad y comodidad al postulante para rendir el examen. El resultado se entrega de manera inmediata y en línea. Además, todo el periodo de evaluación debe ser 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.
- d) Contar para las prácticas de manejo y evaluación para licencia de conducir, deben contar con un área mínima para evaluar las maniobras de dominio y control del vehículo y se completará la evaluación de manejo en las vías públicas, debiendo tener para ello tener la autorización de la autoridad competente.
- e) Se debe contar con vehículos propios o de terceros, en óptimo estado, por cada categoría a evaluar. Para la evaluación de alumnos novatos, el vehículo debe tener características especiales para prevenir imprevistos, vehículos de doble comando, contar con el seguro correspondiente y cumplir con los requisitos que establece el Reglamento Nacional de Vehículos.

Artículo 17. Protocolo de la evaluación del conductor

- 17.1. El protocolo de evaluación del conductor contiene todos los procedimientos que deben cumplirse para evaluar al postulante que solicita el otorgamiento, revalidación, recategorización y canje de la licencia de conducir, con estándares homogéneos en todo el país, y se deben aplicar en todas las regiones con el mismo nivel dificultad y sin excepciones. Los parámetros de evaluación deben ser definidos y concretos, el criterio personal debe ser mínimo, de tal manera que la interpretación subjetiva no perjudique el resultado.
- 17.2. El protocolo de evaluación del conductor debe ser diseñado, construido, aprobado y actualizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con el objetivo de realizar una evaluación transparente y libre de malas prácticas.
- 17.3. El protocolo de evaluación del conductor tiene en cuenta:
- a) Las evaluaciones teóricas deben ser aplicadas para todas las modalidades de obtención de la licencia de conducir; las evaluaciones prácticas de manejo son aplicadas para el otorgamiento y la recategorización de la licencia de conducir.
 - b) Las evaluaciones teóricas deben ser aplicadas en línea conectados con el Sistema Nacional de Conductores – SNC y los resultados dados en tiempo real a los postulantes, quienes deben estar identificados por el sistema biométrico y grabados en video en todo momento de la evaluación.
 - c) Las evaluaciones prácticas de manejo, deben ser aplicadas según el protocolo y los resultados deben garantizar transparencia en todo momento. Se debe hacer uso de mecanismos tecnológicos biométrico y de grabación en video en línea conectados con el Sistema Nacional de Conductores – SNC, para garantizar transparencia.
 - d) El protocolo de evaluación del conductor, garantiza un alto nivel de evaluación contando con:
 - Programa de Estudios para el Conductor
 - Balotario de Preguntas Oficial del MTC
 - Sistema de Evaluación en Tiempo Real
 - ISO 9001 y 39001 como mínimo

CAPITULO V NORMAS COMUNES PARA LAS ENTIDADES COMPLEMENTARIAS QUE PARTICIPAN EN EL OTORGAR DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

Artículo 18. Capacidad de operatividad y tiempo de los procesos internos

- 18.1.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, define la capacidad operativa de las entidades complementarias que participan en el otorgar de las licencias de conducir, teniendo en cuenta el tiempo mínimo y máximo de los procesos internos que se deben efectuar en cada entidad, el número de profesionales, la capacidad de su infraestructura y el horario de atención. Los procesos internos de evaluación o capacitación deben ser en orden y secuenciales.
- 18.2.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones monitorea de manera constante a las entidades complementarias que participan en el otorgar de las Licencias de Conducir, iniciando bajo responsabilidad del funcionario responsable las acciones de fiscalización cuando los resultados estén fuera del rango de la capacidad operativa.

Artículo 19. Transparencia de evaluaciones o capacitaciones

- 19.1.** Las entidades complementarias que participan en el otorgar de las licencias de conducir transmiten sus actividades operativas de atención, capacitación y evaluación en tiempo real, ante la autoridad competente. Además, las actividades deben ser almacenadas en un tiempo determinado, en audio, video y en físico para su posterior verificación.
- 19.2.** Las entidades complementarias que participan en el otorgar de las licencias de conducir cuentan con una plataforma tecnológica de hardware y software compatible con la tecnología del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para operar con solvencia, y esta debe conectarse a la Internet con una dirección y ubicación geográfica fija y única.
- 19.3.** Se evalúa o capacita a postulantes o conductores que estén domiciliados en la región donde operan, según indique su Documento Nacional de Identidad.
- 19.4.** La fiscalización preliminar se realiza de manera electrónica, usando identificadores biométricos y otros mecanismos tecnológicos que aseguren la plena identificación de los postulantes y evaluadores. Esta fiscalización la realiza la autoridad competente.

Artículo 20. Registro y certificación de instructores y evaluadores

- 20.1.** Todos los instructores de las Escuelas de Conductores, evaluadores de los Centros Médicos y Centros de Evaluación para Conductores, y sus respectivos directores, son entrenados, evaluados y certificados en un centro de capacitación especializado designado y monitoreado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 20.2.** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones lleva un registro independiente por cada tipo de especialistas capacitados y autorizados. Esta certificación de habilitación es renovable anualmente; la capacitación o evaluación realizada por personal inhábil es nula.

Artículo 21. Responsabilidad Profesional

Los profesionales responsables de evaluar o capacitar postulantes a una licencia de conducir, de encontrarse responsables en cualquier procedimiento administrativo sancionador, son inhabilitados definitivamente para poder ejercer funciones en la misma o cualquier otra entidad que participa en el otorgar de las licencias de conducir, sin perjuicio de las acciones judiciales que correspondan.

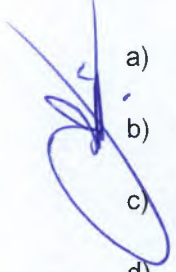
Artículo 22. Sanciones, infracciones e impedimentos de las entidades complementarias que participan en el otorgar de las licencias de conducir

22.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encarga de fijar en el reglamento de la presente ley el régimen de infracciones y sanciones de las entidades complementarias, al recurso humano de estas; así como, a los postulantes que participan en la obtención de las licencias de conducir, a nivel nacional, respetando los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

22.2. Están impedidos de ser representantes legales, miembros del directorio o socios, asesores o trabajadores en cualquier modalidad de las entidades complementarias, que participan en el otorgar de las licencias de conducir, las personas que estén laborando en cualquier modalidad en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobiernos Regionales o Locales, o aquellos representantes legales o directores e instructores de alguna entidades complementarias, que participan en el otorgar de las licencias de conducir que han sido cancelada por cualquier motivo.

Artículo 23. Resolución de extinción de autorización

La resolución de extinción de la autorización para el funcionamiento como cualquiera de las entidades complementarias, es emitida por las siguientes causales:

- 
- a) Vencimiento del plazo de vigencia.
 - b) Renuncia
 - c) Extinción de la persona jurídica
 - d) La cancelación definitiva, impuesta mediante acto administrativo que agote la vía administrativa.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Asociatividad de las entidades complementarias, que participan en el otorgar de las licencias de conducir.

Las entidades complementarias, que participan en la obtención de las licencias de conducir podrán asociarse con la finalidad de coadyuvar a su correcto funcionamiento y realizar propuestas para la mejorar de los servicios que brindan, buscando la calidad del servicio. Las asociaciones ya existentes adecuan sus fines a los señalados en el presente artículo.

Segunda. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo no mayor de noventa días, reglamenta la presente ley, estableciendo plazos racionales para la adecuación de las entidades complementarias, que participan en la presente ley.

Dese Cuenta

Sala de sesiones

Lima, julio de 2019

MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGU, WUILIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular <i>[Signature]</i> ✓
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso <i>[Signature]</i> ✓
	3. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular <i>Licencia</i>
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular <i>Licencia</i>
	5. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA Fuerza Popular <i>Licencia</i>
	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular <i>[Signature]</i> ✓

DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR, CON TEXTO SUSTITUTORIO QUE PROPONE "LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS O NO MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN".

	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular		✓
	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular		
	9. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular		
	10. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Kambio		✓
	11. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOMÉ Peruanos por el Kambio		
	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio		
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista		
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular		✓
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados		✓
MIEMBROS ACCESITARIOS			
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular		
	17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular		

	18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular	.....
	19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular	.....
	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular	.....
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular	.....
	22. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular	.....
	23. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular	.....
	24. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular	.....
	25. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular	.....
	26. FIGUEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular	.....
	27. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular	.....
	28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular	.....

	29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular	.....
	30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular	.....
	31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular	.....
	32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular	.....
	33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular	.....
	34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular	.....
	35. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular	.....
	36. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular	.....
	37. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular	<i>Abstención ✓</i>
	38. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular	.....
	39. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular	.....

	<p>40. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Cambio</p> <p>.....</p>
	<p>41. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p>42. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio</p> <p>.....</p>
	<p>43. RODRÍGUEZ ZAVALA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista</p> <p>.....</p>
	<p>44. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú</p> <p>.....</p>
	<p>45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular</p> <p>.....</p>




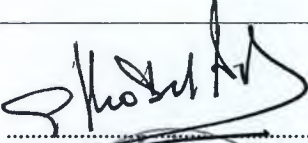

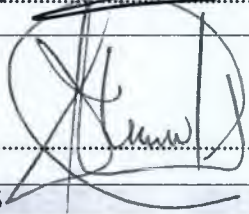







Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

MESA DIRECTIVA	
	1. MONTEROLA ABREGU, WULIAN ALFONSO PRESIDENTE Fuerza Popular 
	2. NARVAEZ SOTO, ELOY RICARDO VICEPRESIDENTE Alianza Para el Progreso 
	3. ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Fuerza Popular LICENCIA
MIEMBROS TITULARES	
	4. AGUILAR MONTENEGRO, WILMER Fuerza Popular LICENCIA
	5. ARAMAYO GAONA, ALEJANDRA Fuerza Popular LICENCIA
	6. MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular 
	7. MARTORELL SOBERO, GUILLERMO HERNÁN Fuerza Popular 
	8. SCHAEFER CUCULIZA, KARLA MELISSA Fuerza Popular LICENCIA
	9. VENTURA ANGEL, ROY ERNESTO Fuerza Popular LICENCIA
	10. FLORES VÍLCHEZ, CLEMENTE Peruanos por el Cambio 
	11. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOMÉ Peruanos por el Cambio LICENCIA

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	12. TUCTO CASTILLO, ROGELIO ROBERT Frente Amplio	LICENCIA
	13. LEÓN ROMERO, LUCIANA MILAGROS Célula Parlamentaria Aprista	LICENCIA
	14. DEL ÁGUILA HERRERA, EDMUNDO Acción Popular	
	15. CASTRO BRAVO, JORGE ANDRÉS No Agrupados	
MIEMBROS ACCESITARIOS		
	16. ALBRECHT RODRÍGUEZ, VÍCTOR AUGUSTO Fuerza Popular	
	17. ALCALÁ MATEO, PERCY ELOY Fuerza Popular	
	18. ALCORTA SUERO, MARÍA LOURDES PÍA LUISA Fuerza Popular	
	19. BARTRA BARRIGA, ROSA MARÍA Fuerza Popular	
	20. BETETA RUBÍN, KARINA JULIZA Fuerza Popular	
	21. CAMPOS RAMÍREZ, CÉSAR MILTON Fuerza Popular	
	22. CUADROS CANDIA, NELLY LADY Fuerza Popular	

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	23. DEL ÁGUILA CÁRDENAS, JUAN CARLOS Fuerza Popular
	24. DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular
	25. DOMÍNGUEZ HERRERA, CARLOS ALBERTO Fuerza Popular
	26. FIGUEROA MINAYA, MODESTO Fuerza Popular
	27. GALARRETA VELARDE, LUIS FERNANDO Fuerza Popular
	28. LIZANA SANTOS, MÁRTIRES Fuerza Popular
	29. LÓPEZ VILELA, LUIS HUMBERTO Fuerza Popular
	30. MANTILLA MEDINA, MARIO FIDEL Fuerza Popular
	31. MELGAR VALDEZ, ELARD GALO Fuerza Popular
	32. MELGAREJO PAUCAR, MARÍA CRISTINA Fuerza Popular
	33. PALOMINO ORTIZ, DALMIRO FELICIANO Fuerza Popular

[Handwritten signature]




Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	34. PARIONA GALINDO, FEDERICO Fuerza Popular	.....
	35. SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular	.....
	36. TAPIA BERNAL, SEGUNDO Fuerza Popular	.....
	37. TRUJILLO ZEGARRA, GILMER Fuerza Popular	.....
	38. TUBINO ARIAS CHREIBER, CARLOS Fuerza Popular	.....
	39. VERGARA PINTO, EDWIN Fuerza Popular	.....
	40. ARÁOZ FERNÁNDEZ MERCEDES ROSALBA Peruanos Por el Cambio	.....
	41. APAZA ORDÓÑEZ, JUSTINIANO RÓMULO Frente Amplio	.....
	42. LAPA INGA ZACARÍAS, REYMUNDO Frente Amplio	.....
	43. RODRÍGUEZ ZVALETA, ELÍAS NICOLÁS Célula Parlamentaria Aprista	.....
	44. HUILCA FLORES, INDIRA Nuevo Perú	.....

Asistencia de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, martes 2 de julio de 2019, 09:00 horas – Sala “Francisco Bolognesi”

	<p>45. GARCÍA BELAÚNDE, VÍCTOR ANDRÉS Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>46. VILLANUEVA MERCADO, ARMANDO Acción Popular</p> <p>.....</p>
	<p>47. CASTRO GRÁNDEZ, MIGUEL Alianza Para el Progreso</p> <p>.....</p>

34

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2018-2019

Segunda Legislatura

ACTA DE LA VIGÉSIMA CUARTA SESIÓN ORDINARIA

2 de julio de 2019

ACUERDOS POR MAYORÍA:

1. Aprobar el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación".
2. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 3572/2018-PE, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros"

ACUERDOS POR UNANIMIDAD:

1. Aprobar las actas de la Vigésima Segunda Sesión Ordinaria, de la Tercera Sesión Extraordinaria y de la Vigésima Tercera Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.
2. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 4226/2018-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao".
3. Aprobar el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 2859/2017-CR, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas".
4. Aprobar la dispensa del trámite de aprobación del Acta de la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Siendo las nueve horas con veintiocho minutos del martes 2 de julio de 2019, en la sala "Francisco Bolognesi", Palacio Legislativo del Congreso de la República, actuando como **Presidente** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el señor congresista **Monterola Abregu, Wuilian** (FP) y no contando con el quórum reglamentario se dio inicio a una sesión informativa¹, contándose con la asistencia de los señores congresistas titulares: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP) y **Flores Vílchez, Clemente** (PPK). Con la asistencia del señor congresista invitado **Galván Vento, Clayton** (C21).

Con las licencias de los señores congresistas: **Elías Avalos, Miguel** (FP); **Aguilar Montenegro, Wilmer** (FP); **Aramayo Gaona, Alejandra** (FP); **Schaefer Cuculiza, Karla** (FP); **Ventura Ángel, Roy** (FP); **Tucto Castillo, Rogelio** (FA); **Guía Pianto, Moisés** (PPK) y **León Romero, Luciana** (CPA).

¹ Se dio inicio a la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión, con el quórum reglamentario, a las 09:38 horas.

INFORMES Y PEDIDOS:

- El congresista **Narváez Soto, Ricardo** (APP), excusó su inasistencia a la Cuarta Sesión Extraordinaria convocada por la presidencia el viernes 28 de junio de 2019, por encontrarse en semana de representación.
- El congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP), informó que en la semana de representación había estado en Santa María de Huachipa, y conjuntamente con el alcalde de dicho distrito constató que de los tres puentes ubicados sobre el río Huaycoloro, uno está en pésimo estado y otro es provisional. El puente provisional se trata del que está ubicado en la vía "Ramiro Prialé". Al respecto, solicitó se convoque a los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que informe esta situación.
- El congresista **Galván Vento, Clayton** (C21), solicitó que el Alcalde de la Municipalidad de Ate Vitarte pueda intervenir en la sesión de la fecha para informar la problemática de la carretera central.

En esta estación el señor **Presidente** saludó la presencia del señor **Edde Cuellar Alegría**, Alcalde de la Municipalidad de Ate Vitarte, y le concedió el uso de la palabra, quien manifestó que la problemática de la carretera central involucra a las municipalidades del cono oeste y solicitó se visualice un video que pondrá de manifiesto el problema expuesto.

*[En esta estación se incorpora a la sesión el señor accesorio **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP)].*

En esta estación el señor **Presidente** dio la bienvenida a los señores congresistas e informó que, contando con el quórum reglamentario, siendo las **nueve horas con treinta y ocho minutos**, se da inicio a la **Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, continuando con la agenda de la sesión.

APROBACIÓN DE ACTAS:

El señor **Presidente** informó que se había remitido electrónicamente a los señores congresistas las actas que fueran dispensadas de su trámite de aprobación, para ejecutar acuerdos, y que se requería cumplir con la formalidad de aprobarlas: de la **Tercera Sesión Extraordinaria** (14.JUN.2019); de la **Vigésima Segunda Sesión Ordinaria** (21.MAY.2019) y de la **Vigésima Tercera Sesión Ordinaria** (18.JUN.2019) de la Comisión, sometiendo al voto, siendo aprobados por **UNANIMIDAD** con los votos de los señores congresistas presentes.

DESPACHO:

El señor **Presidente** informó que se había remitido a los despachos congresales, en forma electrónica, la agenda documentada incluyendo la relación sumillada de los documentos recibidos y remitidos por la Comisión. Así mismo, dio cuenta de los proyectos de ley que habían ingresado a la Comisión:

- **Proyecto de Ley 4441/2018-CR**, que propone que los medios de comunicación televisivos, radiales y de prensa escrita que contraten con el Estado en los mismos anuncios publicitarios materia de contrato, publiquen el costo de esa publicidad para el Estado, con la finalidad de favorecer la transparencia en la utilización de los recursos

- públicos y la real dimensión de los gastos que realiza el Estado en materia de publicidad en medios privados para el conocimiento de todos los ciudadanos.
- **Proyecto de Ley 4446/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento y asfaltado de la carretera Carhuaz – Capuillapampa – Cochabamba - Pariacoto, en la provincia de Carhuaz, departamento de Áncash.
 - **Proyecto de Ley 4449/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción de la carretera Corredor Vial Interregional de los Andes, que une los departamentos de Ica – Huancavelica - Ayacucho y Apurímac.
 - **Proyecto de Ley 4455/2018-CR**, que propone la ley que modifica el artículo 1 de la Ley 29935, Ley que declara de necesidad pública la revaloración y reactivación del ferrocarril Huancayo Huancavelica.
 - **Proyecto de Ley 4456/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública y utilidad la construcción y/o rehabilitación de los puentes Viru Viru y Santa Rosa en el distrito de Chincho de la provincia de Angaraes del departamento de Huancavelica.
 - **Proyecto de Ley 4481/2018-CR**, que propone modificar el artículo 2 de la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, con la finalidad que las motos lineales puedan realizar el servicio de transporte de pasajeros -TAXI de forma excepcional en la región amazónica en nuestro país, por la situación de necesidad de la población usuaria, costumbres, teniendo presente la diversidad climatológica en la selva del Perú.
 - **Proyecto de Ley 4505/2018-CR**, que propone declarar de necesidad pública e interés nacional los PIPs Mejoramiento de la carretera Cáclic-Luya-Lámud, mejoramiento de la carretera Chachapoyas-Aeropuerto y Mejoramiento de la carretera Lámud-Quiocta, región Amazonas.

Al no haber oposición, el señor Presidente dio por admitidos los proyecto en cuestión, precisando que se habían elaborado los informes de admisibilidad y se estarían solicitando las opiniones técnicas correspondientes.

ORDEN DEL DÍA:

1. **DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3572/2018-PE, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA “LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA FORMALIZACIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA BASE TRIBUTARIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA E INTERPROVINCIAL DE ÁMBITO NACIONAL DE PASAJEROS”.**

El señor **Presidente** procedió a sustentar el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros”, manifestando lo siguiente:

- Este nuevo pedido de pronunciamiento se da a razón de la cuestión previa para que regrese a comisiones para mejor estudio, planteada por los señores congresistas: Karina Betteta Rubín y Víctor Andrés García Belaúnde, la cual fue aprobada en el Pleno del Congreso de la República del 8 de mayo del 2019. Con Oficio N° 122-2018-2019-ADP-D/CR la comisión adquirió nuevamente competencia para emitir pronunciamiento.
- La Comisión consideró que el estudio realizado para el dictamen presentado anteriormente había sido debidamente argumentado. La Comisión había recibido a los representantes de las asociaciones de transportistas que avalan los argumentos del dictamen y solicitan reiteradamente la aprobación de la iniciativa legislativa en un nuevo pronunciamiento de la Comisión. Por otro lado, la preocupación del tipo presupuestal

debe descartarse, ya que los estudios económicos se encuentran detallados en el proyecto de ley, máxime si han sido debidamente evaluados por el Ministerio de Economía y Finanzas, por ser una iniciativa del Poder Ejecutivo.

- Los argumentos esgrimidos para la cuestión previa no consideró el fondo de la iniciativa, ni se presentaron argumentos técnicos que desvirtúen la razonabilidad y viabilidad de la propuesta, que tiene como finalidad otorgar a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial de ámbito nacional de pasajeros o el servicio de transporte público terrestre de carga, el beneficio de devolución del equivalente al cincuenta y tres por ciento (53%) del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC), que forme parte del precio de venta del petróleo diésel B5 y diésel B20 con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm, por el plazo de tres (3) años. Poniendo como condición ineludible, que sean transportistas debidamente formalizados; es decir, contribuyentes generadores de rentas de tercera categoría para efecto del Impuesto a la renta y sujetos obligados al pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto de Promoción Municipal (IPM) por la venta de los citados productos. Asimismo, tampoco se desvirtuó el fundamento que este mecanismo busca la formalidad ya que el beneficio solo se otorgará si el transportista cuenta con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para prestar dichos servicios y emite comprobantes de pago electrónicos por la prestación de tales servicios en tanto esté obligado a emitirlos de acuerdo a las normas que emita la SUNAT al respecto. La devolución se efectúa mediante Notas de créditos Negociables.
- Por lo tanto, la Comisión propone reiterar los argumentos presentados en el anterior dictamen, que nos permiten proponer la aprobación de la iniciativa legislativa.

Terminada la sustentación del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, el señor **Presidente** apertura el debate, participando los siguientes señores parlamentarios:

- El congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Precisó que la Comisión de Transportes y Comunicaciones es la segunda comisión dictaminadora del Proyecto de Ley 3572/2018-PE, siendo la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera la comisión principal.
 - b. El dictamen precisa que se había incrementado progresivamente la devolución, desde el 10% hasta el 53%. Por otro lado, no se precisó la cantidad de empresas beneficiarias y ¿cuál sería el desembolso del Estado? Al respecto, precisó que las dudas sobre estos porcentajes no habían sido absueltas.
 - c. Si la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera no le da la importancia debida a la iniciativa del Poder Ejecutivo, solicitó que la Comisión debata la iniciativa en otra oportunidad.
- El congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Se sumó a las observaciones planteadas por el congresista Trujillo Zegarra, Gilmer (FP).
 - b. Es una norma que se dio el 2006 y prorrogada hasta el 2016. Durante 10 años los transportistas tuvieron estos beneficios.
 - c. La exposición de motivos de la iniciativa precisa que *"Si bien dicho mecanismo durante el período que estuvo vigente, no logró ser el medio idóneo para coadyuvar a la formalización de este sector, teniendo en cuenta los instrumentos tecnológicos que viene implementando el gobierno para la formalización, resulta conveniente*

poder implementar temporalmente dicho mecanismo, incorporando los citados instrumentos tecnológicos".

- d. Entonces, sería conveniente conocer ¿cuáles son esos nuevos instrumentos tecnológicos que van a permitir el logro de esos objetivos inicialmente propuestos?
 - e. Además, sería conveniente que la Comisión señale el impacto de este proyecto de ley para el desarrollo y bienestar del país, y cuantificar lo que el Estado tiene que devolver por este concepto.
 - f. Preguntó si se había pedido la opinión del Ministerio de Economía y Finanzas.
 - g. Según el artículo 1.3 del dictamen señala que el transportista debe contar con la autorización vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para prestar dicho servicio y debe emitir comprobantes de pago electrónico por la prestación de tales servicios. Solicita agregar como requisito, para gozar de este beneficio, que las empresas de transporte de pasajeros cuenten con terminales formales debidamente autorizados por el MTC.
 - h. Se debe impulsar la formalización de todo el sistema, de todos los que participan y de los que se beneficiarían de esta devolución del 53%, para que todos los actores puedan trabajar con mecanismos formales.
 - i. Solo en Lima hay 350 empresas de transportes terrestres interprovinciales autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para brindar servicios en el interior del país. De este total solo 129 tienen terminales o paraderos facultados por el MTC. Por lo tanto, 221 empresas son informales.
 - j. Se debe aprovechar esta iniciativa para formalizar a todos aquellos que intervienen en el sistema de transporte.
 - k. Referido al artículo 1.3 del dictamen, considerando que 8 de cada 10 trabajadores son informales, sería bueno exigir a las empresas beneficiarias del proyecto que sus trabajadores sean formales, la misma que debe ser fiscalizada por la SUTRAN.
- El congresista **Flores Vilchez, Clemente** (PPK) realizó los siguientes aportes y observaciones:
 - a. Tratándose de una iniciativa del Poder Ejecutivo debería darse la importancia de sacar adelante el pronunciamiento de la Comisión, toda vez que en el país existe alrededor del 70% de informalidad.
 - b. Esta propuesta es el resultado de un acuerdo a la que llegó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las empresas de transportes, para buscar una salida a la problemática del sector, para acelerar la formalización de los mismos.
 - c. Se suma a la propuesta del congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP), para incluir la formalidad de las empresas de transporte de pasajeros.

Al respecto, el señor presidente precisó que se considerarían los aportes expuestos por el congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP).

2. **DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO".**

El señor **Presidente** sustentó el predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao", manifestando lo siguiente:

- Si bien la norma se inicia con un artículo proponiendo una norma declarativa, los otros artículos carecerían de objeto ya que desvirtúan la propuesta al ser mandatorios, requieren financiamiento vulnerando el principio de la no iniciativa de gasto por el parlamento, además establecen autorizaciones especiales que no son propias de una norma declarativa, máxime si no hemos recibido pronunciamiento de los organismos a los que se pretende comprometer como son el ministerio de Economía y Finanzas, ministerio de Vivienda y Construcción, ministerio de Transportes y Comunicaciones e incluso a la Contraloría General de la República. En tal sentido la Comisión opta por solo pronunciarse y realizar el sustento y análisis del artículo declarativo.
- Se resalta que uno de los principales problemas que tiene la Carretera Central es la dificultad de transitabilidad, debido a su uso por parte de toda clase de unidades vehiculares, ya sea de carga pesada, buses interprovinciales; así como, de automóviles particulares aunado a las labores por la ejecución del Proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, originando un preocupante malestar para los usuarios, teniendo en cuenta que la Autopista Ramiro Pialé aún no se encuentra concluida, originándose una congestión vehicular diaria, por lo que implementar rutas alternas para el tránsito de vehículos, en cuanto contribuirá directamente a la agilización y rápida comunicación con los distritos de Lima Este así como a los aledaños la zona de influencia.
- Asimismo, tiene un análisis de beneficio directo a la población, ya que es un proyecto de ley de naturaleza declarativa, siendo su objetivo principal otorgar el marco jurídico para optimizar el desarrollo y la interconectividad de las regiones del centro del país así como de los distritos de Lima Este, siendo que el Estado viene desarrollando acciones que coadyuvan a facilitar y agilizar el transporte en esta importante vía mientras se realizan las labores de ejecución del proyecto de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao, por lo que su atención por parte del Estado es de prioridad para mejorar la calidad de vida de las poblaciones aledañas y que permitirá agilizar el círculo virtuoso de la economía que reflejara en el bienestar general.
- Por las consideraciones expuestas, la Comisión considera que el proyecto es técnicamente viable como norma declarativa, de un solo artículo siguiendo el manual de técnica legislativa.

Terminada la sustentación del predictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, el señor **Presidente** apertura el debate, participando los siguientes señores parlamentarios:

- El congresista **Galván Vento, Clayton** (C21), agradeció a la presidencia la puesta en debate de la iniciativa legislativa y solicitó el apoyo del Pleno de la Comisión al proyecto de su autoría.

3. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2859/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE AUTORIZA NORMAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍA Y CARGA EN VÍAS URBANAS".

El señor **Presidente** otorgó el uso de la palabra al congresista **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) para sustentar el **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual propone la "Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas", manifestando lo siguiente:

- El Proyecto de Ley 4226/2018-CR y el Proyecto de Ley 2859/2017-CR son complementarios.

- El Proyecto de Ley 2859/2017-CR, de su autoría, crea un marco general para evitar la problemática actual de la Carretera Central.
- Lima es una ciudad de más de 10 millones de habitantes, habiendo crecido en los últimos años vertiginosamente, tanto de la población como del parque automotor.
- El parque automotor de 1.3 millones ha pasado a 4,5 millones, es decir ha crecido por encima del 300%; sin embargo, las vías de infraestructura no han crecido, originando los problemas actuales.
- Las empresas de transportes aumentaron de 33,382 a 106,077, es decir han crecido 317%. Empresas que entran y salen de Lima por los tres accesos: la Carretera Central, la Panamericana Norte y la Panamericana Sur.
- Esta situación ha originado que Lima sea una ciudad tan grande, colapse, situación que se percibe día a día, generando pérdidas económicas y en combustible. Los trabajadores pierden al día 23.1 millones, al año 5,541 millones. En combustible se pierde 11,2 millones al día, al año 4,088 millones. En total, las pérdidas del país ascienden a 9,629 millones al año.
- En la actualidad, ya no existen "horas punta", sino todo el día es "hora punta".
- El proyecto propone dar la facultad a los gobiernos regionales y a las municipalidades provinciales de que ellos mismos puedan generar franjas horarias para el ingreso y salida de vehículos de carga pesada. Esta propuesta no solo aplicaría a Lima, sino a nivel nacional.
- Si bien es cierto esta es una medida a corto plazo, servirá a los distritos del sector oeste mientras se ejecuten las medidas a largo plazo, como es la Línea 2 del Metro.

El señor **Presidente** agradeció la sustentación **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP) del **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual propone la "Ley que autoriza normar incentivos y/o exoneraciones a inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas".

4. DEBATE DEL PREDICTAMEN RECAÍDO EN LOS Proyectos de Ley 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN".

El señor **Presidente** procedió a sustentar el predictamen recaído en los **Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR** mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación", manifestando lo siguiente:

- La Comisión, de la revisión de los argumentos de las iniciativas legislativas, colige que estas buscan garantizar la seguridad vial desde la fuente; es decir, de los sujetos que conducen los vehículos automotores, los cuales requieren para poder circular contar con una licencia de conducir; sin embargo, la obtención de estas ha sido un proceso constante de aprendizaje y retrocesos en el ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que se ha ido con el transcurso de los años estableciendo procedimientos e instituciones complementarias como son las escuelas de conductores, los centros médicos y los centros de evaluación de conductores; para poder otorgar las licencias.
- Este proceso señalado en el primer párrafo de análisis, se intentó en sus inicios que fueran solo las entidades estatales las que participen en la capacitación y evaluaciones

para el otorgamiento de licencias de conducir. Posteriormente, se buscó la participación de la empresa privada, emitiéndose una serie de directivas y decretos supremos variando las condiciones, competencias requisitos o coberturas, lamentablemente la estas normas emitidas por funcionarios de turno del ministerio están al vaivén de los funcionarios que ocupan el cargo, lo que no es recomendable técnica y jurídicamente ya que no se establecen normas que perduren en el tiempo y que generen seguridad jurídica, imprescindible para que el empresariado invierta en este sector, ya que la seguridad jurídica permite reglas claras que le garantizar su inversión.

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su opinión técnica ha presentado algunas observaciones a la fórmula legal de iniciativa legislativa y en una reunión con el equipo técnico se ha logrado consensuar un texto sustitutorio que está siendo presentado en el presente dictamen.
- La comisión considera que el aporte más importe a nivel de las escuelas de conductores es establecer por primera vez que estas entidades son las responsables de la capacitación para el otorgamiento y canje, actualización para la revalidación y reentrenamiento para la recategorización; así como, establecer los requisitos de infraestructura y recursos humanos debidamente acreditados que requieren para el funcionamiento las escuelas de conductores.
- Se resalta que en todo el proceso de obtención de una licencia de conducir; es decir, en las escuelas de conductores, de los centros médicos y centros de evaluación, los postulantes tienen la obligación de presenta su Documento Nacional de Identidad o Carné de Extranjería y realizarse la verificación biométrica, del postulante y de los responsables de la evaluación en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil. Asimismo, se debe realizar las grabaciones en video y transmisión de las evaluaciones al Sistema Nacional de Conductores. Este mecanismo servirá para evitar suplantaciones y darle seguridad jurídica al proceso de obtención de una licencia de conductores.
- La Comisión también considera fundamental establecer los requisitos de infraestructura, recursos humanos y el protocolo de evaluación médica y psicológica del conductor que deberán seguirse para los postulantes a licencias de conducir en los Centros Médicos.
- No menos importante es establecer los protocolos y requisitos de infraestructura y recursos humanos de los Centros de Evaluación. Cabe señalar que la norma que estamos evaluando también propone que se establezcan los requisitos de identificación y grabación a los evaluadores, para que así se pueda establecer las responsabilidades y sanciones de ser el caso; es decir, no solo se puede sancionar al postulante, sino también a los operadores de la evaluación, así como a la institución que no cumpla con los protocolos establecidos.
- La Comisión enfatiza que estamos considerando que es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el que define la capacidad operativa de las entidades complementarias que participan en el otorgar de las licencias de conducir, teniendo en cuenta el tiempo mínimo y máximo de los procesos internos que se deben efectuar en cada entidad, el número de profesionales, la capacidad de su infraestructura y el horario de atención. Los procesos internos de evaluación o capacitación deben ser en orden y secuenciales. Esto con la finalidad de evitar que instituciones complementarias no serias emitan capacitaciones, evaluaciones más allá de su capacidad física real.
- Por lo consideraciones expuestas solicitamos que nos apoyen con la aprobación de esta norma para formalizar este sector y contribuir a la seguridad vial, ya que choferes capacitados y debidamente evaluados contribuirán a combatir el caótico caos de nuestras ciudades.

[En esta estación se incorpora a la sesión el señor accesitario **Figuroa Minaya, Modesto (FP)**].

VOTACIONES:

1. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 4226/2018-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CARRETERA CENTRAL DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 2 DEL TREN ELÉCTRICO DE LIMA Y CALLAO".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 4226/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que declara en emergencia la Carretera Central durante el período de ejecución de las obras de la Línea 2 del Tren Eléctrico de Lima y Callao**", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)]; Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).**

2. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 2859/2017-CR, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE AUTORIZA NORMATIVAR INCENTIVOS Y/O EXONERACIONES A INVERSIONES PARA EL USO RACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DISPONE FRANJAS HORARIAS PARA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍA Y CARGA EN VÍAS URBANAS".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 2859/2017-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que autoriza normar incentivos y exoneraciones a las inversiones para el uso racional de infraestructura vial y dispone franjas horarias para circulación de vehículos de transporte de mercancía y carga en vías urbanas**", siendo **aprobado** por **UNANIMIDAD**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)]; Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).**

3. **DICTAMEN RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 3985/2018-CR Y 3986/2018-CR MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y REGULA LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES, LOS CENTROS MÉDICOS Y CENTROS DE EVALUACIÓN".**

En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en los **Proyectos de Ley 3985/2018-CR y 3986/2018-CR**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que establece lineamientos para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre y regula las escuelas de conductores, los centros médicos y centros de evaluación**", siendo **aprobado** por **MAYORÍA**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo (APP); Del Águila Herrera, Edmundo (AP); Castro Bravo, Jorge (NA); Mamani Choquehuanca, Moisés (FP); Martorell Sobero, Guillermo (FP); Flores Vilchez, Clemente (PPK); Figueroa Minaya, Modesto (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)] y Monterola Abregu, Wuilian (FP).** Con la abstención del congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)].**

4. **DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3572/2018-PE, MEDIANTE EL CUAL SE PROPONE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, LA "LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA FORMALIZACIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA BASE TRIBUTARIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA E INTERPROVINCIAL DE ÁMBITO NACIONAL DE PASAJEROS".**


En esta estación el señor **Presidente**, no habiendo más intervenciones, sometió al voto el dictamen recaído en el **Proyecto de Ley 3572/2018-PE**, mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "**Ley que establece medidas para promover la formalización y masificación de la base tributaria en el transporte público terrestre de carga e interprovincial de ámbito nacional de pasajeros**", consideran los dos aportes del congresista Del Águila Herrera, Edmundo (AP), siendo **aprobado** por **MAYORÍA**, con el voto a favor de los señores congresistas: **Narváez Soto, Ricardo** (APP); **Del Águila Herrera, Edmundo** (AP); **Castro Bravo, Jorge** (NA); **Mamani Choquehuanca, Moisés** (FP); **Martorell Sobero, Guillermo** (FP); **Flores Vílchez, Clemente** (PPK); **Figueroa Minaya, Modesto** (FP) [en reemplazo del congresista titular Aguilar Montenegro, Wilmer (FP)] y **Monterola Abregu, Wuilian** (FP). Con la abstención del congresista **Trujillo Zegarra, Gilmer** (FP) [en reemplazo del congresista titular Elías Ávalos, Miguel (FP)].

En esta estación el señor **Presidente** sometió al voto la dispensa del trámite de aprobación del acta de la presente sesión, la misma que fue aprobada por **UNANIMIDAD** de los señores congresistas presentes.

Siendo las diez horas con cinco minutos del martes 2 de julio de 2019, el señor **Presidente** levantó la Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.



WUILIAN MONTEROLA ABREGU
PRESIDENTE
Comisión de Transportes y Comunicaciones



MIGUEL ELÍAS ÁVALOS
SECRETARIO
Comisión de Transportes y Comunicaciones

Forma parte del Acta, la transcripción de la versión magnetofónica de la sesión, elaborada por el Área de Transcripciones del Congreso de la República.