

Proyecto de Ley N° 3986/2018-CR

**PROYECTO DE LEY, LEY QUE ESTABLECE
LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA
LA EMISION DE LICENCIAS DE
CONducIR**



El Grupo Parlamentario, Fuerza Popular, a iniciativa del congresista **Wuillian Alfonso Monterola Abregu**, en uso de sus facultades y ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme a lo dispuesto en los artículos 67° y 76° del Reglamento del Congreso de la República del Perú, propone el siguiente proyecto de Ley:

**“LEY QUE ESTABLECE LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA EMISION DE
LICENCIAS DE CONducIR”**

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Del objeto y finalidades de la Ley.

1.1 Del Objeto, El objeto de la presente Ley es establecer los lineamientos generales para la emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados para el transporte terrestre, así como regular las Escuelas de Conductores y los Centros Médicos.

1.2 De la finalidad, La finalidad de esta Ley es garantizar el cumplimiento de estándares establecidos y brindar un servicio de calidad, para asegurar conductores capacitados y concientizados en el respeto y concordancia con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Artículo 2. Del ámbito de aplicación

La presente ley es de aplicación en todo el territorio nacional. Todas las personas naturales que desean obtener una licencia de conducir vehículos automotores motorizados de transporte terrestre; así como a las personas jurídicas que aspiren

a obtener y a las que ya tengan una autorización como Centro Médico encargado de la toma de exámenes de aptitud psicosomática para licencias de conducir, a las que aspiren a obtener y a las que ya tengan una autorización como Escuela de Conductores, así como a las autoridades competentes y/o empresas privadas que participan del proceso de evaluación y emisión de la licencia de conducir.

CAPITULO I

LICENCIAS DE CONDUCIR

Artículo 3. Licencias de Conducir, Clases y Categorías

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

3.1.1. Las licencias de conducir se clasifican en:

- a) Licencias de Conducir para conductores profesionales y;
- b) Licencias de Conducir para conductores no profesionales

3.2 Clases, las licencias de conducir son de dos clases, A y B. La clase A, destinada para conducir vehículos automotores de cuatro ruedas a más, y la clase B, para vehículos automotores menores.

3.3 Categorías, cada clase debe estructurarse en categorías según el tipo de vehículo a conducir y la finalidad de uso, y debe ser de manera simple y sencilla.

3.3.1. Las licencias de conducir para conductores no profesionales les corresponde:

- a) Clase A – Categoría I
- b) Clase B – Categoría I
- c) Clase B – Categoría II-A
- d) Clase B – Categoría II-B

3.3.2. Las licencias de conducir para conductores profesionales les corresponde:

- a) Clase A – Categoría II-A
- b) Clase A – Categoría II-B
- c) Clase A – Categoría III-A

- d) Clase A – Categoría III-B
- e) Clase A – Categoría III-C
- f) Clase B – Categoría II-C

Cada clase es independiente y autónoma en sus facultades, y el acceso a cada categoría es mediante un sistema de recategorización ascendente.

Artículo 4. Modalidad de Obtención.

Las formas de obtener una licencia de conducir son tres, Obtención, Revalidación y Recategorización.

- a) **La Obtención.**- Es el procedimiento para acceder a una licencia de conducir de la categoría inferior de cualquiera de las clases y se puede iniciar al cumplir la mayoría de edad y tener como mínimo secundaria completa.
- b) **La Recategorización.**- Es el acceso escalonado y ascendente. Se inicia de la categoría inferior y se escala progresivamente por cada categoría superior inmediata hasta llegar a la más alta. Los requisitos mínimos a considerar para subir de categoría son, la experiencia, la edad del aspirante así como el no estar suspendido o inhabilitado, según la información del Registro Nacional de Sanciones.
- c) **La Revalidación.**- Es la renovación de la licencia de conducir al vencimiento de la vigencia de ésta y es necesaria para garantizar que se siguen conservando las aptitudes físicas y psicológicas del conductor.

Artículo 5. Para la obtención de las Licencias de Conducir, se requiere:

- a) Para el Examen Médico:
 - a.1 Documento Nacional de Identificación DNI (peruanos) Carné de Extranjería (extranjeros)
 - a.2 Mayor de edad (18 años)
 - a.3 Examen en un centro médico autorizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 - a.4 Pago correspondiente

- a.5 Aprobada la evaluación, solicitar el Certificado Médico de Aptitud Psicosomática.
- b) Para el Examen de Conocimiento:
 - b.1 Capacitación como formación (obtención), entrenamiento (recategorización) o actualización (revalidación); según sea el caso.
 - b.2 Examen de Normas de Tránsito en el Centro de Exámenes autorizado (examen de reglas)
- c) Para el Examen de Manejo:
 - c.1 Aprobar el Examen de Normas de Tránsito
 - c.2 Examen de Manejo en un centro de evaluación autorizado.

Habiendo aprobado los exámenes, se le extenderá su licencia de conducir impresa la misma que será registrado en el Sistema Nacional de Conductores.

El procedimiento de obtención, recategorización y revalidación, es un proceso único y estándar, obligatorio para todas las clases y categorías de licencias que se emitan en el territorio nacional y debe ser iniciado y terminado en una sola dependencia administrativa de acuerdo al lugar del domicilio que figure consignado en el Documento Nacional de Identidad o el declarado al momento de obtener el Carné de Extranjería en el caso de ciudadanos extranjeros, sin excepción. Además, el MTC debe establecer un tiempo máximo del procedimiento, caso contrario el aspirante debe volver a iniciar el mismo.

CAPITULO II

ENTIDADES QUE PARTICIPAN EN EL OTORGAMIENTO DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

Artículo 6. Las Entidades que participan en el otorgamiento de las licencias de conducir, son personas jurídicas de derecho privado autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para brindar evaluación médica, capacitación, preparación y evaluación a los postulantes a una licencia de conducir para todas sus clases y categorías, en todas sus modalidades – Obtención, Recategorización y Revalidación, y son las siguientes:

- Centro Médicos de Evaluación del Conductor
- Escuelas de Conductores
- Centros Evaluadores para Licencias de Conducir

Artículo 7. Centros Médicos de Evaluación del Conductor

La autorización como Centro Médico de Evaluación del Conductor la expide el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y previamente se debe contar con la autorización del Ministerio de Salud – MINSA, como Entidad Prestadora de Salud I-3 o en la que esta institución disponga, y además cumplir con las condiciones de acceso establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El periodo de autorización tiene un plazo de 2 años y su renovación deberá ser solicitada con un plazo de 60 días de anticipación al vencimiento, en caso haya sido sancionado por la autoridad competente con 03 infracciones muy graves que hayan quedado firmes, no podrá renovar la autorización.

Artículo 8. Requisitos para la autorización y funcionamiento de Centros Médicos de Evaluación al conductor

Para la autorización como Centro Médico de Evaluación del Conductor se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

8.1 Naturaleza Jurídica: Deben contar con personería jurídica y la designación de sus representantes legales vigentes y tener la autorización del MINSA como Entidad Prestadora de Salud con categoría superior o igual a I-3.

8.2 Recursos Humanos: Cada área debe de estar a cargo de un profesional acorde a la función a desempeñar. Cada profesional titular puede tener uno o más profesionales suplentes, para garantizar la continuidad del servicio, o para incrementar la capacidad de atención. Las profesiones a considerar son, Tecnología Médica, Enfermería, Psicología, Medicina General, Médico Oftalmólogo, Médico Otorrino.

8.3 Infraestructura y equipamiento: Los Centros Médicos de Evaluación del Conductor deben tener consultorios y laboratorios de acuerdo a las exigencias

dadas por el MINSA; una zona de recepción e información; ambientes destinados al Despacho del Director y personal administrativo.

Asimismo, deben contar con un **mecanismo tecnológico de identificación biométrica** de huella dactilar por cada evaluación que se deba realizar, implementada dentro de cada ambiente; contar con equipos informáticos equipados correctamente; equipos de video y de almacenamiento de las grabaciones de los mismos y un equipo psicosenométrico integrado y completo que emita resultados en tiempo real y en línea.

Artículo 9. Del Examen Médico del Conductor

El examen 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:

- Área de Laboratorio y/o Toxicología.
- Área Psicológica.
- Área Clínica.
- Área oftalmológica
- Área otorrinológica

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.

Artículo 10. Protocolo de Evaluación Médica y Psicológica del Conductor

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.

CAPITULO III ESCUELAS DE CONDUCTORES

Artículo 11. Escuela de Conductor

Centros de formación, preparación y capacitación respecto a normas de tránsito, aplicados al manejo de vehículos automotores y que en aplicación de dichos conocimientos y la constante práctica permiten obtener la pericia necesaria a los futuros conductores de un determinado vehículo automotor por las vías públicas.

Artículo 12. Autorización y Vigencia

La autorización como Escuela de Conductores se solicita ante la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cumpliendo con las condiciones de acceso establecidas por la presente Ley, siendo el tiempo de vigencia de la autorización de 5 años. Las escuelas pueden ser autorizadas para la formación, preparación y capacitación a todas las clases y categorías, o a una sola clase específicamente, los cuales serán previstos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 13. La Capacitación

- 13.1** Deben contar con capacitación y formación integral en una Escuela de Conductores, todos los postulantes y/o conductores que aspiren a obtener, revalidar o recategorizar una licencia de conducir de cualquier clase o categoría.
- 13.2** Las actividades de capacitación estarán reguladas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y serán dirigidas para todas las clases y categorías, en sus tres modalidades, Obtención, Recategorización y Revalidación, tomando como referencia la siguiente directriz:
- Para la Obtención, los cursos de formación.
 - Para la Recategorización, los cursos de entrenamiento.
 - Para la Revalidación, los cursos de actualización.
- 13.3** Las Escuelas de Conductores impartirán cursos, talleres y otros programas de capacitación en materia de tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo a las necesidades del mercado y requerimientos del Ministerio de Transportes y

Comunicaciones. Todos estos programas tienen por finalidad actualizar al conductor, sensibilizar al infractor y habilitar al sancionado, con currículos acordes a su finalidad.

Artículo 14. Requisitos para la Autorización y el Funcionamiento de las Escuelas de Conductores

Las Escuelas de Conductores para su autorización y posterior funcionamiento requieren de la autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la cual se otorga previa verificación de los requisitos mínimos establecidos por la presente Ley.

Los requisitos solicitados son los siguientes:

14.1 Naturaleza Jurídica: Contar con personería jurídica y la designación de sus representantes legales vigentes y tener entre sus fines u objeto social la enseñanza, capacitación o formación académica y práctica de personas y/o conductores.

14.2 Recursos humanos: Las Escuelas de Conductores deben contar con un staff de profesionales que garanticen cumplir con impartir conocimientos para la formación, entrenamiento y actualización de conductores. Entre ellos tenemos:

14.2.1 Un Director, responsable de las actividades pedagógicas, que cuente con grado académico o título otorgado por escuela técnica o profesional.

14.2.2 Un 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 (2) años, para impartir los conocimientos teóricos y normativos,

14.2.3 Un 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, y experiencia en la enseñanza en la conducción de vehículos automotores no menor de dos (2) años para impartir las prácticas de manejo,

14.2.4 Un Profesional o técnico en Mecánica Automotriz o una materia similar, para impartir clases de mecánica automotriz básica que le permita al

postulante adquirir ciertos conocimientos que le permitan y/o entender el funcionamiento del vehículo automotor.

14.2.5 Un Profesional o técnico en Salud, para impartir conocimiento en salud laboral y primeros auxilios, con experiencia no menor de dos (2) años en el ejercicio de su actividad y que acredite haber recibido capacitación en primeros auxilios.

14.2.6 Un 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.

Todos estos especialistas deben contar con la experiencia correspondiente a sus cargos y además deben ser certificados y homologados 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.

14.3 Infraestructura.- Las Escuelas de Conductores deben tener 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 y proporcionalidad.

Cuando el postulante cuenta con las habilidades suficientes para conducir el vehículo respectivo, completará las horas prácticas de manejo requeridas, en las vías públicas, debiendo para ello la escuela, tener la autorización de la autoridad competente.

14.4 Flota Vehicular.- Las Escuelas de Conductores deben contar con vehículos en óptimo estado, propio o de terceros, por cada categoría a la que quiera acceder a capacitar. Y para la instrucción de alumnos novatos, los vehículo deberán cumplir con la normativa correspondiente (características exigidas

por Ley) que coadyuven a su aprendizaje, para la cual la flota de vehículos debe contar con el sistema de doble comando.

14.5 En equipamiento.- Las Escuelas de Conductores deben contar con un mecanismo tecnológico de identificación biométrica por cada infraestructura autorizada; contar con equipos informáticos equipados adecuados; un sistema de cámaras de video con almacenamiento; el equipamiento necesario para la enseñanza teórico-práctica de normatividad, mecánica y de primeros auxilios.

14.6 Régimen académico.- El Programa de Estudios para el Conductor será diseñado, desarrollado y publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Debe contar con todos los contenidos desarrollados en detalle para ilustrar mejor al conductor en el aula, debe contar con material impreso de cada curso y cada tema para entregar al alumno. Estos materiales serán autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su uso y entrega obligatoria en todas las Escuelas de Conductores a nivel nacional, actualizándose periódicamente.

CAPITULO IV

CENTROS EVALUADORES PARA LICENCIA DE CONDUCIR

Artículo 15. Autorización y Restricciones

15.1 Los exámenes de conocimientos y de manejo están a cargo de los Centros de Evaluación de las Gerencias y/o Direcciones Regionales de Transporte Terrestre o de terceros autorizados por el Ministerio De Transportes y Comunicaciones, conforme lo previsto en el marco normativo correspondiente y en el Reglamento de la Ley. Están obligados a cumplir con todos los requisitos y exigencias sin excepción alguna y a ser fiscalizados por la SUTRAN o quien efectúe las labores de fiscalización de este tipo de entidades a nivel nacional.

15.2 El Centro de Evaluación está impedido de desempeñarse como Escuela de Conductores, de tener entre sus socios, directivos, gerentes y/o trabajadores a personal que labore en las mismas bajo cualquier modalidad y/o favorecer

la actividad de alguna de ellas. El incumplimiento de esta disposición acarrea la cancelación de su autorización como Centro de Evaluación.

15.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe determinar en número máximo de centros de evaluación en cada región, en función al número de la población y la demanda por el servicio. Asimismo, es quien debe determinar las condiciones de acceso en detalle, y aplicar criterios especiales de acceso para las regiones donde amerite, sin que esto mengue el nivel de exigencia de la evaluación.

Los centros de evaluación deben evaluar a todas las clases y categorías.

Artículo 16. De las Evaluaciones

Las evaluaciones deben ser dos:

- 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 17. Requisitos para la Autorización y el Funcionamiento de los Centros Evaluadores

17.1 Naturaleza Jurídica.- Deben 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 y/o conductores.

17.2 Del personal.- Los Centros Evaluadores para Licencia de Conducir deben contar con un staff de profesionales que garanticen la correcta aplicación de las evaluaciones teóricas y prácticas, entre ellos tenemos:

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

17.2.2 Un Evaluador Teórico (Reglas de Tránsito), encargado de aplicar el examen teórico en línea y responsable de la transparencia del proceso,

bajo responsabilidad, debe contar con título profesional y habilitado, acreditado como instructor y con experiencia comprobada.

17.2.3 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 y habilitado así como Licencia de conducir vigente, de la misma categoría o superior a las evaluaciones que vaya a tomar asimismo deberá contar con acreditación de instructor y experiencia comprobada.

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

17.2.5 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.

Todos estos especialistas deben contar con la experiencia correspondiente a sus cargos y además deben ser certificados y homologados 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.

17.3 Infraestructura.- Los Centros Evaluadores para Licencia de Conducir deben contar 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.

Los ambientes deben garantizar la individualidad y comodidad al postulante para rendir el examen, y entregar el resultado 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 y/o Atención al Público, a fin de establecer un mecanismo de transparencia de primera mano.

Para las prácticas de manejo, los Centros Evaluadores 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.

- 17.4 Flota vehicular.-** 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 18. Protocolo del Evaluación del Conductor

- 18.1** El Protocolo de Evaluación del Conductor establece todos los procedimientos que deben cumplirse para evaluar al postulante a una licencia de conducir. Estos procedimientos son estándares y homogéneos en todo el país, y se deben aplicar en todas las regiones con el mismo nivel dificultad y sin excepciones.

Cada procedimiento 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. 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.

- 18.2** Las evaluaciones teóricas deben ser aplicadas en línea y los resultados dados en tiempo real a los postulantes, quienes deben estar identificados por el sistema en todo momento de la evaluación.

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 para garantizar transparencia.

Entre los mecanismos para garantizar un alto nivel de evaluación debe contarse con:

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

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

CAPITULO V DE LAS ENTIDADES COMPLEMENTARIAS

Artículo 19. Capacidad Operatividad y Tiempo Mínimo y Máximo

19.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debe definir la Capacidad Operativa de todas las Entidades Complementarias del presente Sistema.

Ésta debe estar en función al Tiempo Mínimo y Máximo de los Procesos Internos, el número de profesionales, la capacidad de su infraestructura y el horario de atención. Los procesos de evaluación y/o capacitación debe ser en orden y secuenciales.

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

Artículo 20. Condiciones de Operatividad

20.1 Las Entidades Complementarias del Transporte que intervienen en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir deben transmitir sus actividades operativas de atención, capacitación y evaluación en tiempo real, ante la

autoridad competente. Además, las actividades deben ser almacenadas en un tiempo determinado, en audio, video y en físico para su posterior verificación.

20.2 Debe contar con una plataforma tecnológica de hardware y software compatible con la tecnología del MTC para operar con solvencia, y esta debe conectarse a la Internet con una dirección y ubicación geográfica fija y única. Solo se puede evaluar y/o capacitar a postulantes o conductores que estén domiciliados en la región donde operan, según indique su Documento Nacional de Identidad.

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

Artículo 21. Responsabilidad Profesional

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

Artículo 22. Registros de Instructores y Evaluadores

22.1 Todos los instructores de las Escuelas de Conductores, evaluadores de los Centros de Evaluación para Conductores, y sus respectivos directores, deben ser entrenados, evaluados y certificados en un Centro de Capacitación Especializado designado y monitoreado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

22.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones llevará un registro independiente por cada tipo de especialistas capacitados y autorizados a poder integrar el staff de cualquiera de los organismos integrantes del presente

sistema. Esta certificación será renovable anualmente, y solo así estarán habilitados para las funciones para las cuales fueron autorizados.

Artículo 23. De las sanciones, infracciones e impedimentos

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

23.2 Están impedidos de ser representantes legales, miembros del directorio o socios, asesores o trabajadores en cualquier modalidad de las Entidades Complementarias, las personas que estén laborando en cualquier modalidad en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobiernos Regionales o Locales, o aquellos representantes legales y/o directores e instructores de alguna Entidad Complementaria que haya sido cancelada por cualquier motivo siguiendo el debido procedimiento.

Artículo 24. Resolución de extinción de autorización

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

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

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Conformación de una Comisión Mixta de Seguimiento y Fiscalización conjunta.

Se creará una Comisión Mixta Especializada, que tendrá las facultades de supervisión y fiscalizadora, supeditada a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, la misma que estará conformada por un representante de las entidades del Estado vinculadas al transporte terrestre a nivel nacional, además de un representante de las Asociaciones formales de Entidades Complementarias de Transporte.

SEGUNDA. Asociatividad de las Entidades Complementarias de Transporte.

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

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



Mike Torres



WULIAN ALFONSO MONTEROLA ABREGÚ
Congresista de la República

Juan Carlos Tor Acuña

Carlos Tubino Arias Schreiber
Portavoz (T)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

www.congreso.gob.pe

Jr. Junín N° 330 - Oficina 202 - Lima Perú
Edificio Roberto Ramirez del Villar
Directo: 3117644 - Anexos: 7644-764

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 07 de MARZO del 2019.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 3986 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES



GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



Código de la Proposición: 3986
(T) Proposición

EXPOSICION DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS GENERALES DEL SISTEMA DE EMISION DE LICENCIAS DE CONducIR

I. Fundamentos:

La Ley No. 27181, es la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

Conforme precisa el literal a) del artículo 16 y el artículo 23° de la referida Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; le corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictar los reglamentos nacionales que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito en todo el país.

Constituye una competencia de gestión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, la misma que, puede ser delegada parcialmente en otras entidades.

Mediante la Ley N° 29005, "Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores" y su reglamento aprobado por Decreto Supremo No. 005-2008-MTC, que fue derogado por el Decreto Supremo N° 040-2008 MTC y este a su vez fue derogado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, se reguló el funcionamiento de las Escuelas de Conductores de

vehículos motorizados para el transporte terrestre y estableció como condición obligatoria para la obtención de las licencias de conducir de las clases y categorías profesionales la aprobación de cursos impartidos por dichas escuelas.

Por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, se aprobó el Reglamento de Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el mismo que pese a su corto tiempo de vida, ya ha sido modificado en diversas oportunidades, y en forma paralela, mediante un considerable número de Resoluciones Directorales se han precisado diversos aspectos del mismo.

Dentro del referido reglamento se regulan también las condiciones de acceso y permanencia que deben cumplir quienes operen como Establecimientos de Salud, Escuelas de Conductores, Centros de Evaluación y la Fiscalización del Sistema Completo, **DEBIDO A ESTE CONSTANTE CAMBIO NORMATIVO Y LA INOPERANCIA (SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN) EN EL SISTEMA HACE QUE SIGAMOS TENIENDO LAS CONSECUENCIAS QUE TENEMOS HASTA LA FECHA : SISTEMA CORRUPTO, IRRESPONSABLE Y CAUSA DE ACCIDENTES DE TRANSITO CON MILES DE MUERTOS EN LAS CARRETERAS Y MILES DE MILLONES DE DOLARES EN PERDIDAS ANUALES.**

Ejemplo de algunos decretos supremos que se dieron con relación a la emisión de licencias de conducir y entidades ligadas a las mismas.

- ✓ **Decreto Supremo N° 012-77-TC** de fecha 19 de diciembre de 1977, se aprobó el Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, que fue **modificado por Decreto Supremo N° 038-85-TC**, del 24 de julio de 1985
- ✓ **Decreto Supremo N° 015-94-MTC** se aprobó el Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre, el mismo que fue modificado por los **Decretos Supremos N° 009-97-MTC, 006-98-MTC, 008-98-MTC, 026-2007-MTC y 005-2008-MTC** respectivamente
- ✓ **Decreto Supremo N° 005-2008-MTC**, se aprobó el Reglamento de Escuelas de Conductores, teniendo por finalidad que las mismas, cumplan con su objetivo de brindar conocimientos teóricos y prácticos a los postulantes para

obtener una licencia de conducir, establecida en el Reglamento de Licencias de Conducir para vehículos motorizados de transporte terrestre, aprobado por **Decreto Supremo N° 015-94-MTC**, para garantizar la conducción segura y responsable de los vehículos que circulan dentro del territorio nacional.

- ✓ **Decreto Supremo N° 063-2003-MTC**, se aprobó el Reglamento de Autorizaciones a Establecimientos de Salud encargados de la toma de Exámenes de Aptitud Psicosomática para Licencias de Conducir, modificado por el **Decreto Supremo N° 018-2007-MTC**, el mismo que tiene por objeto establecer las competencias para el otorgamiento de autorizaciones a establecimientos de salud para la toma de exámenes de aptitud psicosomática para la obtención de licencias de conducir, así como los requisitos y condiciones que deben cumplir los mismos para acceder a dichas autorizaciones y para operar una vez obtenidas.
- ✓ **Decreto Supremo N° 016-2017-MTC** que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC**, el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por **Decreto Supremo N° 058-2003-MTC**, el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares aprobado por **Decreto Supremo N° 025-2008-MTC** y establece otras disposiciones
- ✓ **Decreto Supremo 016-29-MTC** y modificado por el **Decreto Supremo 029-2009-MTC** y por el **Decreto Supremo 003-2014-MTC**; que establece entre otras disposiciones la aplicación de sanción respectiva observando estrictamente la calificación de las infracciones según el cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas del Código de Tránsito Terrestre.
- ✓ **Decreto Supremo N° 007-2018-MTC**, que modifica el reglamento nacional de administración de transporte, aprobado por **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC** y suspende obligaciones establecidas en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por **Decreto Supremo N° 007-2016-MTC - Decreto Supremo-N° 007-2018-MTC**.

- ✓ **Decreto Supremo N° 037-2010**, Suspenden la aplicación de diversas infracciones al tránsito terrestre y modifican el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre así como el Reglamento Nacional de Vehículos.
- ✓ **Decreto Supremo N° 038-2010**, Suspenden la aplicación de diversas infracciones al tránsito terrestre y modifican el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre así como el Reglamento Nacional de Vehículos.
- ✓ **Decreto Supremo N° 040-2010-MTC**, Modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por **D.S. N° 016-2009-MTC**; el **Decreto Supremo N° 029-2009-MTC** y el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por **Decreto Supremo N° 040-2008-MTC**
- ✓ **DS 003-2014-MTC** Modifica e incorpora disposiciones al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por **Decreto Supremo N° 016-2009-MTC** al Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC** y al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre aprobado por **Decreto Supremo N° 040-2008-MTC**.
- ✓ **Decreto Supremo N° 015-2016-MTC** Aprueba modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, al Texto Único Ordenado del Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

Asimismo en estos últimos días los medios de comunicación denunciaron supuestas irregularidades en el trámite administrativo para la emisión de las Licencias de Conducir.

"En el Perú, no hace falta ni ver para obtener un brevete [VIDEO] | #No te Pases...Periodista con miopía severa se convirtió en candidato para licencia profesional y logró obtenerla de forma legítima y sin restricciones, sin haber usado lentes. Centros de salud evaden todos los exámenes y escuelas clonan huellas digitales para acreditar asistencia a cursos.

*En el Perú, uno puede construir un edificio de **7 pisos y 1 metro de ancho** sin que ninguna autoridad se lo impida, como señala el diario **El Comercio** el mismo que denunció en el año 2017 al revelar la existencia de un peligroso inmueble en la avenida Abancay. En el Perú pueden circular vehículos con más de 25 órdenes de captura, como se informó en abril de este año con el artículo periodístico "**peor chofer de Lima**", quien acumulaba 147 papeletas.*

En este país, lo imposible se vuelve real. Incluso, que una persona con graves problemas de visión o con severos trastornos psicológicos pueda ser capaz de obtener una licencia de conducir de forma legítima y sin restricciones, sin coimas ni pagos irregulares.

Cada año mueren 3.000 personas en siniestros viales, el equivalente a diez aviones Boeing 747 lleno de pasajeros. Hoy por hoy los medios de comunicación intentan difundir las consecuencias de falta de control en el sistema de emisión de brevetes en el país.

Expertos en materia vial alertan que las calles hay choferes que no cumplen las condiciones físicas y motoras para manejar pero que están al volante sin que nadie se lo impida, así tenemos la declaración de:

-El jefe de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito, coronel PNP Franklin Barreto, advierte que constantemente se detienen a conductores con evidentes problemas de motricidad, psicológicos o físicos, pero cuyo brevete consigna "sin restricciones". "Hemos visto, incluso, amputaciones de miembros en los choferes y en su licencia aparecen como aptos", dice Barreto.

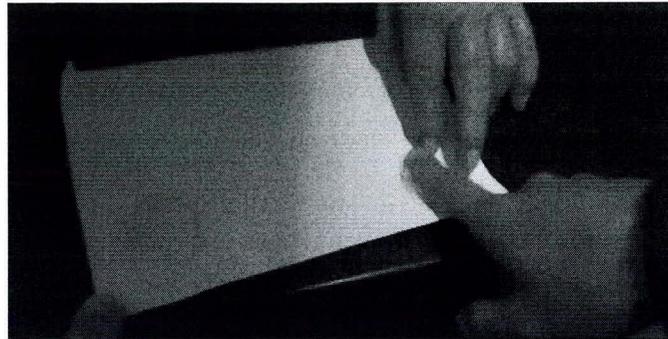
Gabriela Goñi, gerente general del Touring y Automóvil Club del Perú, admite que hay postulantes que llegan al centro de exámenes de manejo (Conchán) sin brazos, sin piernas o tuertos de un ojo, pero que presentan un certificado de aptitud médica que indica "apto y sin restricciones" y no expresan sus problemas físicos.

"Los exámenes médicos son totalmente laxos y el MTC lo sabe. Nunca he visto un solo caso de un postulante a brevete que haya sido desaprobado en el examen médico o psicológico y que en una segunda oportunidad no lo haya aprobado. La responsabilidad mayor recae en el MTC. Es el ente rector. Es el responsable de las muertes que ocurren a diario. Ocho muertos diarios que llegan a 2.900 a 3.000 vidas perdidas al año", dice el abogado Luis Quispe Candía, presidente de la ONG Luz

De la denuncia se observa que en algunas escuelas de manejo supuestamente clonan las huellas digitales de los postulantes [ver infografía] para acreditar, burlando el control biométrico de asistencia, que los candidatos acuden todos los días a recibir las horas de clase.

"Clonar huellas digitales es un delito contra la fe pública en una modalidad agravada, porque es la falsificación o alteración de una parte de un documento público. Es sancionado con una pena de entre 6 y 8 años de prisión. Son responsables tanto quien clona la identidad de postulante a

brevete, como quien utiliza esa huella o documento", dice el abogado Luis Lamas Puccio.



El penalista añade que la persona a quien le clonan las huellas digitales podría ser víctima de estafa o apropiación de bienes, lo que agrava el delito.¹

II. Problemática

1. Desde la entrada en vigencia del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir a la fecha, éste ha sufrido una serie de modificaciones erráticas y en algunos casos hasta contradictorias, por Decretos Supremos sin suficientes fundamentos; así como precisiones efectuadas mediante Resoluciones Directorales que aprueban directivas y/o protocolos, e incluso reitera la vigencia de normas anteriores al mismo; todo lo cual ha devenido en un escenario confuso y ampuloso para las entidades que se encuentran autorizadas para la toma de exámenes médicos, las encargadas de formar al conductor y las encargadas de evaluar a los postulantes en los conocimientos teóricos y prácticos.
2. El Estado Peruano ha apostado por un régimen de autorización a todo aquellos que quieran operar como Escuelas de Conductores y Establecimientos de

¹ <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/peru-falta-ver-brevete-documental-notepases-noticia-581013>

Salud encargados de la toma de exámenes de Aptitud Psicosomática para Licencia de Conducir, sin establecer parámetros de ubicación, parque automotor o cantidad potencial de personas en capacidad de obtener Licencia de Conducir y/o hacer trámites respecto de ellas, lo que ha generado que a la fecha se haya autorizado Escuelas de Conductores y Establecimientos de Salud indiscriminadamente.

3. Resulta particularmente importante señalar, que pese al corto tiempo de vida de la obligatoriedad de la profesionalización del conductor, el sistema se ha visto manchado con serias denuncias sobre actos contrarios a la ley y certificación a personas que no acuden a las capacitaciones obligatorias, lo que ha motivado que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías – SUTRAN intente tomar acciones, iniciando procedimientos sancionadores, imponiendo medidas preventivas y sanciones, pero de manera incipiente sin que se cumplan las mismas.
4. Estas acciones no han disuadido las conductas inapropiadas en que incurren no solo las Escuelas de Conductores, Establecimientos de Salud, Centros de Evaluación y los mismos conductores, sino en las cuales hemos visto involucrados hasta trabajadores y funcionarios del propio MTC y SUTRAN; lo cual nos revela que los controles impuestos a la fecha han sido ampliamente rebasados, que el marco normativo no es eficiente ni eficaz para permitir una acción de coerción y que la fiscalización no ha sido oportuna y que no ha funcionado. En resumen, la respuesta pública no ha sido la adecuada para permitir un funcionamiento adecuado de este servicio.
5. A ello hay que sumar el hecho de que, si bien se ha cumplido con la transferencia de la función de emitir licencias de conducir a los gobiernos regionales, los estándares y controles que ha ejercido el MTC (a través de la SUTRAN), como titular del "sistema estándar de emisión de licencias de

conducir" no han sido tampoco los adecuados, permitiendo que se desarrollen formas diferentes de actuación y corrupción en cada región.

6. Por otro lado, hay que indicar que la cantidad de accidentes ocurridos durante la vigencia de las normas reglamentarias son un factor determinante que nos indica que seguimos fallando en esta función pública de cuidar a los ciudadanos.

ACCIDENTES DE TRANSITO 2006-2017²

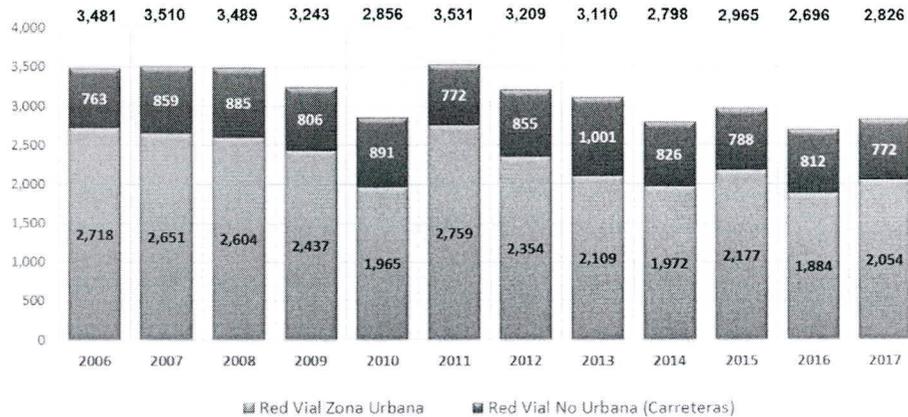


MUERTO POR ACCIDENTES DE TRANSITO 2006-2017³

² https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/accidentesTransito_2006-2017.pdf

³ https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/muertosAccidenteTransito_2006-2017.pdf

MUERTOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO 2006-2017



HERIDOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO 2006-2017⁴



7. En cuanto a las causas que provocan los accidentes de tránsito, del 100% el 76.16% de ellas se pudieron evitar, ya que corresponden exclusivamente al conductor como son: (i) Exceso de Velocidad 32.76%, (ii) imprudencia del conductor 28.00%, (iii) Ebriedad del Conductor 10.97%, (iv) Falla Mecánica 3.24%, (v) Exceso de carga 0.71% y (vi) Falta de luces 0.48%. El Ministerio de Salud en su Plan de Estrategia Sanitaria Nacional de

⁴ https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/heridosAccidenteTransito_2006-2017.pdf

accidentes de tránsito del año 2004, señalaba que los daños por los accidentes de tránsito podrían representar alrededor de US\$ 1,000.00 millones de dólares al año, es decir aproximadamente el 1.5% o 2% del Producto Bruto Interno.⁵

8. De las causas de los accidentes de tránsito antes reveladas, queda claro que el factor humano es sumamente importante y eso obliga a incidir en la formación del conductor. La currícula parece que no es la adecuada, los mayores problemas radican en el contenido de los cursos, el método con que se les enseña a los postulantes para una licencia de conducir sea ésta particular o profesional; así como los protocolos para la toma de exámenes. En lo que se refiere a los cursos no se ha considerado los cursos de conducción que contempla entre otros: (i) Inspección previa del vehículo, (ii) Control básico del vehículo, (iii) Cambio de velocidades, (iv) Manejo a la Defensiva, (v) Cómo comunicarse con los demás conductores: señales, (vi) Administrando el espacio, etc. Y en lo que se refiere al examen de manejo, no se ha considerado por ejemplo: (i) exámenes de habilidades, (ii) Inspección del vehículo previo al viaje, (iii) Control básico del vehículo, (iv) Examen en la carretera o la vía pública. Ello hace necesario incluir estos cursos dentro del Plan de Estudios que debe llevar todo postulante a obtener una Licencia de conducir.

9. Hasta el momento, se ha dado prioridad a normar sobre el equipamiento que deben contar las unidades vehiculares para proveerles de mayor seguridad, se ha instalado equipos de monitoreo satelital, se ha establecido los requisitos que debe tener un conductor, se han mejorado la infraestructura vial, en forma paralela el Estado se ha concentrado en una fuerte política de construcción vial, sin embargo, poco se ha hecho en capacitar a los conductores de la

⁵[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/ACF3D6D2DCBDC994052575A600605601/\\$FILE/Medidas_contra_accidentes_transito.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/ACF3D6D2DCBDC994052575A600605601/$FILE/Medidas_contra_accidentes_transito.pdf)

manera correcta para un adecuado conocimiento sobre como conducir una unidad.

10. Finalmente en cuanto a vehículos de cuatro ruedas, estamos empleando solamente tres categorías de Licencias de Conducir (AI, AII y AIII) y dentro de las categorías profesionales estamos aceptando que las personas que son sus titulares conduzcan vehículos de mayor capacidad de carga o transporte de personas que aquellos en los cuales han dado los exámenes de habilidades para conducir.

III. Propuesta

El proyecto de Ley que establece los lineamientos generales del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir contempla los siguientes Capítulos:

Disposiciones Generales

Capítulo I: Licencias de Conducir

Capítulo II: Entidades que participan en el otorgamiento de las Licencias de Conducir

Capítulo III: Escuelas de Conductores

Capítulo IV: Centros Evaluadores para Licencias de Conducir

Capítulo V: Entidades Complementarias

Disposiciones Complementarias

A continuación, un breve resumen de los temas tratados e innovaciones introducidas.

En el marco general se establece que el objeto del Proyecto de Ley es regular de forma integral el sistema de emisión de licencias de conducir, con "La finalidad de esta Ley es garantizar el cumplimiento de estándares establecidos y brindar un servicio de calidad, para asegurar conductores aptos física y psicológicamente, debidamente capacitados y concientizados de su rol en la sociedad y empáticos al

momento de efectuar la circulación en todas las vías del territorio patrio y con ello, disminuir los accidentes de tránsito en nuestro país"

Aquí surge algo muy importante que es la primera vez que se establece como finalidad disminuir los accidentes de tránsito en nuestro país, siendo esto un compromiso internacional de nuestro país.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en setiembre del 2015, estableció como una meta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) la reducción a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidentes de tránsito de aquí al 2020.

OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

17 OBJETIVOS PARA TRANSFORMAR NUESTRO MUNDO

Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

- Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

En cuanto a su ámbito de aplicación se está incluyendo en el presente Proyecto de Ley a todos los que intervienen, tanto en el proceso de emisión de una licencia de conducir, como los establecimientos de salud y las escuelas de conductores, Centros de Evaluación y las autoridades que se encargan de la fiscalización durante todo el tiempo que se encuentre vigente una licencia de conducir. Se establece cuáles son las autoridades competentes, así como las competencias de cada una de ellas, asimismo, se indica que la autoridad competente para fiscalizar es el MTC.



En lo que se refiere a los requisitos que se tienen que cumplir para acceder a una licencia de conducir, éstos van a depender del tipo de licencia que solicita. Para ello se ha tomado en cuenta el creciente aumento de accidentes que se producen año a año y que es un fenómeno de alcance mundial.

Una de las formas de combatir este riesgo y minimizarlo es permitir el acceso a la conducción de estos vehículos en forma gradual de manera que la conducción de vehículos de mayor peso se pueda hacer cuando se tenga experiencia de otras de más fácil manejo. En tal sentido se ha considerado que para solicitar una licencia de mayor categoría se tenga por lo menos dos años de experiencia en la conducción de las unidades de la categoría anterior a la que se solicita, así como aprobar el examen de conocimientos de la categoría que postula y las condiciones para obtener el permiso es llevar el curso según la especialidad que solicite.

Este Proyecto de Ley apunta a establecer reglas para la actuación de las entidades nacionales y/o regionales que evalúen las habilidades necesarias para emisión de la Licencia de Conducir y que a través de Protocolos y Directivas homogéneos y estandarizados se regule la actuación específica en las materias a seguir.

La participación pública en el proceso debe proporcionar la plena seguridad de que el título habilitante para conducir ha sido obtenido luego de que el postulante ha sido sometido a una evaluación exigente y adecuada que permita acreditar fehacientemente sus habilidades.

Se establecen las reglas y parámetros de la participación de los Establecimientos de Salud en el proceso de evaluación para la Licencia de Conducir, los exámenes que se debe superar, la forma de registro de los mismos y las condiciones del staff de profesionales titulados y habilitados encargados de realizar las evaluaciones.

En cuanto a las Escuelas de Conductores, se fijan las condiciones de acceso y permanencia que deben cumplir estas entidades, pero lo más resaltante es el esquema de actuación de estas entidades. En adelante, la autoridad competente

nacional o regional será la encargada de evaluar los conocimientos teóricos impartidos en las Escuelas de manera obligatoria, es decir estas no certificarán las habilidades del conductor, con ello se busca estandarizar la evaluación realizada, buscando que la superen quienes realmente han sido adecuadamente capacitados; respetando el esquema de evaluación a cargo de la autoridad nacional y/o regional de acuerdo a los parámetros internacionales.

El Sistema Nacional de Conductores debe ser manejado y administrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en él debe estar todo el historial de un conductor desde que accede a tener la licencia de conducir de cualquier clase y categoría por primera vez.

Es un sistema informático de diversas aplicaciones. A partir de él se emiten las pruebas teóricas bajo el sistema aleatorio con preguntas de opciones múltiples, en él se registran las evaluaciones psicosomáticas, bajo un sistema parametrizado que impida que si los valores deben arrojar una desaprobación se apruebe a un postulante, potenciando la figura de la reevaluación si hay razones fundadas para ello y bajo la responsabilidad del staff médico.

Tanto para Establecimientos de Salud como para las Escuelas de Conductores, desde el Sistema se emiten las constancias de capacitación bajo un orden numérico nacional, es decir el sistema proporciona el número asignado al proceso de capacitación y no la Escuela, con ello se garantiza que el orden corresponda verdaderamente a un proceso de capacitación concluido.

En el caso de las Escuelas de Conductores además se establecerá los tiempos mínimos en que es posible emitir el certificado, antes de lo cual no lo permitirá el sistema, e interactuará con RENIEC para la identificación del postulante.

Para la vida práctica, constituirá la fuente de información sobre toda la vida del conductor, las informaciones que están dispersas en diversas bases de datos se

concentrarán en ésta, se alimentará del registro nacional de sanciones y del sistema de conducir por puntos, pudiendo las entidades que se encargan de administrar el tránsito y transporte inscribir las sanciones que se impongan.

ANALISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley, no irroga gasto adicional al Estado, puesto que esta norma resultará beneficiosa para el país, absolutamente positiva para el desarrollo de acciones destinadas a mejorar las actividades de capacitación y evaluación del conductor, que es parte de los elementos siempre presentes en los temas de tránsito.

El propósito es generar conciencia ciudadana sobre la responsabilidad de conducir, reforzar valores ciudadanos y a través de ello mejorar la seguridad vial, con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito con consecuencia fatal y las secuelas médicas, económicas y sociales que esto trae.

A partir de ello queda claro que una norma como esta resulta beneficiosa para la sociedad.

EFFECTOS DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa legislativa, no contraviene normatividad vigente, planteando regular de forma integral el sistema de emisión de licencias de conducir, con la finalidad de que tengan fuerza de Ley y no estén supeditadas a constantes cambios normativos.