DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR, APROBADO POR DECRETO SUPREMO Nº 007-2016-MTC Y OTRAS DISPOSICIONES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO

Nuestro ordenamiento jurídico, a través de la Constitución Política del Perú, reconoce derechos fundamentales de la persona, entre ellos, el derecho a la vida y a la integridad. Asimismo, la Carta Magna le asigna al Estado un rol tuitivo, que consiste en velar por la seguridad de la población.

En esa línea, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la LGTT, publicada el 8 de octubre de 1999, consolida el rol regulador del Estado y establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre en el ámbito de toda la República.

Asimismo, el artículo 3 de la LGTT, la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Por su parte, el numeral 3 del artículo 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, reconoce como una de sus funciones rectoras, la implementación de las políticas nacionales en el ámbito de su competencia, así como evaluar su cumplimiento.

De igual manera, el numeral 12.1 del artículo 12 de la LGTT establece que, la competencia de gestión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante el MTC, consiste en la facultad que tienen las autoridades competentes para implementar los principios rectores y las disposiciones de transporte y tránsito terrestre contenidos en la presente ley y en los reglamentos nacionales.

A su vez, el literal a) del artículo 16 de la LGTT, establece que el MTC, como órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, tiene como una de sus competencias normativas, el dictar los reglamentos nacionales establecidos en la referida Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

En el mismo sentido, los literales b) y g) del artículo 16 de la LGTT establecen que el MTC tiene las funciones de interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país, y mantener un sistema estándar de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

Mediante, el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, publicado el 23 de junio de 2016, se aprobó el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, en adelante el Reglamento de Licencias, el cual derogó el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, automotores y no motorizados de transporte terrestre, aprobado por Decreto Supremo Nº 040-2008-MTC.

El Reglamento de Licencias tiene por objeto:

a) Establecer las disposiciones que regulan la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir vehículos de transporte terrestre, a cargo del MTC.

b) Regular el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, que comprende las siguientes fases: evaluación médica y psicológica del postulante; formación del alumno; evaluación de los conocimientos y habilidades en la conducción del postulante y el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir.

c) Establecer las condiciones de acceso y operación o funcionamiento de las entidades encargadas de: la evaluación médica y psicológica del postulante; la formación del alumno y la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción del postulante.

d) Regular los requisitos y procedimientos para la obtención, duplicado, canje, recategorización, revalidación y cancelación de licencias de conducir.

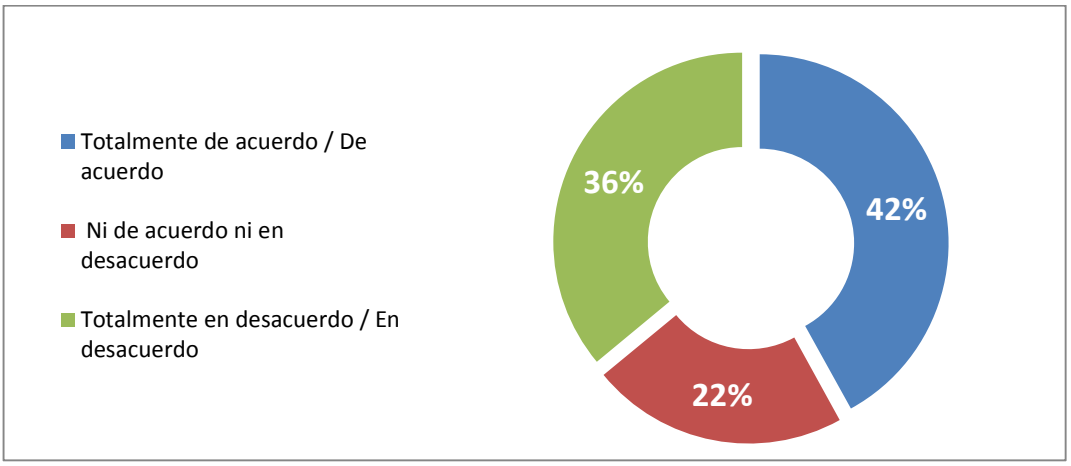
Sin embargo, hasta la fecha el Reglamento de Licencias no ha podido ser implementado en su totalidad; prueba de ello son las modificaciones y prórrogas que se han dictado[1]. Adicionalmente, debemos considerar la dación de los Decretos Legislativos N°s 1246, 1256, 1272 y 1310, los cuales tienen como finalidad establecer medidas que permitan dotar al régimen jurídico que rige a la Administración Pública de disposiciones a favor del ciudadano en función de la simplificación, eficacia, eficiencia, celeridad y equidad en los procedimientos administrativos, razón por la cual este sector ha considerado necesario realizar modificaciones al Reglamento de Licencias, con la finalidad de mejorar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir.

En ese sentido, se realizó un diagnóstico sobre la percepción de la población respecto al sistema de emisión de licencias de conducir, a través de la empresa GFK, que elaboró el informe "Evaluación de la Satisfacción de los conductores de vehículos frente al sistema de emisión de licencias de conducir" de fecha agosto de 2017, el mismo que tuvo como objetivo contar con información representativa de la satisfacción de los conductores de vehículos frente al sistema de emisión de licencias de conducir. La metodología empleada fue de tipo cuantitativo a través de encuestas presenciales en punto. El universo estuvo conformado por hombres y mujeres de 18 años a más, que solicitaban su primer brevete (licencia de conducir de clase A categoría I) o su revalidación, y se encontraban en la etapa final del proceso (recogiendo su licencia).

En la encuesta realizada se evidenció que existe una fuerte percepción de corrupción en el sistema de licencias, especialmente en el público más joven, aquellos que están realizando el trámite de primera licencia. En el siguiente gráfico se demuestra los resultados obtenidos:

[1] Al respecto es necesario precisar que diversas disposiciones del Reglamento de Licencias fueron modificadas y prorrogadas mediante los Decretos Supremos N°s 015- 2016-MTC, 016-2016-MTC, 018-2016-MTC, 026-2016-MTC, 009-2017-MTC y 017-2017-MTC.

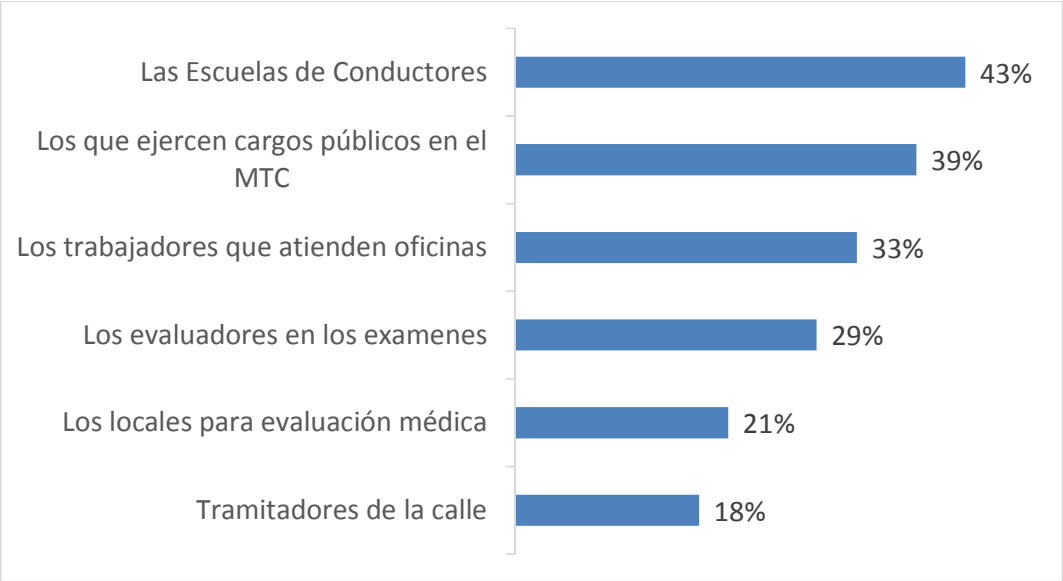
Gráfico 1: ¿Qué tan de acuerdo se encuentra con la siguiente frase "El proceso de trámites de licencia se encuentra dentro de una red de corrupción"?



Base: 504 personas
Fuente: Elaboración GFK.

Asimismo, se advirtió que los encuestados que perciben que el proceso de emisión de licencias es corrupto (42% de la población encuestada según el gráfico anterior) tienen la percepción que son las escuelas de conductores las que están más involucradas en trámites ilegales. Mientras que los trabajadores directamente involucrados en la entrega de brevetes (en las oficinas o el ministerio) quedan en un segundo lugar, conforme se aprecia en el siguiente gráfico:

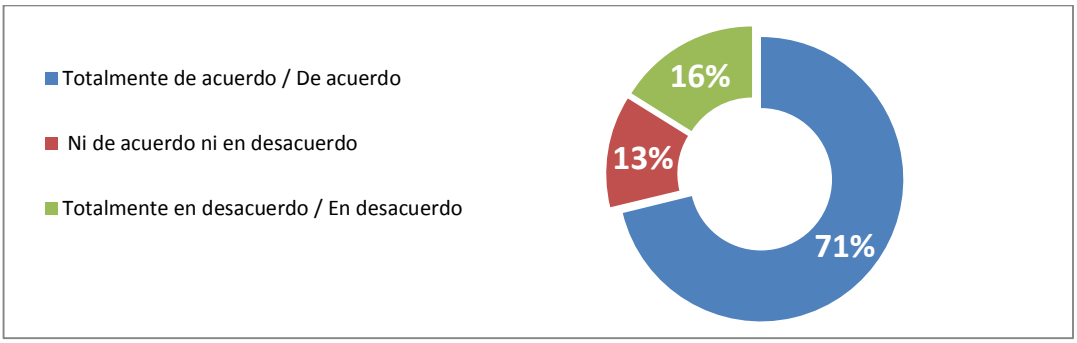
Gráfico 2: ¿Quiénes considera Ud. que confirman esta red de corrupción en los trámites de licencias? ¿Alguna otra persona/entidad?



Base: Entrevistados que perciben red de corrupción (210)

Finalmente, en el citado informe elaborado por GFK se determinó que existe una alta predisposición por parte de la población encuestada en una reforma del sistema de licencias, incluso entre quiénes no perciben corrupción, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

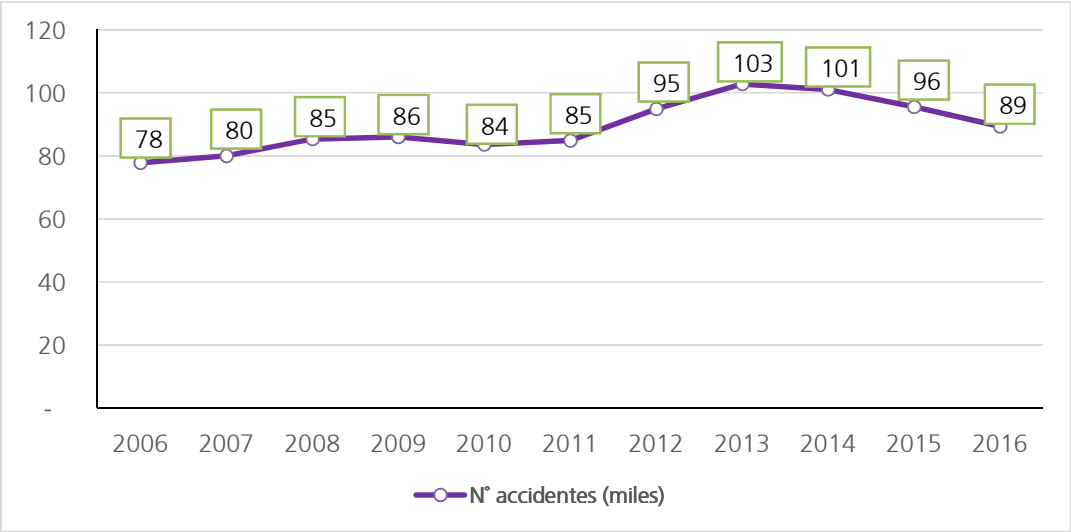
Gráfico 3: ¿Estaría Ud. de acuerdo en que el gobierno realice una reforma completa del sistema de emisión de licencias?



Base: 504 personas
Fuente: Elaboración GFK.

Por otra parte, resulta necesario tomar en cuenta que en el Perú se ha registrado durante el período 2006-2016 cifras alarmantes sobre accidentes de tránsito, con un promedio anual de 89,000 accidentes de tránsito, como se grafica a continuación:

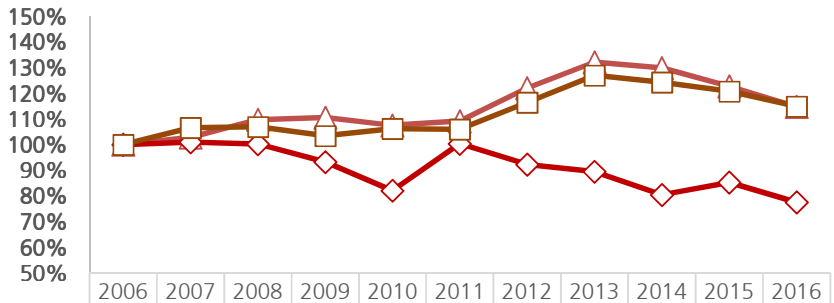
Gráfico 4: Cifras de accidentes de tránsito



Fuente: MTC- Accidentes Declarados en las Unidades de la PNP.
Elaboración propia - DGTT

Se tiene asimismo que, desde el año 2006, la evolución del número de afectados se ha incrementado en una tasa mayor a la del número de accidentes, con excepción del año 2014, conforme se detalla en el gráfico siguiente:

Gráfico 5: Crecimiento en el número de afectados por los accidentes de tránsito



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Accidentes Totales	100%	103%	110%	111%	107%	109%	122%	132%	130%	123%	115%
Fallecidos	100%	101%	100%	93%	82%	100%	92%	89%	80%	85%	77%
Heridos	100%	106%	107%	103%	106%	106%	116%	127%	124%	121%	115%

Accidentes Totales Fallecidos Heridos

Fuente: MTC- Accidentes Declarados en las Unidades de la PNP. Elaboración propia

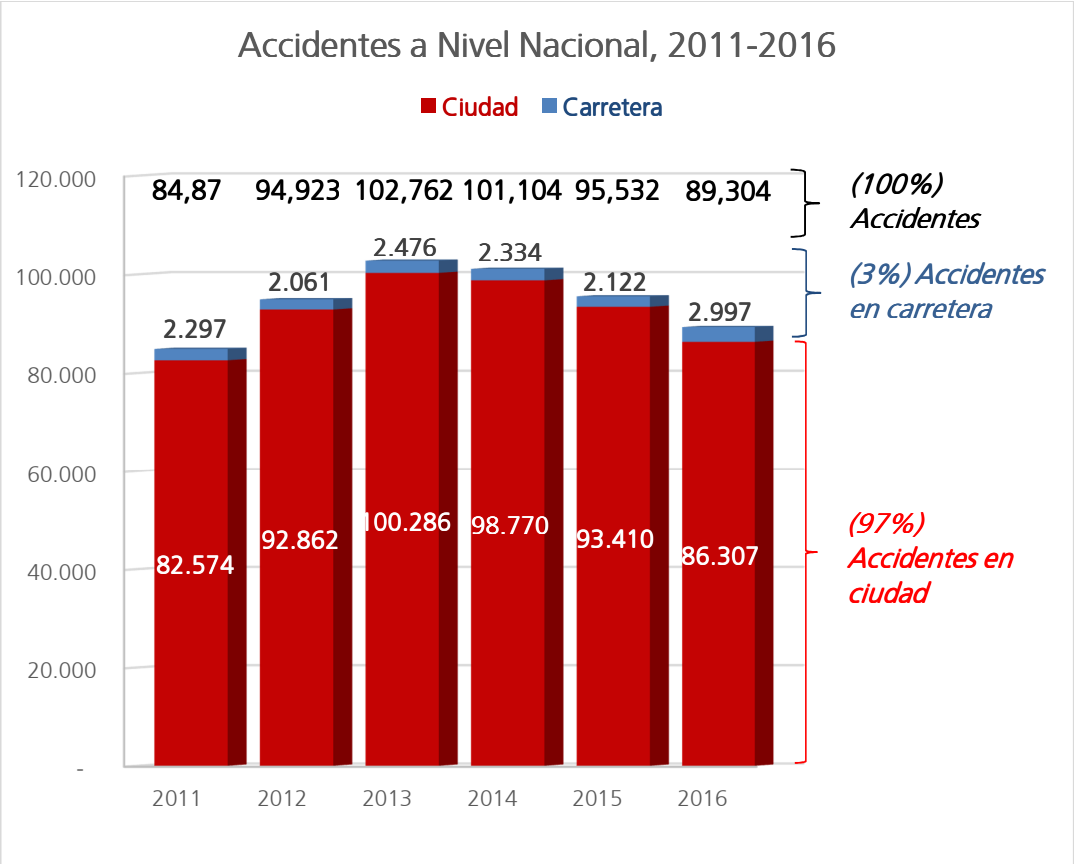
Como se puede apreciar en los gráficos anteriores, el incremento de los accidentes de tránsito alcanza cifras preocupantes durante todo el periodo en mención (2006- 2016), sobre todo por las consecuencias que tienen en la vida y la salud de las personas afectadas.

Para mayor información, mediante el estudio denominado "Tramos de concentración de accidentes de tránsito en las carreteras del Perú", realizado por la Dirección General de Transporte Terrestre del MTC[2], se concluye que el total de los accidentes de tránsito ocurridos en el Perú entre el 2012 y junio de 2015 asciende a 354,274.

Por otra parte, de acuerdo a la información obtenida de la Dirección Ejecutiva de Tecnologías de la Información y la Comunicación de la PNP (DIRETIC – DIRNAGEN – PNP), del total de accidentes de tránsito ocurridos a nivel nacional, el 98% de ellos ocurren en las ciudades y el 2% se produjeron en carreteras[3], conforme se aprecia en el siguiente gráfico:

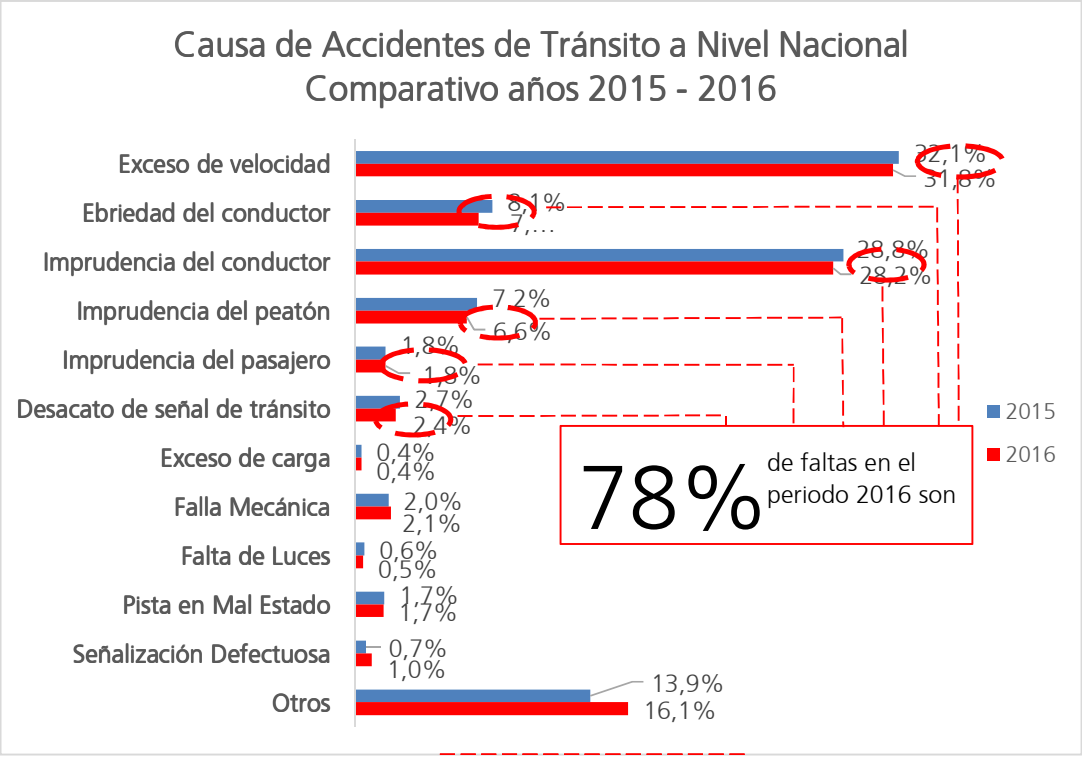
2 El citado documento se encuentra publicado en el portal web del MTC, www.mtc.gob.pe.
[3] Este informe se encuentra publicado en el portal web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones www.mtc.gob.pe.

Gráfico 6: Caracterización de los Accidentes de Tránsito



De acuerdo a la información recabada y al diagnóstico que ya en innumerables informes se han efectuado, la principal causa de los accidentes de tránsito se debe al factor humano, el cual se materializa en la mayoría de casos en el exceso de velocidad, seguida por conducir en estado de ebriedad, conforme se advierte del siguiente cuadro que refleja la situación a nivel nacional:

Gráfico 7: Causas que generan los accidentes de tránsito



Fuente: Dirección de Estadística de la PNP

Por lo expuesto, el MTC en su calidad de ente rector, debe orientarse a solucionar las causas de los accidentes de tránsito, y dentro de la gama de acciones que deben adoptarse, resulta fundamental mejorar el comportamiento de los conductores; razón por la cual, es necesario modificar el Reglamento de Licencias, para tales fines.

Cabe señalar que, el Reglamento de Licencias es el conjunto de normas establecidas para regular el proceso de otorgamiento de licencias de conducir a nivel nacional, con la finalidad de mantener un sistema estándar y de calidad, que a su vez garantice la formación y evaluación adecuada de los conductores. Siendo una de las piezas medulares en una política de tránsito y transporte orientada a mejorar la seguridad vial, y con ello salvaguardar derechos fundamentales como la protección a la vida y la seguridad de las personas, es imprescindible que todos los actores que intervienen en el proceso de otorgamiento de licencias cumplan con las disposiciones establecidas en el citado cuerpo normativo a fin de garantizar que los postulantes a una licencia de conducir cuentan con las condiciones para conducir un vehículo en la red vial.

En virtud de lo expuesto, se ha determinado como punto de partida para las modificaciones al Reglamento de Licencias que el MTC fortalezca su rol rector, ello con la finalidad de ejercer las competencias establecidas en el artículo 16 de la LGTT que señala como parte de las mismas, la de dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito; **y mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir.**

Mediante el Reglamento de Licencias, se pretende regular una gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Al respecto, las disposiciones de dicho reglamento están orientadas a la mejora de la evaluación médica y psicológica, así como en la formación de conductores; sin embargo, ello no ha sucedido con la evaluación en conocimientos y habilidades en la conducción, por lo que es necesario modificar el esquema de evaluación.

Lo expuesto en el párrafo anterior, también se refleja en la ocurrencia de situaciones irregulares en la etapa de evaluación realizada por los Gobiernos Regionales. Tenemos el caso de Piura donde fueron detenidas más de 20 personas por presuntamente integrar la banda delincuencial "Los Tramitadores de Piura", entre los cuales figuraban ocho funcionarios de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y 14 tramitadores de licencias[4],

En ese sentido, es necesario actuar a fin de prevenir situaciones como la descrita, generándose de manera impostergable la necesidad de modificar el modelo de gestión de los Centros de Evaluación, con la finalidad de mejorar la evaluación a los postulantes a una licencia de conducir. Para ello se ha propuesto modificar la estructura, a través de la cual opera un Centro de Evaluación, a efectos de implementar mecanismos de competencia por el mercado en los que se privilegie la transparencia y eficiencia, lo cual se conseguirá mediante la elaboración de un procedimiento en el marco de participación de operadores especializados.

Fuente: Rpp 18 de julio de 2017.

Otro de los puntos que sustentan las modificaciones del Reglamento de Licencias, está referido al empleo intensivo del uso de tecnologías de la información dentro del proceso de otorgamiento de licencias de conducir, con la finalidad de lograr una mejora tecnológica en la supervisión mediante la intervención de un nuevo actor, como es el Operador Tecnológico del Centro de Gestión y Monitoreo Tecnológico, en adelante el CGMT, logrando con ello la transmisión de información generada por las entidades

[4] http://rpp.pe/peru/piura/detienen-a-funcionarios-de-transporte-por-actos-de-corrupcion-de-piura-noticia-1064901

complementarias en línea y en tiempo real lo cual permitirá asegurar que se realice de acuerdo a la normativa cada una de las etapas del proceso de otorgamiento de licencias.

FUNDAMENTACIÓN DE LAS MODIFICACIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

Respecto de las modificaciones a las disposiciones generales del Reglamento de Licencias

Uno de los principales problemas que se advierte en el Reglamento de Licencias es la falta de claridad en la norma cuando hace referencia al proceso de otorgamiento de licencias de conducir; en ese sentido, es necesario definir dicho proceso y a partir de ello establecer las competencias de cada entidad que forma parte del mismo, así como sus etapas y secuencias. Por tanto, se incorpora la definición del "proceso de otorgamiento de licencias de conducir" en el artículo 2 del Reglamento de Licencias y los artículos 5-A denominado "Etapas de proceso de otorgamiento de licencias de conducir" y 5-B denominado "Secuencia del proceso de otorgamiento de licencias de conducir".

Adicionalmente, se ha realizado precisiones a la definición del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, en adelante el SELIC, a fin de que guarde concordancia con la definición del proceso de otorgamiento de licencias. Asimismo, se incorpora en el artículo 5 sus componentes, ello con la finalidad de resaltar el rol rector que ostenta el MTC (componente institucional); a su vez, se establece el componente de apoyo especializado, el cual está conformado por las entidades complementarias; y, el componente tecnológico, el mismo que refleja la orientación del Reglamento de Licencias respecto al uso intensivo de la tecnología dentro del proceso de otorgamiento de licencias de conducir y a los usuarios.

En concordancia con lo anterior, considerando que el SELIC engloba el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, se ha precisado como una de las competencias del MTC, en su calidad de ente rector la facultad de regular y reglamentar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, así como interpretar sus alcances.

Por otra parte, en cumplimiento de lo dispuesto en la Quinta Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N°126 0, Decreto Legislativo que fortalece el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú como parte del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana y regula la Intendencia Nacional de Bomberos del Perú, publicado en el diario oficial "El Peruano" el 08 de diciembre de 2016, el MTC debe reglamentar la expedición de las licencias de conducir para los bomberos, conforme a los exámenes de conducción elaborados según la clase y características de los vehículos de uso del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, en adelante el CGBVP, razón por la cual, se incorpora en el artículo 4 del Reglamento de Licencias a dicha entidad como un órgano competente del SELIC.

Asimismo, en el artículo 28-A se ha reglamentado la clasificación de las licencias de conducir para los miembros activos del CGBVP, estableciéndose los requisitos para su obtención y vigencia.

Respecto de las modificaciones sobre la clasificación de las licencias de conducir

En concordancia con la incorporación del CGBVP como un órgano del SELIC, corresponde incluir en el artículo 6, que regula las licencias válidas para conducir en el territorio nacional, las licencias otorgadas a los miembros del CGBVP.

Por otra parte, el artículo 7 del Reglamento de Licencias, regula las licencias provisionales, de acuerdo a lo siguiente:

> *"**Artículo 7.- Licencias provisionales***
> *La licencia provisional habilita a una persona natural para conducir un vehículo de transporte terrestre en la vía pública para el tipo de vehículo cuya conducción se autoriza mediante la licencia de Clase A Categoría I. Para el otorgamiento de esta licencia es imprescindible la presencia de un acompañante.*
> *El plazo, requisitos y condiciones serán aprobados mediante Resolución Directoral emitida por la DGTT".*

Conforme se aprecia del citado artículo, la licencia provisional tiene como finalidad habilitar a una persona natural que no cuenta con licencia, a conducir un vehículo de la categoría comprendida para la licencia de Clase A Categoría I, debiendo en todo momento estar acompañado. Señala además que el plazo, requisitos y condiciones serán aprobados mediante Resolución Directoral.

Si bien en el Reglamento de Licencias se ha denominado a esta figura como "licencia provisional", la misma no ha sido recogida dentro de la clasificación de licencias de conducir comprendidas en el artículo 9 del citado Reglamento. Es por ello, que a efectos de evitar confusiones se modifica el artículo 7, considerando que cuando en el Reglamento de Licencias se hace referencia a una licencia de conducir, implica que la persona que obtuvo esta habilitación ha cumplido con todas las etapas que comprende el proceso de otorgamiento de la misma (evaluación médica y psicológica, de conocimientos y habilidades en la conducción). Ello no sucede en el caso de una licencia provisional, razón por la cual, se ha convenido denominar a este procedimiento "Permiso provisional para conducir".

Asimismo, el artículo 39 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS, en adelante el TUO de la Ley N° 27444, señala **que los procedimientos administrativos, requisitos y costos se establecen exclusivamente mediante decreto supremo o norma de mayor jerarquía**, precepto legal que no ha sido considerado por el artículo 7, toda vez que condiciona la aprobación del plazo, requisitos y condiciones de la licencia provisional a la emisión de una Resolución Directoral; en ese sentido, corresponde modificar el citado artículo, estableciendo como requisitos: ser mayor de 18 años, contar con Certificado de Salud registrado en el Sistema Nacional de Conductores, en adelante el SNC, entre otros. Por otra parte, se establece que durante el proceso de aprendizaje el aprendiz deberá estar acompañado por una persona que cuente con licencia de conducir vigente de la Clase A, con una antigüedad mínima de dos (02) años y que no haya sido sancionada por infracción grave o muy grave al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N°016-2009-MTC, en adelante el TUO .

Cabe señalar que, el interés público subyacente en el permiso provisional del conductor se orienta a proteger la seguridad de los participantes en las actividades de transporte y tránsito, por lo que es necesario implementar mecanismos que permitan identificar a aquellas personas que se encuentran en etapa de aprendizaje.

Al respecto, se advierte del SNC[5] que se emiten al año aproximadamente entre 4,000 a 6,000 licencias provisionales, de un total de 35,000 licencias de conducir de Clase A

[5] El Sistema Nacional de Conductores está definido en el Reglamento de Licencias como el sistema informático a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre, que contiene la información sobre: la identidad de los postulantes; los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas; los alumnos matriculados y egresados de las Escuelas de

categoría I; aunado a ello considerando que no existe una obligación legal para que las personas que deseen obtener por primera vez una licencia de conducir de Clase A categoría I acudan a una Escuela de Conductores, resulta necesario regular correctamente el permiso provisional al conductor, razón por la cual a través de la modificación del artículo 7 se establecen los requisitos, vigencia y condiciones para obtenerla. En el siguiente gráfico se muestra el número de licencias provisionales emitidas en los años 2016 hasta noviembre de 2017:

Gráfico 8: Cantidad de licencias provisionales emitidas durante los periodos 2016-2017

2016	
Mes	**Cantidad**
Ene	605
Feb	641
Mar	710
Abr	725
May	635
Jun	532
Jul	580
Ago	516
Sep	374
Oct	365
Nov	333
Dic	426
TOTAL	**6,442**
Prom. mensual	**537**

Fuente: SNC

2017	
Mes	**Cantidad**
Ene	464
Feb	489
Mar	485
Abr	329
May	379
Jun	289
Jul	385
Ago	433
Sep	334
Oct	290
Nov (*)	269
TOTAL	**4,146**
Prom. mensual	**377**

(*) Actualizado al 28 de Noviembre de 2017

Fuente: SNC

Por otra parte, es necesario señalar que la solicitud del permiso provisional no generará ningún costo a los administrados; por el contrario, conlleva a que el MTC pueda tener un registro del total de personas que circulan en las vías públicas con el indicado permiso.

Mediante el Decreto Supremo N° 017-2017-MTC se modificó el artículo 18 del Reglamento de Licencias, estableciendo un régimen distinto para la vigencia de las licencias de conducir para categorías no profesionales, ello con la finalidad de implementar una regulación que promueva las buenas prácticas en la conducción, a través de un esquema progresivo de su entrada en vigencia. En ese sentido, a efectos de concordar la estructura de la vigencia de licencias de conducir profesionales y no profesionales, se ha modificado el artículo 18 y el numeral 19.1 del artículo 19 que regula su revalidación, con la finalidad de aplicar correctamente esta disposición que privilegia las buenas prácticas en la conducción. Sin embargo, la escala de vigencias de las licencias de conducir requiere de un plazo para ser implementada en el SNC, razón por la cual, se propone que la disposición establecida en el numeral 18.2 del artículo 18 del

Conductores; las horas de capacitación; los resultados de sus evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción; así como la información correspondiente de los conductores que han obtenido licencia para conducir vehículos de transporte terrestre; de las modificaciones, revalidaciones, recategorizaciones, restricciones, duplicados, canjes y conclusión de la licencia de conducir. El sistema permite el acceso y enlace al Registro Nacional de Sanciones.

Reglamento de Licencias entre en vigencia en un plazo de cinco (05) días calendario de publicada la norma.

A su vez, con el fin de promover el uso intensivo de las tecnologías de la información, se ha propuesto la modificación del artículo 21 del Reglamento de Licencias, a fin de incorporar dentro de las características y especificaciones técnicas y de seguridad de una licencia de conducir, que la misma pueda ser emitida mediante sistema electrónico y/ o digital, lo cual permitirá mejorar los procesos de supervisión y fiscalización en el tránsito.

Por otra parte, de la evaluación realizada al Reglamento de Licencias, se advirtió que en el artículo 26 se utiliza incorrectamente el término "cancelación" de la licencia de conducir, siendo el correcto "extinción"; ello en virtud a que de acuerdo a la doctrina, la cancelación de un acto administrativo se produce cuando la administración constata la ocurrencia de un incumplimiento voluntario por parte del administrado para su propio beneficio y en el cual media un procedimiento administrativo sancionador con la finalidad de acreditar la conducta de éste. No obstante, el Reglamento de Licencias vigente regula como causales de cancelación de las licencias de conducir, "el fallecimiento del titular de la licencia" o "la renuncia de su titular", las mismas que no guardan relación con la cancelación de un acto administrativo, sino que por el contrario son causales de extinción; en ese sentido, se modifica el artículo 26 a fin de establecer las causales de "extinción de las licencias de conducir".

Asimismo, con la finalidad de acreditar que los conductores cuenten durante toda la vigencia de la licencia de conducir con las capacidades y aptitudes idóneas para conducir un vehículo en la red vial nacional, se ha modificado los artículos que regulan la reexaminación del conductor, incorporando supuestos en los que el conductor debe someterse a tal examen, por ejemplo cuando haya participado en un accidente de tránsito con consecuencia de muerte o lesiones graves.

Respecto de las modificaciones a las Entidades Habilitadas para expedir Certificados de Salud para postulantes a Licencias de Conducir - ECSAL

Mediante el Reglamento de Licencias se estableció que la autoridad competente para emitir los lineamientos generales que se seguirán para la realización de la evaluación médica y psicológica será el Ministerio de Salud. Cabe señalar que, en el reglamento anterior, aprobado mediante Decreto Supremo N°040- 2008-MTC, se establecía que la evaluación médica se realizaba de acuerdo a lo establecido en la Directiva N°006-2007-MTC/15, Directiva que regula el procedimiento para la toma de los exámenes de aptitud psicosomática para licencias de conducir, aprobada por Resolución Directoral N°13674-2007-MTC/15 emitida por la Dirección General de Transporte Terrestre, en adelante la DGTT.

Así entonces, el Título III del Reglamento de Licencias regula la "Evaluación médica y psicológica" del postulante, el cual contiene cuatro (04) capítulos. Sin embargo, el presente proyecto de Decreto Supremo, con la finalidad de adecuar los procedimientos a lo establecido en el TUO de la Ley N°27444, esta blece de forma clara las condiciones de recursos humanos y equipamiento que deben tener las ECSAL; de esta manera, se propone un nuevo procedimiento para otorgar la autorización como ECSAL, incluyendo dentro del mismo la participación del CGMT, con la finalidad de mejorar la eficiencia y calidad en la prestación de los servicios de la ECSAL.

Al respecto, el siguiente cuadro muestra de manera general, las modificaciones e incorporaciones al Título III del Reglamento de Licencias:

Norma vigente	Norma propuesta
TÍTULO III: DE LA EVALUACIÓN MÉDICA Y PSICOLÓGICA	TÍTULO III: DE LA EVALUACIÓN MÉDICA Y PSICOLÓGICA
CAPÍTULO II: ACCESO Artículo 41.- Entidades Habilitadas para la Expedición de Certificados de Salud para Licencias de Conducir Artículo 42.- Condiciones para acceder y operar como ECSAL Artículo 43.- Autorización e inscripción de la ECSAL	CAPÍTULO II: ACCESO Artículo 41.- Entidades Habilitadas para la Expedición de Certificados de Salud para Licencias de Conducir Artículo 42.- Condiciones para acceder y operar como ECSAL Artículo 42-A.- Incompatibilidades e impedimentos Artículo 42-B.- Requisitos documentales para acceder a una autorización como ECSAL Artículo 43.- Autorización e inscripción de la ECSAL Artículo 43-A.- Inicio de Operaciones Artículo 43-B.- Vigencia de la autorización Artículo 43-C.- Renovación de la autorización
CAPITULO III: OPERACIÓN DE ENTIDADES HABILITADAS PARA EXPEDIR CERTIFICADOS DE SALUD PARA LICENCIAS DE CONDUCIR Artículo 44.- Evaluación médica y psicológica Artículo 45.- Obligaciones Artículo 46.- Procedimiento de expedición electrónica de certificados de salud Artículo 47.- Resultados de la evaluación médica y psicológica Artículo 48.- Pérdida de la inscripción en el RECSAL	CAPITULO III: OPERACIÓN DE ENTIDADES HABILITADAS PARA EXPEDIR CERTIFICADOS DE SALUD PARA LICENCIAS DE CONDUCIR Artículo 44.- Evaluación médica y psicológica Artículo 45.- Obligaciones Artículo 46.- Procedimiento de expedición electrónica de certificados de salud Artículo 47.- Resultados de la evaluación médica y psicológica Artículo 48.- Extinción de la autorización como ECSAL

El artículo 42 del Reglamento de Licencias regula las condiciones para acceder y operar como una ECSAL, dentro de las cuales se señala en el literal f) que éstas deberán contar con las condiciones de operatividad para efectuar las evaluaciones médicas y psicológicas a postulantes a licencias de conducir establecidas por el MINSA.

En atención a lo expuesto, con fecha 24 de setiembre de 2017, se publicó en el diario oficial "El Peruano" la Resolución Ministerial N° 7 18-2017/MINSA, que aprueba la Directiva Administrativa N°239-MINSA/2017/DGIESP, la cual establece las condiciones de operatividad de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, así como los procedimientos técnicos y contenidos de las evaluaciones médicas y psicológicas para dichos postulantes.

Al respecto, resulta necesario precisar que de acuerdo al numeral 39.1 del artículo 39 del TUO de la Ley N° 27444, los requisitos de un pr ocedimiento deberán estar contenidos en un Decreto Supremo o en una norma de mayor jerarquía, por lo que en atención a este mandato legal, resulta necesario incorporar las condiciones de recursos humanos y equipamiento en el Reglamento de Licencias.

En ese sentido, de acuerdo a las reuniones de trabajo realizadas con el MINSA, se determinó que las siguientes condiciones deberían incorporarse al artículo 42 del Reglamento de Licencias:

a) Respecto al equipamiento e infraestructura:

El Reglamento de Licencias, establece que las ECSAL deben ser previamente IPRESS categorizadas como I-3[6]; cabe precisar que, el marco normativo respecto a las categorías de establecimientos del sector salud se definen en la Norma Técnica de Salud N° 021-MINSA/DGSP-v.03 aprobada por Resolución Ministerial Nº 546-2011/MINSA.

La categoría[7] I-3 es un grupo de clasificación de un establecimiento de salud del primer nivel de atención con capacidad resolutiva para satisfacer las necesidades de salud de la persona, familia y comunidad, en régimen ambulatorio, mediante acciones intramurales y extramurales y a través de estrategias de promoción de la salud, prevención de riesgos y control de daños a la salud, así como las de recuperación y rehabilitación de problemas de salud, para lo cual cuenta como mínimo con la UPSS Consulta Externa y la UPSS Patología Clínica.

Se consideró que las ECSAL deben ser categorizadas como I-3 en razón de la posibilidad de contar con recursos humanos especializados en las evaluaciones médicas y psicológicas para postulantes a licencias de conducir, además de contabilizar con un mínimo de recursos humanos que es compatible con la propuesta del MINSA para los procedimientos que se consideran en estas evaluaciones.

Tabla Nº 01: Características de IPRESS I-3

Categoría	UPSS	Recursos humanos	Infraestructura	Equipamiento	Organización de la atención
I-3	Consulta externa	Los establecimientos de salud sin población asignada cuentan con médicos cirujanos con o sin especialidad, y personal técnico de enfermería. Según	Área establecida para la atención de consulta externa de acuerdo a la normativa vigente	Mobiliario, equipos biomédicos e instrumental de acuerdo a la normativa vigente	El horario de atención debe programarse de acuerdo al volumen de la demanda, disponibilidad de recursos humanos, necesidades de salud identificadas en la persona, familia y comunidad y de acuerdo

[6] Artículo 100 del Reglamento de Establecimientos de Salud y Servicios Médicos de Apoyo, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2006-SA, establece que los establecimientos de salud y servicios médicos de apoyo deben someterse a procesos de categorización y recategorización de acuerdo a normas técnico sanitarias, establecidas por el Ministerio de Salud.

[7] Resolución Ministerial N° 546-2011/MINSA. Categoría que corresponde a la clasificación que caracteriza a las IPRESS (establecimientos de salud), en base a niveles de complejidad y a características funcionales comunes, para lo cual cuentan con Unidades Productoras de Servicios de Salud (UPSS) que en conjunto determinan su capacidad resolutiva, respondiendo a realidades socio sanitarias 'similares y diseñadas para enfrentar demandas equivalentes. La asignación de categorías considera principalmente *los elementos cualitativos de la oferta*, quedando los aspectos cuantitativos de la misma sujetos a un análisis técnico local en función a la demanda, a fin de cumplir con las funciones en cada una de las UPSS de la categoría determinada. La categoría de un establecimiento de salud está basada, en la existencia de determinadas Unidades Productoras de Servicios de Salud (UPSS) consideradas como mínimas y en el cumplimiento obligatorio de actividades de atención directa y de soporte[7]**.** El establecimiento de salud es responsable de garantizar que las UPSS cuenten con los recursos necesarios para su funcionamiento, durante el horario de atención establecido según corresponda a cada una de ellas, de acuerdo a su capacidad resolutiva.

		la demanda y el tipo de servicio que presta cuentan con otros profesionales de la salud.			a la dinámica del desarrollo local.
	Patología Clínica	Cuenta como mínimo con profesional de Tecnología Médica en Laboratorio Clínico y Anatomía Patológica o de Biología. Excepcionalmente, cuenta con Técnico de Laboratorio.	Áreas específicas para la toma, recepción y procesamiento de muestras biológicas de acuerdo a la Norma Técnica de Salud de la UPSS Patología Clínica.	Mobiliario, equipos biomédicos e insumos necesarios para realizar la toma, recepción y procesamiento de muestras de acuerdo a la Norma Técnica de Salud de la UPSS Patología Clínica	La atención debe garantizarse diariamente de acuerdo al horario establecido en' el establecimiento de salud.

Por otra parte, la infraestructura es el conjunto organizado de elementos estructurales, no estructurales y equipamiento de obra de una edificación que permite el desarrollo de prestaciones y actividades de salud; en ese sentido, la Resolución Ministerial Nº 045-2015/MINSA establece pautas orientadoras respecto a los elementos estructurales con las que debe contar una IPRESS I-3.

AMBIENTES PRESTACIONALES Y COMPLEMENTARIOS DE LA UPSS CONSULTA EXTERNA Y ÁREAS MÍNIMAS

AMBIENTES PRESTACIONALES			
PRESTACIONES DE LA CARTERA DE SERVICIOS DE SALUD	CODIGO DE AMBIENTE	DENOMINACION	AREA MINIMA (m^2)
Consulta ambulatoria por médico general	MED1	Consultorio de Medicina General	13.50
Atención ambulatoria por psicólogo (a)	PSC1	Consultorio de Psicología	15.00

AMBIENTES PRESTACIONALES Y COMPLEMENTARIOS DE LA UPSS CONSULTA EXTERNA Y ÁREAS MÍNIMAS

PRESTACIONES DE LA CARTERA DE SERVICIOS DE SALUD	CODIGO DE AMBIENTE	AMBIENTE	AREA MINIMA (m^2)
Procedimientos de Laboratorio Clinico Tipo I-3	LAB1a	Toma de Muestras Biológicas	5.00
	LAB2a	Laboratorio de Hematología / Bioquímica	10.00
	LAB2c	Laboratorio de Microbiología	15.00

Asimismo, dentro del Título III, se establece que el equipamiento es el conjunto de bienes de un establecimiento de salud necesarios para el desarrollo de prestaciones de salud o actividades administrativas; tales como los equipos, mobiliarios, instrumental y vehículos. En lo que respecta a los equipos tenemos lo siguiente:

- Equipo biomédico, es el dispositivo medico operacional y funcional que reúne sistemas y subsistemas eléctricos, electrónicos, hidráulicos y/o híbridos, incluidos los programas informáticos que intervengan en su buen funcionamiento, destinado por el fabricante a ser usado en humanos con fines de prevención, diagnóstico, tratamiento o rehabilitación. No constituye equipo biomédico aquellos dispositivos médicos implantados en el ser humano o aquellos destinados para un solo uso.

- Equipo médico, es el equipo que se usa con fines diagnósticos o tratamiento de enfermedades o de rehabilitación después de una enfermedad o lesión, se les puede usar individualmente con cualquier accesorio o consumible o con otro equipo médico. Requiere calibración y mantenimiento, actividades que deben ser realizadas por ingenieros o técnicos de la especialidad.

Cabe señalar que, sin un equipamiento adecuado las ECSAL no tendrían las condiciones necesarias para realizar las evaluaciones a los postulantes. En ese contexto, para definir las evaluaciones de salud a las que un postulante debe someterse, debemos considerar a una persona sana, a quien se le exigirá cumplir ciertos parámetros mínimos que puedan demostrar su aptitud psicofísica para conducir, al respecto, se ha considerado el desarrollo de las siguientes evaluaciones:

- Evaluación toxicológica
- Evaluación psicológica[8]
- Evaluación visual
- Evaluación auditiva
- Evaluación clínica

Así entonces, es necesario precisar que el derogado Decreto Supremo Nº 040-2008-MTC, no se establecía como requisito para realizar las evaluaciones médicas ser una IPRESS, éste requisito recién fue incorporado con el actual Reglamento de Licencias, razón por la cual, las evaluaciones de salud para postulantes a licencias de conducir no se habían integrado como un servicio que una IPRESS pueda realizar; es por ello que además de los requisitos en infraestructura y de equipamiento con los que deben cumplir, de acuerdo a lo establecido en la Resolución Ministerial Nº 045-2015/MINSA, las ECSAL para la realización de las evaluaciones médicas deberán contar con lo siguiente[9]:

Evaluación	Equipamiento	Justificación
Toxicológica	• Establecido en UPSS Patología Clínica para IPRESS I-3. • Alcoholímetro o Etilómetro • Prueba Rápida para Cocaína, Marihuana y	Estas pruebas solamente se desarrollarán en conductores postulantes a licencia profesional, dado lo expresado en párrafos previos. **Alcohol**, es un depresor del sistema nervioso central por ende altera reflejos, atención y visión del conductor conforme se incremente su

[8] El procedimiento de la evaluación psicológica se encuentra regulado en el numeral 6.2.2 de la Directiva Administrativa Nº 239-MINSA/2017/DGIESP "Directiva que establece condiciones de operatividad de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, así como los procedimientos técnicos y contenidos de las evaluaciones médicas y psicológicas para postulantes a licencias de conducir", aprobada mediante Resolución Ministerial Nº 718-2017/MINSA.

[9] La tabla elaborada se sustenta en lo señalado en la Resolución Ministerial Nº 718-2017/MINSA, a través de la cual se aprueba la Directiva Administrativa Nº 239-MINSA/2017/DGIESP "Directiva que establece condiciones de operatividad de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, así como los procedimientos técnicos y contenidos de las evaluaciones médicas y psicológicas para postulantes a licencias de conducir".

	Drogas Sintéticas (MDMA).	concentración en sangre, actualmente es responsable de aproximadamente un 10% de los accidentes de tránsito a nivel del país. Se solicita pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado", a partir de las cuales se podrá determinar "de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica" a través del alcoholímetro o etilometro, esta prueba tiene plena aceptación en diversos países que incluso algunos de ellos sancionan con sus resultados. Las **drogas** afectan el sistema nervioso central y su consumo se viene incrementando, por ende es importante confirmar posibilidades de potenciales consumidores, estudios estiman que las drogas estarían involucradas en un 10% de accidentes de tránsito en España y otros países de Europa; incluso se encuentra consumo de drogas para extender las horas laborales de camioneros en Brasil. De esta razón se han solicitado pruebas cualitativas rápidas, cuyos resultados son estrictamente cualitativos y altamente sensibles; un resultado positivo indica la presencia de metabolitos de la droga y no indica los niveles de intoxicación La marihuana (Cannabis) es una planta alucinógena. Cuando se toma en grandes cantidades, afecta el sistema nervioso central y provoca los mismos efectos que las drogas. La presencia de Cannabinoides en la orina supone el uso de marihuana/canabinoides. Esta es una prueba de monitoreo que detecta cualitativamente metabolitos de THC en orina. La cocaína es un estimulante y anestésico, la cual es obtenida de la planta denominada coca por síntesis. Una vez en el cuerpo humano, ésta es rápidamente metabolizada en el hígado y por el plasma. Aproximadamente el 70% de la cocaína es excretada por la orina. De esta cantidad, aproximadamente el 25- 40% es ecgonin-benzoil, un 18-22% es ecgonin-metil y de un 2 a 3% es ecgonin puro. El nivel mínimo de detección es de 300 ng/ml de metabolitos de cocaína, nivel determinado por la Administración de Alcohol y Abuso de Drogas de los Estados Unidos. El periodo de detección tras su consumo es de 2 días. El MDMA es una abreviación del químico metilenedioximetanfetamina. Es también conocido por el nombre coloquial como éxtasis. La MDMA es una droga clase A la misma categoría que la cocaína y la heroína. Los efectos adversos del uso de MDMA incluyen elevación de la presión sanguínea, hipertemia, ansiedad, paranoia e insomnio. Los efectos del MDMA comienzan 30 minutos después de usarlo. Alcanza el máximo en una hora y permanece por 2-3 horas. El 65% del MDMA es excretado sin cambios en la orina, y el MDMA es detectado en la orina por más de 3 días después de usarlo.
Visual	• Establecido en UPSS Consulta externa de medicina general	Mediante diversos exámenes se determinará si las capacidades visuales del individuo son las adecuadas para conducir un vehículo. • Agudeza Visual, en el que se determinan problemas y otros cambios en la visión mediante

	Para las ECSAL se define las siguientes pruebas visuales y equipamiento a considerarse: Para evaluar agudeza visual: • Visiómetro con cartilla de Logmar o • Cartilla de Logmar. Para evaluar visión de profundidad: • Visiómetro o • Test de Frisby. Para evaluar visión de colores: • Visiómetro o • Tablas Pseudoisocromáticas que incluyan láminas de colores puros (rojo, amarillo y verde) Para evaluar balance muscular: • Visiómetro u • Oclusor para Cover Test Para evaluar visión nocturna: • Visiómetro o • Nictómetro Para evaluar encandilamiento y recuperación al encandilamiento: • Visiómetro o • Nictómetro Para evaluar campo visual • Visiómetro o • Campímetro,	la observación de letras y números grandes y pequeños. Este tipo de exámenes arrojan la existencia de posibles problemas visuales como: astigmatismo, miopía, glaucoma, problemas en el nervio óptico y en la retina, enfermedades degenerativas, entre otros. Este examen determinará también que la persona debe usar lentes o gafas permanentemente mientras conduce. Para su aplicación se utiliza el visiómetro y la cartilla de Logmar. • Visión de profundidad, capacidad de ver en tres dimensiones, considera una binocularidad que posibilita determinar lo cerca o lejos que un objeto se presenta. El Test de Frisby se utiliza para identificar este problema denominado estereopsis, es un conjunto de láminas transparentes de diferente espesor (6 mm, 3 mm, 1,5 mm). En cada lámina se imprimen cuatro discos de puntos aleatorios, tres en la superficie anterior o posterior de la lámina, mientras que el cuarto se imprime siempre en la superficie opuesta. El espesor de la lámina crea una diferencia de profundidad que va de los 15 a los 340 segundos de arco, dependiendo de la distancia de observación. La tarea del observador es identificar qué disco se encuentra en una superficie diferente a la de los otros tres. • Visión de colores; busca identificar las discromatopsias es decir problemas para visión de colores, dado que las personas con estos problemas como el daltonismo por ejemplo, presentarían ciertas complicaciones para la identificación de señales de tránsito y las luces del semáforo. Para su identificación se utiliza las Tablas Pseudoisocromáticas, que consisten en un conjunto de puntos coloreados distribuidos de tal forma que forman un número, una letra o un dibujo inmerso en un fondo también de color. El paciente debe identificar la figura sobre ese fondo con el cual se confunde. • Balance muscular, se evalúa con el oclusor de Cover test, prueba objetiva para evaluar y cuantificar la presencia de una foria o estrabismo (tropia), la capacidad motora de fusión del paciente y la demanda existente sobre el sistema de vergencias fusional de un individuo. • Visión nocturna y encandilamiento, se mide a partir del nictómetro es un instrumento que permite establecer la capacidad de visión de un individuo en condiciones mesópicas. Al contrario que en la determinación de la agudeza visual fotópica en condiciones de baja iluminación importa menos la capacidad de resolución del ojo que el reconocimiento de contrastes en el nivel de adaptación a estudio. De la misma forma y en otra intensidad, el equipo identifica a aquellas personas que no tienen la capacidad de ver en condiciones de deslumbramiento. El nictómetro, además logra establecer con exactitud el tiempo de recuperación al deslumbramiento de una persona.

		• Campo visual, se mide con un campímetro que mide la capacidad de una persona de captar un objeto a su alrededor mientras su mirada se fija permanentemente a su frente. Visiómetro, evalúan de forma rápida y segura: agudeza visual (lejos y cerca), visión binocular, forias horizontales y verticales, percepción de profundidad y visión del color. Con este equipo se puede reemplazar los otros mencionados previamente.
Auditiva	• Establecido en UPSS Consulta externa de medicina general Para las ECSAL se define las siguientes pruebas auditivas y equipamiento a considerarse: • Audiómetro o audiómetro integrado a gabinete psicosensométrico. • Otoscopio.	Para medir la capacidad auditiva de la persona se realizará una audiometría. En este examen se mide la capacidad del individuo de escuchar sonidos y vibraciones a alto y bajo volumen. Los sonidos varían de acuerdo con el volumen o fuerza (intensidad) y con la velocidad de vibración de las ondas sonoras (tono). Se pueden descubrir enfermedades en el oído como: infecciones crónicas, problemas del oído interno, sordera, entre otros. También se examinará la orientación auditiva o la capacidad de reconocer sonidos por cada uno de los oídos. **El audímetro es un instrumento electrónico que se utiliza para realizar pruebas de audición por vía aérea y por vía ósea, permitiendo determinar la agudeza auditiva del paciente; requiere utilizar un espacio sin alteraciones de ruido alrededor para contar con una adecuada medición.** El otoscopio es un instrumento médico con un haz de luz, que sirve para visualizar y examinar el conducto auditivo externo y el tímpano. La exploración del oído permite, a veces, averiguar la causa de algunos síntomas como el dolor o la pérdida de la audición, así como hallar cuerpos extraños en el conducto auditivo.
Clínica	• Establecido en UPSS Consulta externa de medicina general	Después de realizar todas estas pruebas, el conductor debe pasar a un chequeo médico, en donde se le preguntará aspectos como: historia familiar, enfermedades que ha padecido y se evaluarán aspectos generales de su estado físico y de salud como el **estado del sistema cardiovascular, psicomotor, renal, respiratorio, nervioso, muscular, endocrino, metabólico y** trastornos hematológicos. Para ello se establece una declaración jurada con la finalidad de obtener esta información del paciente[10].

b) Respecto a los recursos humanos:

Considerando que las ECSAL, son establecimientos de salud sin población asignada deben contar como mínimo con dos o más médicos· cirujanos con o sin especialidad, con personal técnico de enfermería y de laboratorio. Opcionalmente tienen otros profesionales de la salud de acuerdo al volumen y tipo de las

[10] Ley General de Salud, Ley Nª 26842, en su título preliminar, numeral xiv) La información en salud es de interés público. Toda persona está obligada a proporcionar a la Autoridad de Salud la información que le sea exigible de acuerdo a ley. La que el Estado tiene en su poder es de dominio público, con las excepciones que establece la ley.

necesidades de salud y al tamaño de la oferta que de ella se derive o de acuerdo a la actividad que desarrolle[11].

Recursos humanos	Responsable de evaluación	Justificación
Evaluación toxicológica	Médico Especialista en Patología Clínica o Tecnólogo Médico Especialista en Laboratorio Clínico y Anatomía Patológica.	Ley Nº 26842, Ley General de la Salud
Evaluación psicológica	Licenciado en Psicología	El artículo 7 de la Ley N° 28369, Ley del Trabajo del Psicólogo, señala como funciones específicas "Elaboración, administración, calificación e interpretación de materiales de evaluación e intervención psicológicos".
Evaluación visual	Médico Especialista en Oftalmología o Tecnólogo Médico Especialista en Optometría o Médico General	Ley N°28456 Ley del Trabajo del Profesional de la Salud Tecnólogo Médico lo define como "el profesional que ejerce la ciencia de la tecnología médica se denomina tecnólogo médico y se desarrolla en las áreas de terapia física y rehabilitación, laboratorio clínico y anatomía patológica, radiología, optometría, terapia ocupacional y terapia de lenguaje", complementado con el artículo 10° que señala "Adicionalmente está facultado para participar en actividades de investigación, docencia, administrativas, acciones de evaluación, peritajes en su especialidad, control de calidad de recursos hospitalarios y dirigir programas de actualización y capacitación de tecnología médica". El artículo 8 del Reglamento de la Ley del Trabajo Médico, aprobado mediante Decreto Supremo N° 024-2001-SA, señala "El trabajo asistencial es el dedicado a la atención médica integral de las personas, que comprende la promoción de hábitos de vida saludable, la prevención de riesgos de enfermedades, así como la recuperación y rehabilitación de la salud".
Evaluación auditiva	Médico Especialista en Otorrinolaringología o Médico General	El artículo 8 del Reglamento de la Ley del Trabajo Médico, aprobado mediante Decreto Supremo N° 024-2001-SA, señala "El trabajo asistencial es el dedicado a la atención médica integral de las personas, que comprende la promoción de hábitos de vida saludable, la prevención de riesgos de enfermedades, así como la recuperación y rehabilitación de la salud". El artículo 3 del Decreto Legislativo N° 559, Ley del Trabajo Médico, señala que el trabajo médico es el conjunto de acciones altamente especializadas que requieren de la decisión profesional del Médico Cirujano, dentro del proceso de atención integral de salud, que se dirige a la persona, familia y la comunidad. El artículo 4 del Decreto Legislativo N° 559, Ley del Trabajo Médico, indica que el acto médico es lo fundamental del trabajo del Médico Cirujano por el cual tiene la más alta responsabilidad moral y legal de sus efectos. El Estado garantiza las condiciones necesarias para que dicho trabajo se cumpla dentro de los objetivos de la ciencia médica.
Evaluación clínica	Médico General	
Dirección	Director Médico	Es el profesional médico responsable administrativo y técnico de la ECSAL, quien deberá estar colegiado y habilitado para el ejercicio de la profesión médica, con

[11] Resolución Ministerial Nª 546-2011/MINSA. Categoría I-3

		experiencia mínima de tres años en el cargo como Director Médico en entidades públicas, privadas o mixtas. El artículo 10 del Reglamento de la Ley del Trabajo Médico, aprobado por Decreto Supremo N°024-2001-SA establece que "El trabajo administrativo es el dedicado a planificar, organizar, dirigir, coordinar, supervisar o evaluar las actividades de las instituciones y establecimientos dedicados a la atención de la salud". Tener en cuenta que se considera como profesionales médicos al cirujano dentista y químico farmacéutico.

De acuerdo a lo señalado por el MINSA se considera profesionales responsables, a aquellos que serán los encargados de firmar las evaluaciones que les corresponda según las funciones y campos de actuación que se encuentren definidos en sus respectivas normas de trabajo profesional; adicionalmente a estos profesionales, la ECSAL puede contar con los recursos humanos que la Resolución Ministerial Nº 546-2011/MINSA (Categoría I-3) considera o la ECSAL, en su calidad de IPRESS, considere acorde a su cartera de servicios.

Cabe precisar que, el sistema de licencias de conducir es un mecanismo de control necesario que garantiza que los conductores cuenten con las habilidades requeridas para el manejo de un vehículo automotor; sin embargo, puesto que su obtención requiere de un conocimiento previo de las reglas de tránsito y de manejo, es necesario garantizar que los controles administrativos para la emisión de licencias de conducir sean los correctos.

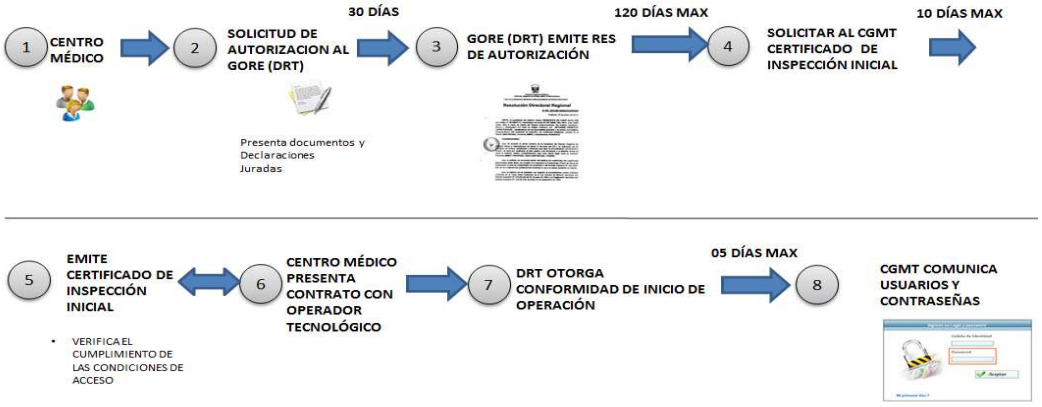
Tal como se ha señalado, la LGTT identifica como fines del Estado el resguardo de las condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente. En ese sentido, considerando que las ECSAL son entidades indispensables para realizar la correcta evaluación de las aptitudes físicas y psicosomáticas necesarias para la conducción de vehículos automotores, resulta muy importante que éstos actúen de manera adecuada y conforme a los requisitos establecidos en la normativa vigente.

En resumen, con estas modificaciones se pretende lo siguiente:

Medidas a adoptar	Impacto	Objetivos
1. Establecer dentro de las condiciones para acceder y operar como ECSAL al personal que interviene en la evaluación médica y psicológica.	• Considerando que el Reglamento de Licencias establece que las ECSAL deben cumplir con lo establecido en la directiva emitida por el MINSA la presente modificación no incorpora nuevos costos al administrado.	• Mejorar los estándares de calidad para la evaluación médica y psicológica. • Adecuación del Reglamento de Licencias a lo establecido en el TUO de la Ley N°27444.

Medidas a adoptar	Impacto	Objetivos
2. Establecer dentro de las condiciones para acceder y operar como ECSAL el equipamiento y pruebas que se utilizarán en la evaluación médica y psicológica.		

Por otra parte, dentro del análisis sobre los procedimientos de autorización de las ECSAL, contemplados en los artículos 43 y 44 del Reglamento de Licencias, se advirtió que la Dirección de Circulación y Seguridad Vial de la DGTT, tenía una serie de inconvenientes en la tramitación de dichas solicitudes; razón por la que, con la finalidad de mejorar los procedimientos administrativos de autorización para operar como ECSAL, se ha planteado el siguiente esquema:



La modificación del procedimiento de autorización parte inicialmente por precisar que para operar como ECSAL, es necesario que se cuente con una autorización emitida por el Gobierno Regional, siempre que cumpla con presentar los requisitos documentales establecidos en el Reglamento de Licencias, siendo el registro como ECSAL la consecuencia del otorgamiento de la autorización; es por ello que a efectos de que el Reglamento de Licencias guarde una misma estructura se ha realizado precisiones al artículo 48 referido a la extinción de la autorización como ECSAL.

Asimismo, a efectos de que la administración verifique de forma fehaciente que la persona jurídica cuenta con todas las condiciones de acceso y permanencia establecidas en el Reglamento de Licencias antes de iniciar operaciones, se ha propuesto otorgar un plazo máximo de hasta 120 días para que solicite a la administración la verificación de dichas condiciones, ello a través del Operador Tecnológico[12], el cual estará a cargo de emitir el "Certificado de Inspección Inicial", con el que se acreditará que las ECSAL cuentan con las condiciones de acceso y permanencia, así como que todo el equipamiento necesario para la evaluación médica y psicológica transmite en línea y en tiempo real los resultados de las evaluaciones al CGMT.

[12] Conforme se ha señalado el Operador Tecnológico será la persona jurídica encargada de la administración y operación del Centro de Gestión y Monitoreo Tecnológico, la cual estará a cargo de administrar las plataformas informáticas que contienen el Sistema Nacional de Conductores y el Registro Nacional de Sanciones

Es importante señalar que, mediante la presente modificación, se procura estandarizar los procesos de autorización de las entidades complementarias; ello con la finalidad de tener un registro que permita a la administración monitorear su correcto funcionamiento, acreditando que las personas que acudan a las ECSAL serán evaluadas de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Reglamento de Licencias y normas complementarias, asegurando la calidad de las evaluaciones médicas y psicológicas. De esta manera, se ha modificado el artículo 43 (Autorización e inscripción de la ECSAL) y se ha incorporado los artículos 43-A (Inicio de operaciones), 43-B (Vigencia de la autorización) y 43-C (Renovación de la autorización) con la finalidad de implementar este nuevo procedimiento de autorización; asimismo, se ha incorporado y precisado las obligaciones de las ECSAL establecidas en el artículo 45.

Por otra parte, cabe precisar que los procedimientos de autorización e inscripción de la ECSAL, inicio de operaciones y renovación de la autorización, han sido calificados como procedimientos de evaluación previa sujetos a silencio negativo, ello en virtud a que los citados procedimientos versan sobre temas de salud, teniendo en cuenta además que, la operación de las ECSAL incide directamente sobre el interés público, cumpliéndose de esta forma con los requisitos establecidos en el artículo 37 del TUO de la Ley N° 27444.

Asimismo, siendo las ECSAL entidades complementarias encargadas de la evaluación médica y psicológica de los postulantes y/o conductores a una licencia de conducir, su operación está vinculada directamente a un tema de salud, debido a que a través de estas entidades se verificará si una persona cuenta con la aptitud médica y psicológica necesaria para conducir un vehículo; por ende, permitir que una ECSAL opere sin que la administración evalúe de manera detallada cada una de las condiciones de acceso y operación podría conllevar a que una persona obtenga una licencia de conducir sin tener las capacidades necesarias para ello.

Aunado a lo anterior, debemos señalar que un vehículo automotor es un bien riesgoso, en concordancia con ello la Corte Suprema ha señalado lo siguiente:
"Debe tenerse presente que el vehículo como tal constituye un bien riesgoso o peligroso y su conducción una actividad que tiene las mismas características, (…)."[13]. En ese sentido, permitir que una persona pueda obtener una licencia de conducir, sin haber cumplido con el procedimiento establecido en el Reglamento de Licencias afecta directamente el interés público, esta decisión está directamente vinculada con el deber por parte de la administración de garantizar que cualquier persona que obtenga una licencia de conducir, haya sido evaluada correctamente.

En igual sentido, estando a lo expuesto en los párrafos anteriores, y con la finalidad de dotar de mayor seguridad a las evaluaciones, evitar el fraude y utilizar mecanismos electrónicos para la evaluación médica y psicológica se ha propuesto la modificación del artículo 46 del Reglamento de Licencias, a efectos de precisar dentro del procedimiento de expedición electrónica de certificados de salud, quiénes son los únicos actores que pueden intervenir para su emisión.

Sobre el particular, resulta necesario precisar que se ha puesto en conocimiento de la DGTT hechos irregulares cometidos por personal administrativo de las ECSAL de las ciudades de Lima, Puno y Trujillo los cuales vienen siendo investigados, que en su mayoría consisten en la vulneración al sistema con el que se viene prestando los servicios para la evaluación médica y psicológica de los postulantes a una licencia de conducir. Un caso detectado es la no presencia física del postulante ante la ECSAL,

[13] Cas. N 2691-1999, publicada el 30 de enero de 2001.

utilizándose almohadillas de silicona con la huella dactilar impresa, a efectos de abrir la ficha médica, inclusive en una provincia distinta del lugar donde el postulante deberá rendir su evaluación.

Es por ello, que con la finalidad de mejorar el procedimiento para la expedición electrónica de certificados de salud, se ha propuesto autorizar el acceso al SNC únicamente al Director de la ECSAL (quien será el único facultado para abrir y/o cerrar el expediente del postulante a una licencia de conducir). Asimismo, se establece que cada médico interviniente en el proceso deberá registrar los resultados en el SNC, consignando la aptitud del postulante, restricciones y/u observaciones, lo cual, de ser el caso, será verificado, en línea y en tiempo real, por el CGMT, a través del identificador biométrico y de las cámaras de video; de esta manera, todos los postulantes a una licencia de conducir deberán realizar la evaluación médica y psicológica de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Licencias.

Respecto de las modificaciones a las Escuelas de Conductores

La reglamentación de las Escuelas de Conductores se fundamenta en la Ley N° 29005, Ley que establece los Lineamientos Generales para el Funcionamiento de las Escuelas de Conductores. En tal sentido, mediante el Decreto Supremo N° 005-2008-MTC [14] se aprobó el Reglamento de Escuelas de Conductores, el cual fue derogado por el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC [15] que aprobó el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre, siendo éste último derogado por el Decreto Supremo N° 007-2016- MTC[16] que aprobó el Reglamento de Licencias.

Cabe precisar que, tanto los reglamentos derogados, como el Reglamento de Licencias vigente, contienen artículos referidos a las condiciones para acceder como Escuela de Conductores (jurídicas, de recursos humanos, infraestructura, flota vehicular y equipamiento), artículos sobre los requisitos para solicitar autorización como Escuela de Conductores, entre otros, orientados a regular la autorización y funcionamiento de las mencionadas entidades.

El Título IV del Reglamento de Licencias regula la formación de los conductores en las Escuelas de Conductores, comprendiendo capítulos en relación a ello. Sin embargo, el proyecto de Decreto Supremo mejora tal regulación previendo un procedimiento sencillo y eficiente para la autorización de las Escuelas de Conductores, así como para el funcionamiento de las mismas, que permita un mejor control de éstas. Asimismo, teniendo en cuenta que el presente proyecto incorpora como parte del SELIC al CGME y el Operador Tecnológico, ello ha conllevado a proponer la modificación de determinados artículos del Título IV del Reglamento de Licencias; del mismo modo, el presente proyecto realiza precisiones y sistematiza de una mejor manera el orden de los artículos que componen los capítulos del mencionado Título, con el fin de lograr una mejor aplicación de la norma.

Al respecto, el siguiente cuadro muestra de manera general, los cambios en la estructura del Título IV del Reglamento de Licencias:

Norma vigente	Norma propuesta
TÍTULO IV: DE LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES	TÍTULO IV: DE LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES

[14] Publicado en el Diario "Oficial El Peruano" con fecha 06-01-2008
[15] Publicado en el Diario "Oficial El Peruano" con fecha 18-11-2008
[16] Publicado en el Diario "Oficial El Peruano" con fecha 23-06-2016

CAPÍTULO I: ESCUELAS DE CONDUCTORES Artículo 51.- Escuelas de Conductores	CAPÍTULO I: GENERALIDADES Artículo 51.- Escuelas de Conductores Artículo 52.- Especialidad de las Escuelas de Conductores Artículo 53.- Validez de la COFIPRO
CAPÍTULO II: ACCESO Artículo 52.- Autorizaciones para el funcionamiento de Escuelas de Conductores Artículo 53.- Condiciones de acceso y permanencia Artículo 54.- Condiciones del circuito o infraestructura cerrada a la circulación vial Artículo 55.- Documentación exigida para la acreditación del cumplimiento de los requisitos Artículo 56.- Vigencia de la autorización Artículo 57.- Contenido de la Resolución de Autorización Artículo 58.- Renovación de la autorización Artículo 59.- Ampliación de locales Artículo 60.- Transferencia de la autorización Artículo 61.- Impedimentos e incompatibilidades	CAPÍTULO II: ACCESO Artículo 54.- Entidades Habilitadas para la Expedición de la COFIPRO Artículo 55.- Condiciones para acceder y operar como Escuela de Conductores Artículo 56.- Incompatibilidades e impedimentos Artículo 57.- Requisitos documentales para acceder a una autorización como Escuela de Conductores Artículo 58.- Autorización e inscripción de Escuelas de Conductores Artículo 59.- Inicio de Operaciones Artículo 60.- Vigencia de la autorización Artículo 61.- Renovación de la autorización
CAPÍTULO III: FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES Artículo 62.- Cumplimiento permanente de los requisitos de acceso Artículo 63.- Obligaciones de las Escuelas de Conductores Artículo 64.- Duración mínima de los Programas de Formación de Conductores y del Curso para Revalidación Artículo 65.- Uso de vías públicas Artículo 66.- Reconocimiento y contabilización de horas de aprendizaje Artículo 67.- Convenios con empresas dedicadas al transporte de mercancías Artículo 68.- Simulador de manejo Artículo 69.- Expedición de la COFIPRO	CAPITULO III: FUNCIONAMIENTO DE LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES Artículo 62.- Programa de Formación de Conductores Artículo 63.- Obligaciones Artículo 64.- Procedimiento de expedición electrónica de las COFIPRO y otras constancias en el SNC Artículo 65.- Registro de la COFIPRO Artículo 66.- Extinción de la autorización como Escuela de Conductores Artículo 67.- Duración mínima de los Programas de Formación de Conductores Artículo 68.- Uso de vías públicas Artículo 69.- Simulador de manejo Artículo 70.- Reconocimiento y contabilización de horas de aprendizaje Artículo 71.- Convenios con empresas dedicadas al transporte de mercancías
CAPÍTULO IV: REGISTRO NACIONAL DE ESCUELAS DE CONDUCTORES Artículo 70.- Registro Nacional de Escuelas de Conductores Artículo 71.- Transparencia y acceso a la información	
CAPÍTULO V: PÉRDIDA DE VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN Artículo 72.- Resolución de extinción de la autorización Artículo 73.- Causales de extinción de la autorización	
CAPÍTULO VI: INFRACCIONES Y SANCIONES Artículo 74.- Infracciones y Sanciones Artículo 75.- Medidas Preventivas	

El artículo 51 del Reglamento de Licencias define de modo general a las Escuelas de Conductores, cuando es obligatorio acudir a éstas (obtención de licencias profesionales), y además establece que las Escuelas de Conductores pueden ofrecer el dictado de cualquier curso orientado a la preparación de los conductores.

Al respecto, teniendo en cuenta que el proyecto de Decreto Supremo incorpora la definición de entidad complementaria (persona jurídica que presta servicios de formación o evaluación de postulantes a una licencia de conducir, dentro del proceso de otorgamiento de las mismas), se considera pertinente precisar la naturaleza jurídica de las Escuelas de Conductores, como entidades complementarias (como lo son también los establecimientos de salud y los centros de evaluación).

Igualmente, teniendo en cuenta que la Ley N° 29005, Ley que establece los Lineamientos Generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores, dispone que para la obtención de una licencia profesional (A-II y A-III) es condición obligatoria la capacitación en una Escuela de Conductores, cabe señalar que las disposiciones del Reglamento de Licencias están orientadas a establecer que las Escuelas de Conductores, formen a los postulantes para la obtención de las licencias de conducir profesionales.

Sin embargo, quienes aspiran a obtener una licencia de conducir particular (A-I) no están obligados por la Ley N°29005 a ser capacitados en una Escuela de Conductores, siendo facultativa su asistencia a las mismas; en ese sentido, se considera pertinente precisar que las Escuelas de Conductores capacitan tanto a los postulantes a licencias de conducir profesionales como a los postulantes a licencias particulares. Cabe señalar, que esta precisión que propone el presente proyecto de Decreto Supremo es concordante con la modificación del artículo 7 del Reglamento de Licencias que también plantea la presente iniciativa normativa, acorde a la cual, vencido el plazo de vigencia del permiso provisional (que faculta al aprendiz a conducir vehículos cuya conducción se autoriza mediante la licencia de Clase A Categoría I), el aprendiz de conductor, en este supuesto, únicamente podrá realizar o continuar su aprendizaje en una Escuela de Conductores autorizada por el MTC

De la misma manera, las Escuelas de Conductores no sólo se encuentran facultadas para realizar capacitaciones para la obtención de las licencias de conducir, sino que también pueden dictar otros cursos y talleres que se encuentran regulados por la normativa especial. Así por ejemplo, el numeral 1.12 del artículo 313 del TUO, establece que en todos los casos y adicionalmente al cumplimiento del período de suspensión, para el levantamiento de la medida, el conductor tendrá que cursar el taller Cambiemos de Actitud a cargo de las Escuelas de Conductores reguladas en el Reglamento de Licencias.

En dicho contexto, a diferencia de la normativa vigente, el proyecto de Decreto Supremo enumera de forma detallada y precisa, cada uno de los cursos y talleres que puede dictar una Escuela de Conductores, lo cual permite una mejor comprensión de la norma puesto que unifica en un solo cuerpo legal, todas las capacitaciones que dichas Escuelas se encuentran facultadas a realizar.

El artículo 3 de la Ley N°29005, Ley que establece los Lineamientos Generales para el Funcionamiento de las Escuelas de Conductores, dispone como uno de los principios que se debe tener en cuenta para el funcionamiento de dichas entidades, “la especialización por categorías”, la cual consiste en la distinción de la mayor exigencia según el tipo de licencia al que se postula y de acuerdo a la responsabilidad en el transporte público de pasajeros y carga.

En tal sentido, el presente proyecto de Decreto Supremo a diferencia del Reglamento de Licencias, establece una clasificación de las Escuelas de Conductores, la misma que se detalla a continuación:

a) Escuela de Conductores Integrales: Aquellas que cuentan con autorización expedida por la DGTT para impartir conocimientos teóricos y prácticos a postulantes de todas las clases de Escuelas de Conductores Especializadas.

b) Escuelas de Conductores Especializadas: Aquellas que cuentan con autorización expedida por la DGTT para impartir conocimientos teóricos y prácticos a postulantes para conducir vehículos particulares o para prestar servicio de transporte terrestre. Se subclasifican en:

b.1 Escuela de Conductores No Profesionales que, a su vez, se subdividen en las siguientes submodalidades:

- Escuela de Conductores No Profesionales Especializada en vehículos de la categoría L de uso particular.
- Escuela de Conductores No Profesionales Especializada en vehículos de las categorías M1 y N1 de uso particular.

b.2 Escuela de Conductores Profesionales, que, a su vez, se subdividen en las siguientes submodalidades:

- Escuela de Conductores Profesionales especializada en transporte de personas.

- Escuela de Conductores Profesionales especializada en transporte de mercancías.

- Escuela de Conductores Profesionales especializada en transporte de materiales y residuos peligrosos.

- Escuela de Conductores Profesionales especializada en transporte público especial en vehículos menores.

En dicho contexto, las modificaciones propuestas en el presente proyecto de Decreto Supremo permiten que la persona jurídica interesada en solicitar autorización como Escuela de Conductores, pueda optar por capacitar a los postulantes a todas las clases y categorías de las licencias de conducir, para lo cual debe constituirse como una Escuela de Conductores Integrales; o elegir capacitar a los postulantes a determinada(s) clase(s) y categoría(s) de licencia de conducir, para cuyo efecto deberá constituirse como Escuela de Conductores Especializada, así, dentro de dicha especialización, por ejemplo, la Escuela de Conductores puede tener autorización para capacitar únicamente a postulantes a la licencia que permite conducir vehículos de la categoría L de uso particular (motos), o tener autorización para capacitar únicamente a postulantes a la licencia que permite prestar el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxi).

En tal sentido, la mencionada clasificación de las Escuelas de Conductores, orientada a la especialidad en la formación, no sólo se encuentra alineada a lo que dispone la legislación vigente (especialización por categorías dispuesta en la Ley N°29005 Ley que Establece los Lineamientos Generales para el Funcionamiento de las Escuelas de Conductores), sino que también permite elevar los estándares de calidad en la formación, lo cual conlleva a contar con postulantes mejor preparados para obtener la licencia de conducir.

Por otra parte, el Reglamento de Licencias dispone como fases que comprende el proceso de otorgamiento de las licencias de conducir: la evaluación médica y psicológica

(realizadas por una ECSAL), la formación del alumno (realizada por una Escuela de Conductores y obligatorio para las licencias profesionales) y la evaluación de conocimientos y de habilidades en la conducción (realizada por los Centros de Evaluación).

Al respecto, las mencionadas fases deben ser cumplidas en el orden señalado, y los certificados que emiten las entidades complementarias por la evaluación o instrucción realizada, son expedidos electrónicamente a través del SNC.
En relación a lo indicado, el artículo 40 del Reglamento de Licencias establece que el certificado de salud para licencias de conducir es válido a nivel nacional y su vigencia es de seis (06) meses para que el postulante concluya satisfactoriamente la obtención de todos los demás requisitos establecidos en dicha norma. Sin embargo, el Reglamento de Licencias no establece ningún plazo de vigencia para el certificado emitido por las Escuelas de Conductores (Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores - COFIPRO).

En dicho contexto, en los procesos de otorgamiento de licencias de conducir se han advertido supuestos donde existen postulantes que durante el lapso en el que realizaban su respectivo curso en una Escuela de Conductores o al finalizar el mismo, el correspondiente certificado médico vencía o estaba por vencer. Ante la situación descrita, los mencionados postulantes no sólo rindieron nuevamente la evaluación médica y psicológica sino que también realizaron nuevamente el curso de capacitación en una escuela de conductores; ello debido a que el Reglamento de Licencias dispone que en el plazo de vigencia del certificado médico el postulante debe concluir con la obtención de los demás requisitos, aunado a que dicha norma no dispone a su vez, de un plazo de vigencia del certificado emitido por la Escuela de Conductores.

En tal sentido, a fin de evitar dicha problemática, es necesario que el proceso de otorgamiento de licencias de conducir cuente con plazos adecuados acorde a la fase en que se desarrolla; así por ejemplo, para el caso que se expone (Capítulo I - Formación de Conductores), el proyecto de Decreto Supremo en la propuesta de modificatoria del artículo 53, otorga al certificado emitido por las Escuelas de Conductores (COFIPRO), una vigencia por el plazo de un año, de acuerdo al siguiente texto: “La COFIPRO es válida a nivel nacional y su vigencia es de un (01) año, contado a partir de la fecha en que el postulante culmina el curso. Dentro del plazo indicado, el postulante a una licencia de conducir profesional deberá rendir satisfactoriamente sus evaluaciones de conocimiento y habilidades en la conducción. Si durante la vigencia de la COFIPRO caduca la vigencia del Certificado de Salud, el postulante podrá obtener por única vez un nuevo Certificado de Salud dentro del mismo procedimiento de emisión de licencias de conducir”.

El Reglamento de Licencias, contiene disposiciones sobre la autorización de las Escuelas de Conductores, tales como sus condiciones de acceso y permanencia, los requisitos para ser autorizado como tal, la vigencia y renovación de la autorización, entre otros.

En relación a las condiciones para acceder y permanecer como Escuela de Conductores, el Reglamento de Licencias establece las siguientes: de naturaleza jurídica, en materia de recursos humanos, en materia de infraestructura, de flota vehicular, en equipamiento y sobre el régimen académico.

Al respecto, cabe señalar que, de acuerdo al Reglamento de Licencias las Escuelas de Conductores solo forman y no evalúan al postulante, debiendo realizar lo último los

Centros de Evaluación; lo cual difiere del derogado Reglamento[17] que disponía que el certificado emitido por una Escuela de Conductores convalidaba el requisito de aprobar el examen de conocimientos para el otorgamiento de una licencia de conducir.

De esta manera, la normativa vigente se encuentra orientada a fomentar el mejor desempeño de las Escuelas de Conductores debido a que los postulantes deberán prepararse en aquellas entidades que brinden la mejor capacitación, en aras de aprobar las evaluaciones que rendirán en un Centro de Evaluación. En tal sentido, acorde con el esquema del Reglamento de Licencias que promueve los mecanismos de competencia por calidad del servicio, el proyecto de Decreto Supremo propone modificar las condiciones para acceder y permanecer como Escuela de Conductores, con un enfoque que si bien, no está orientado a elevar la rigurosidad de las mismas, comprende las condiciones necesarias para un óptimo desempeño de las Escuelas.

Por tanto, en atención a lo expuesto, el proyecto de Decreto Supremo respecto al Reglamento de Licencias:

a) Elimina la condición de acceso y permanencia respecto a que los instructores de conocimientos y de habilidades en la conducción de las Escuelas de Conductores se encuentren acreditados por el MTC; ello, considerando que la misma no resulta indispensable para que dichas entidades tengan instructores idóneos que cumplan con el perfil que establece la citada norma (por ejemplo, la normativa vigente dispone como perfil del instructor de conocimientos: educación superior técnica o universitaria, con licencia de conducir vigente y experiencia en la enseñanza de la conducción de vehículos automotores no menor de dos años).

b) Denomina a la infraestructura donde las Escuelas de Conductores imparten la instrucción práctica de manejo: “circuito de manejo”, como condición de acceso y permanencia, a diferencia de la normativa vigente que utiliza dos denominaciones para dicha infraestructura: “circuito o infraestructura cerrada a la circulación vial”, como condición de acceso y permanencia. Cabe señalar, que a la par con esta propuesta, se plantea unificar en una sola Resolución Directoral las características técnicas de la mencionada infraestructura, considerando que a la fecha existen dos Resoluciones Directorales que aprueban tales características (Resolución Directoral N°3634-2013-MTC/15 “Características Esp eciales del Circuito de Manejo con el que deben de contar las Escuelas de Conductores y la Resolución Directoral N° 3421-2016-MTC/15 que aprueba la Directiva N° 001 -2016-MTC/15 “Características de la Infraestructura Cerrada a la Circulación Vial de las Escuelas de Conductores y Centros de Evaluación). Esta medida está orientada a que las Escuelas de Conductores cuenten con un mismo modelo en sus condiciones de acceso y permanencia, lo cual dota de mayor claridad y optimiza el control de las mismas.

c) Establece las condiciones de acceso y permanencia de las Escuelas de Conductores, teniendo en cuenta la clasificación y especialidad de éstas; así, se plantea que las Escuelas de Conductores no profesionales, cumplan únicamente con las condiciones de acceso y permanencia legales y de flota vehicular, ello considerando que dichas entidades al capacitar a postulantes que facultativamente acuden a las mismas (postulantes a licencias no profesionales), no corresponde que cuenten con el identificador biométrico para el control de asistencia de los postulantes, cámaras de video, entre otros; sin embargo, resulta necesario que las mencionadas Escuelas de Conductores se encuentren legalmente constituidas y

[17] Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre, aprobado por Decreto Supremo N°040-2008-MTC

que su flota vehicular tenga la condiciones mínimas para una circulación segura (antigüedad máxima, SOAT, etc.).

Por otra parte, la persona jurídica que en el marco del Reglamento de Licencias, solicite ser autorizada como Escuela de Conductores, debe previamente a la presentación de la solicitud de otorgamiento de dicha autorización, solicitar la aprobación del expediente técnico de la infraestructura o circuito de manejo, lo cual es un procedimiento de evaluación previa con un plazo de 30 días hábiles sujeto a silencio administrativo negativo y al pago de una tasa.
Al respecto, dentro de la mejora y simplificación administrativa de los procedimientos, mediante el presente proyecto de Decreto Supremo se elimina el referido pre requisito de aprobación del expediente técnico, regulándose en cambio que, en el mismo procedimiento de solicitud de otorgamiento de autorización como Escuela de Conductores, se debe presentar una declaración jurada en el sentido de que, entre otros, a la fecha de inicio de operaciones se cumplirá con las condiciones de infraestructura, requeridas como condición para acceder y operar como Escuela (entre las cuales se encuentra el contar con un circuito de manejo propio o de terceros, donde el postulante realizará las prácticas de habilidades en la conducción). Cabe señalar que el presente proyecto de Decreto Supremo modifica el procedimiento de autorización para las Escuelas de Conductores basado en la diferenciación de la autorización y la operación de las Escuelas, requiriéndose para ésta última la acreditación del cumplimiento de las respectivas condiciones de acceso, conforme se fundamenta posteriormente en el presente documento.

En dicho contexto, la medida propuesta se encuentra orientada a que el solicitante a una autorización como Escuela de Conductores evite realizar dos procedimientos a fin de obtener la misma y, contrario sensu, en un solo procedimiento la entidad realice la evaluación de los respectivos requisitos, lo que evitará cargas al administrado y a la administración, guardando concordancia con los principios de celeridad, eficacia y simplicidad recogidos en el TUO de la Ley Nº 27444.

Por otro lado, cabe precisar que cuando una persona jurídica es autorizada a funcionar como Escuela de Conductores se le otorga la facultad de: (i) brindar la instrucción teórica y de manejo a los postulantes para la obtención de una licencia particular (A-I, BII-A o BII-B); (ii) expedir certificados que acreditan que el postulante a una licencia de conducir profesional (A-II, A-III y BII-C) ha recibido la instrucción teórica y de manejo en la respectiva Escuela de Conductores, lo cual es condición obligatoria para obtener tales licencias.

En relación a lo indicado, cabe señalar que todas las entidades que participan en el proceso de otorgamiento de una licencia de conducir (establecimientos de salud, escuelas de conductores y centros de evaluación) deben de contar con las condiciones necesarias y cumplir con las disposiciones vigentes a efectos de que dicho proceso se lleve a cabo de manera eficiente, lo que permitirá tener conductores aptos, pues de lo contrario éstos podrían ocasionar accidentes de tránsito, lo cual evidentemente afecta a los diferentes usuarios de las vías tanto en la seguridad como en su salud.

En tal sentido, la actividad de una Escuela de Conductores habilitada por el silencio positivo puede afectar significativamente el interés público y la seguridad ciudadana, al ser un componente importante en el proceso de otorgamiento de las licencias de conducir; motivo por el cual, el proyecto de Decreto Supremo al igual que el Reglamento de Licencias, acorde con el artículo 37 del TUO de la Ley N° 27444 [18], establece que el

[18] Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Pr ocedimiento Administrativo General:
Artículo 37.- Procedimientos de evaluación previa con silencio negativo.

procedimiento para la autorización como Escuela de Conductores es de evaluación previa y estará sujeto a silencio administrativo negativo.

Igualmente, de acuerdo al Reglamento de Licencias la persona jurídica interesada en obtener una autorización para el funcionamiento de una Escuela de Conductores debe presentar los requisitos documentales que establece dicha norma y mediante los cuales se acredita el cumplimiento de las respectivas condiciones de acceso. Sin embargo, previa inspección in situ con el objeto de verificar el cumplimiento de los requisitos, la DGTT emitirá la resolución de autorización correspondiente.

Al respecto, se advirtió que en la Dirección de Circulación y Seguridad Vial de la DGTT, se han presentado una serie de inconvenientes en la tramitación de las solicitudes de autorización de las Escuelas de Conductores; en ese sentido, teniendo en cuenta la propuesta de incorporar como un actor en el SELIC al CGMT, el presente proyecto propone mejorar el procedimiento de autorización de las Escuelas de Conductores, de acuerdo al siguiente esquema:

La modificación del procedimiento de autorización para operar como Escuela de Conductores, parte por precisar que para operar como tal, es necesario que se cuente con la autorización emitida por la DGTT del MTC, siempre que se cumpla con presentar los requisitos documentales correspondientes.

Asimismo, a efectos de que la administración verifique de forma fehaciente que la persona jurídica cuenta con todas las condiciones de acceso y permanencia antes de iniciar sus operaciones, se otorga un plazo de hasta 120 días para solicitar a la administración la verificación de la mismas, ello a través del CGMT.

37.1 Excepcionalmente, el silencio negativo es aplicable en aquellos casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público e incida en la salud, el medio ambiente, los recursos naturales, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial, la defensa nacional y el patrimonio cultural de la nación, así como en aquellos procedimientos de promoción de inversión privada, procedimientos trilaterales y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado y autorizaciones para operar casinos de juego y máquinas tragamonedas. Las entidades deben sustentar técnicamente que cumplen con lo señalado en el presente párrafo.
Por Decreto Supremo, refrendado por el Presidente de Consejo de Ministros, se puede ampliar las materias en las que, por afectar significativamente el interés público, corresponde la aplicación de silencio administrativo negativo.
(…).

Es importante señalar que mediante la presente modificación se estandarizan los procesos de autorización de las entidades complementarias, ello con la finalidad de tener un registro que permita a la administración monitorear su correcto funcionamiento, acreditando que las personas que acudan a las Escuelas de Conductores sean capacitadas de acuerdo a las disposiciones vigentes.

De la misma manera, cabe señalar que en el marco de las coordinaciones que se llevaron a cabo antes de la emisión del Reglamento de Licencias, representantes de empresas de transporte de mercancías señalaron que las mismas mayormente requieren conductores de vehículos N3 destinados al transporte de mercancías (los cuales son titulares de licencias de conducir de la clases y categorías A III-b o A III-c). Asimismo, indicaron que dichas empresas contaban con conductores con amplia experiencia en el transporte de mercancías que requerían acceder a licencias de conducir de clases y categorías superiores (A III-b o A III-c), así por ejemplo, un conductor titular de la licencia A II-b (autorizado para conducir vehículos de transporte de mercancías de la categoría N2) requería acceder a una licencia A III-b (que autoriza a conducir vehículos de transporte de mercancías de la categoría N3).

En tal sentido, teniendo en cuenta que el MTC viene promoviendo el incremento de conductores para el transporte de mercancías ante el déficit de los mismos, el Reglamento de Licencias prevé en su artículo 67 los "convenios con empresas dedicadas al transporte de mercancías", a través de los cuales las Escuelas de Conductores pueden celebrar convenios con empresas que brindan el servicio de transporte de mercancías a efectos de complementar la formación práctica de las conductas que postulan a las licencias de clase A categoría III-b o a las licencias de Clase A categoría III-c.

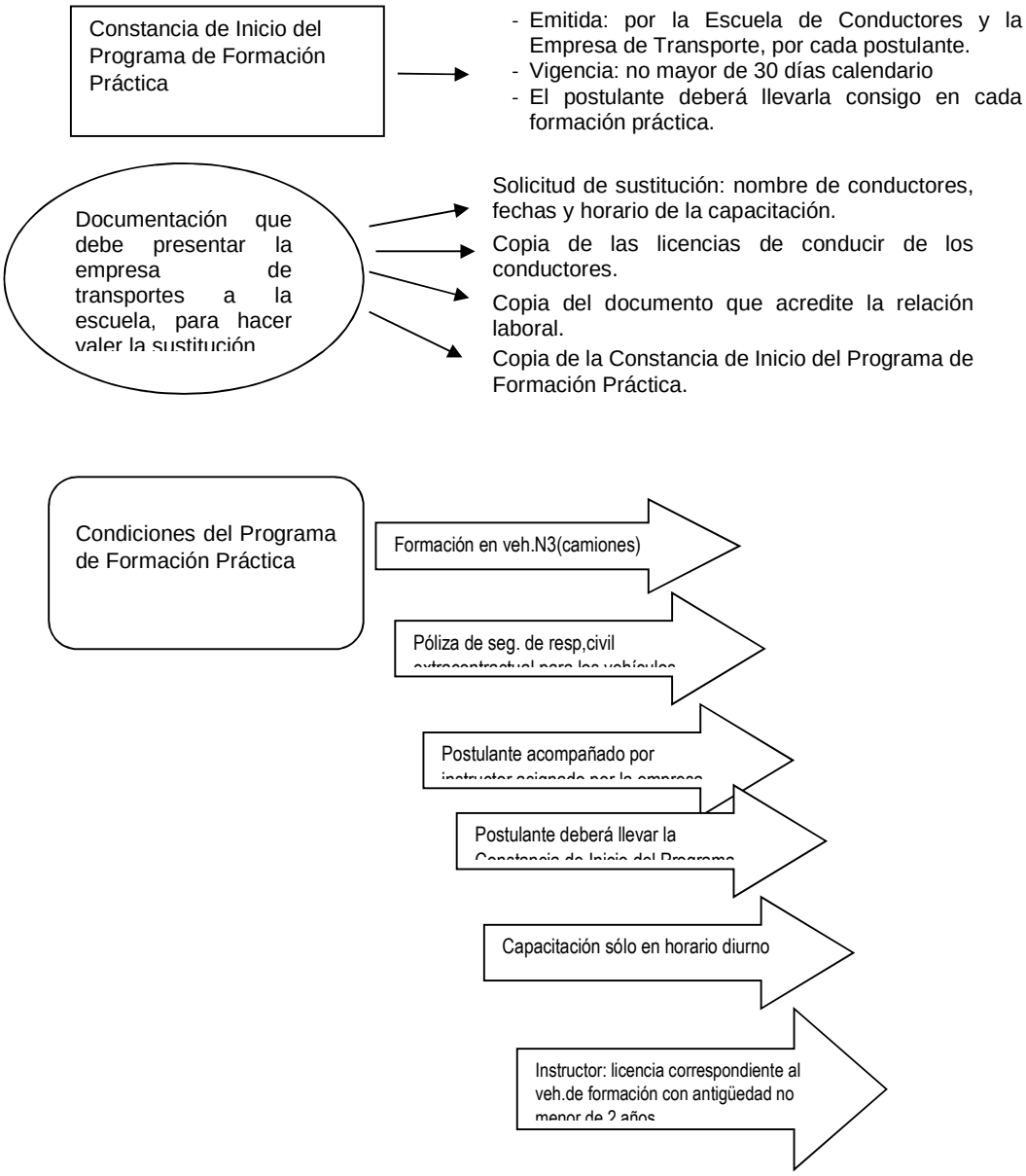
No obstante a lo indicado, la mencionada disposición no ha tenido los resultados esperados, teniendo en cuenta que las horas de enseñanza en la conducción en dichas empresas únicamente *complementan* más no *sustituyen* la formación práctica realizada por la Escuela de Conductores. Por tal motivo, el proyecto de Decreto Supremo también regula los Convenios con empresas dedicadas al transporte de mercancías, pero introduce cambios que *permiten sustituir* la formación realizada por las Escuelas de Conductores con las horas de enseñanza en la conducción realizadas en las mencionadas empresas.

La referida sustitución ha sido prevista teniendo en consideración que los conductores que laboran en las empresas de transporte de mercancías ya cuentan con experiencia en la actividad y a partir de las prácticas que realicen, siempre acompañados por el instructor asignado por la empresa de transportes, podrán adquirir las destrezas requeridas para la obtención de una licencia de clase y categoría superior a la que poseen.

Al respecto, la propuesta prevé que los convenios que puedan celebrarse sean desarrollados dentro de las medidas de seguridad y eficiencia que permitan el logro de los objetivos deseados, como es el de promover eficazmente el incremento de conductores del servicio de transporte de mercancías, contando con conductores con las aptitudes y destrezas requeridas para realizar tal actividad.

Finalmente, indicamos de manera general la operatividad de la propuesta:

Convenio entre la Escuela de Conductores y la Empresa de Transporte de Mercancías.	→	- Sustituyen 25 horas de prácticas de manejo para recategorizar a una licencia A III-b. - Sustituyen 50 horas (si se cuenta con lic. A II-b) y 25 horas (si se cuenta con licencia A III-b) para recategorizar a una licencia A III-c.



Respecto de las modificaciones a los Centros de Evaluación

El Reglamento de Licencias tiene como objetivo, entre otros, regular la gestión integrada, estandarizada y homogénea del SELIC para lo cual los Gobiernos Regionales son los responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción a través de los Centros de Evaluación.

La experiencia en la ejecución de esta norma no ha sido satisfactoria pues no se ha logrado estandarizar, integrar ni homogeneizar el SELIC pues se ha verificado que las características de los procesos de evaluación de manejo y emisión de licencias difiere entre cada uno de los Gobiernos Regionales; por lo tanto, es necesario adecuarla y modificarla con dicho fin.

En relación a lo indicado, teniendo en cuenta que el proyecto de Decreto Supremo incorpora la definición de entidad complementaria (persona jurídica que presta servicios de formación o evaluación de postulantes a una licencia de conducir, dentro del proceso de otorgamiento de las mismas), se considera pertinente precisar la naturaleza jurídica de los Centros de Evaluación, como entidades complementarias (como lo son también los establecimientos de salud y las Escuelas de Conductores).

Los Centros de Evaluación tienen como finalidad realizar las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción de postulantes para la obtención, revalidación o recategorización de licencias de conducir; sin embargo, el hecho de que sean administrados por los Gobiernos Regionales, no limita a que formen parte del SELIC y; en consecuencia, estén sujetos a supervisiones y sanciones; no obstante, esta situación no se encuentra del todo clara con la actual regulación.

Es por ello que, el MTC como ente rector en materia de tránsito y transporte terrestre, con el fin de estandarizar el SELIC, propone las modificaciones al Reglamento de Licencias para que los Centros de Evaluación, como entidades complementarias, cumplan con los requisitos establecidos en el citado Reglamento, para lo cual los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, en caso decidan constituirse como tales, deberán adoptar los acuerdos correspondientes y someterse a la fiscalización de SUTRAN.

Se debe considerar, que es el MTC quien ostenta la facultad de dictar los Reglamentos Nacionales establecidos por la LGTT, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, además de velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país. Asimismo, debe tenerse en cuenta que la Ley N°27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, condiciona el ejercicio de la función de controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir a lo que establezca la normatividad vigente, es decir, deberá estar sujeta a la potestad normativa que ejerce el MTC en materia de licencias de conducir y administración del sistema estándar otorgada por la LGTT.

Es así que, se modifica el Reglamento de Licencias con el fin de establecer que los Centros de Evaluación, en su condición de entidades complementarias, coadyuvarán al ejercicio de las competencias de los Gobiernos Regionales y de las Municipalidades Provinciales para emitir las licencias de conducir de las Clases A y B respectivamente, realizando las actividades especializadas de la evaluación de conocimientos y de habilidades en la conducción a los postulantes que pretenden obtener, revalidar o recategorizar una licencia de conducir, asegurando de este modo el conocimiento de las reglas de circulación y las destrezas para una conducción segura.

Al respecto, el siguiente cuadro muestra de manera general, los cambios en la estructura del Título V del Reglamento vigente:

Norma vigente	Norma propuesta
TÍTULO V: DE LA EVALUACIÓN DE LOS POSTULANTES	TÍTULO V: DE LA EVALUACIÓN DE LOS POSTULANTES
CAPÍTULO I: GENERALIDADES Artículo 76.- Centros de Evaluación de los Gobiernos Regionales Artículo 77.- Rectoría del MTC Artículo 78.- Responsabilidad funcional en caso de incumplimiento de requisitos	CAPÍTULO I: GENERALIDADES Artículo 76.- Naturaleza jurídica de los Centros de Evaluación Artículo 77.- Funciones de los Centros de Evaluación Artículo 78.- Participación del sector privado

Artículo 79.- Fiscalización de SUTRAN Artículo 80.- Participación del sector privado Artículo 81.- Penalidades a los adjudicatarios que participan de las actividades comprendidas en la fase de evaluación	Artículo 79.- Participación excepcional de los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales como Centros de Evaluación Artículo 80.- Certificado que emite el Centro de Evaluación Artículo 81.- Vigencia y validez de los Certificados emitidos por los Centros de Evaluación
CAPÍTULO II: DE LOS REQUISITOS Y LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE CENTROS DE EVALUACIÓN Artículo 82.- Requisitos mínimos Artículo 83.- Servicios prestados en la operación del Centro de Evaluación Artículo 84.- Obligaciones de los Centros de Evaluación Artículo 85.- Evaluación de conocimientos Artículo 86.- Evaluación de habilidades en la conducción	CAPÍTULO II: ACCESO DE LOS CENTROS DE EVALUACIÓN Artículo 82.- Condiciones para acceder y operar como Centros de Evaluación Artículo 83.- Incompatibilidades e impedimentos Artículo 84.- Contenido mínimo de las bases y del contrato para seleccionar al operador del Centro de Evaluación. Artículo 85.- Del Contrato Artículo 86.- Inscripción del Centro de Evaluación en el REGISEC Artículo 86-A.- Inicio de Operaciones Artículo 86-B.- Obligaciones de los Centros de Evaluación Artículo 86-C.- Procedimiento de evaluación de conocimientos Artículo 86-D.- Procedimiento de evaluación de habilidades en la conducción Artículo 86-E.- Emisión y vigencia del certificado de evaluación en conocimientos y de habilidades en la conducción Artículo 86-F.- Doble régimen de control

Las modificaciones propuestas en el Reglamento de Licencias contemplan que los Centros de Evaluación, deberán contar con las condiciones legales, en recursos humanos, infraestructura, flota vehicular y equipamiento necesarias para brindar un servicio acorde a la importancia que conlleva la obtención, revalidación y recategorización de una licencia de conducir y cubrir las necesidades para mejorar el proceso, independientemente de que sean administrados por los Gobiernos Regionales, Municipalidades Provinciales o un tercero.

Asimismo, se advirtió que el Reglamento de Licencias, no regula la obtención, revalidación y recategorización de las licencias de conducir de la Clase B, lo cual requiere una atención urgente debido a la creciente demanda que existe actualmente para el uso de vehículos menores; parte de este crecimiento se debe al fácil acceso para obtenerlas que en algunos casos no requiere más requisito que el pago del derecho de emisión.

Son las Municipalidades Provinciales, las entidades encargadas de la emisión de las licencias de conducir de la Clase B, por lo que se encuentran obligadas a cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento de Licencias para la emisión de las mismas y contar con Centros de Evaluación equipados para que los postulantes rindan las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción. En razón a ello, las modificaciones al Reglamento de Licencias contemplan los alcances correspondientes para su obtención, revalidación y recategorización tanto para la entidad como para los postulantes.

Por otro lado, actualmente, el Reglamento de Licencias en el artículo 80 señala que: *"(…) Las actividades comprendidas en la fase de evaluación de postulantes a una licencia de conducir podrán ser realizadas por el sector privado bajo cualquiera de las*

modalidades de promoción de la inversión privada o de contratación pública, previstos en el marco normativo vigente". De esta manera, los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales no necesitan modificación al marco legal vigente para desarrollar procesos de promoción de inversión privada, que tengan por finalidad la operación de Centros de Evaluación.

Sin embargo, a la fecha, los Gobiernos Regionales, a pesar de no tener la capacidad para evaluar a los postulantes, no han utilizado mecanismos de promoción privada; y en los pocos casos en que se ha hecho, la falta de rigurosidad en la evaluación se mantiene, lo cual ha sido confirmado en la encuesta realizada por GFK sobre la percepción ciudadana respecto al sistema de emisión de licencias de conducir.

Por esta razón, resulta indispensable para el MTC intervenir sobre dicha problemática, la cual incide críticamente en la seguridad vial y en la necesidad de tener un proceso estandarizado, transparente y homogéneo, por lo que se considera que un instrumento valioso sería la participación de la inversión privada, cumpliendo de manera estricta los requisitos establecidos en el Reglamento.

Para estos fines, se propone implementar mecanismos para la verificación del proceso de evaluación para la obtención, revalidación y recategorización de las licencias de conducir y; que éste se realice en condiciones idóneas de acuerdo a las exigencias establecidas en la norma, priorizando la participación del sector privado, en beneficio del interés general.

En tal sentido, el MTC a través de las modificaciones al Reglamento de Licencias, promueve como eje principal para el funcionamiento de los Centros de Evaluación que los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, generen la participación del sector privado para el desarrollo de las distintas actividades comprendidas en la fase de evaluación, para lo cual deberán sujetarse preferentemente a la promoción de asociaciones públicos privadas o proyecto en activos, de conformidad con el marco normativo vigente.

Es preciso indicar que, los Centros de Evaluación no realizan una actividad económica en sí misma, sino que su funcionamiento está a cargo de entidades públicas (Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales), por lo que se deberá considerar que bajo el mecanismo de participación del sector privado, los Centros de Evaluación no se privatizarán, ni tampoco el Estado constituye una empresa para crear un Centro de Evaluación, sino que es el mismo Estado el que desarrolla la actividad a través de un tercero con experiencia y con capacidad económica suficiente. En consecuencia, la norma propuesta no vulnera el principio de subsidiariedad del Estado.

Las modificaciones propuestas también servirán para erradicar progresivamente las malas prácticas que se han venido generando en el transcurso del tiempo. Por tal motivo, es necesario regular, estandarizar y tomar el control con acciones concretas, para lograr ese mejoramiento en el proceso de emisión de licencias de conducir; este control se enmarca en un esquema que requiere la intervención, en conjunto, de todas las entidades a cargo del proceso, como son: el MTC a través de la DGTT, los Gobiernos Regionales, las entidades complementarias (Centros Médicos, Centros de Evaluación, Escuelas de Conductores) y el CGMT cuya creación se propone con el presente proyecto.

Por otro lado, y de manera excepcional, si los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, decidieran actuar como Centros de Evaluación, lo realizarán adoptando la condición de una entidad complementaria, quedando sometidas a las obligaciones y al régimen de supervisión previstos en el Reglamento de Licencias

para éstas. La decisión de actuar como entidad complementaria se realizará mediante Acuerdo de Consejo Regional o Acuerdo de Concejo Municipal, según corresponda, en los que deberán manifestar su conformidad de someterse a las obligaciones, régimen de supervisión y fiscalización previstas en el Reglamento para los Centros de Evaluación. Es así que el MTC, como ente rector, plantea a través de estas modificaciones las medidas correspondientes para las entidades complementarias en caso de incumplimiento, las mismas que estarán recogidas en el Cuadro de Infracciones y Sanciones.

Además, las modificaciones propuestas contemplan que, mientras se encuentre vigente el Acuerdo de Consejo Regional o de Concejo Municipal que disponga la actuación del Centro de Evaluación como Entidad Complementaria, ninguna entidad privada podrá operar como Centro de Evaluación. Sin perjuicio de ello, los Gobiernos Regionales o las Municipalidades Provinciales podrán iniciar los procesos de promoción de inversión privada orientados a la futura implementación de una Asociación Público Privada para el Centro de Evaluación.

El objetivo es evitar que se repitan situaciones en las que en una misma localidad existe un Centro de Evaluación operado por una empresa privada y otro operado por el Gobierno Regional, lo cual si genera un efecto no deseado y una tergiversación de la actividad empresarial y del principio de subsidiariedad del Estado.

Para ello, se ha evaluado que es posible cubrir ésta brecha de infraestructura y de servicios a través de Asociaciones Público Privadas que son modalidades de participación de la inversión privada, en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública y/o proveer servicios públicos bajo los mecanismos contractuales permitidos por el marco legal vigente. Cabe resaltar que, las Asociaciones Público Privadas se originan por iniciativa estatal o iniciativa privada[19].

La legislación nacional, en lo referente al transporte y tránsito terrestre, ya considera la necesidad de la participación de la inversión privada para ordenarlo y modernizarlo, tal como se advierte del artículo 5 de la LGTT, el cual establece que el Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes, garantizando la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte.

En tal sentido y siguiendo la línea del citado artículo, la aludida modificación permitirá, no solo que el Estado promueva y convoque al sector privado, sino que éste pueda identificar proyectos y realizar por su propia cuenta, costo y riesgo, los estudios necesarios para su participación, prevaleciendo el trato igualitario o no discriminatorio, el cual constituye un punto central para generar un clima atractivo a la inversión privada.

De este modo, no necesariamente serán los Gobiernos Regionales o las Municipalidades Provinciales, quienes desarrollen los estudios para promover la inversión en Centros de Evaluación; sino que otorgará la posibilidad de que empresas privadas puedan ofrecer su participación, experiencia y financiamiento con la

[19] Numeral 1 del Art. 11 del Decreto Supremo Nº 254-2017-EF- "Aprueban el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo Nº 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos".

presentación de un perfil técnico, económico y legal que será evaluado por el Estado conforme a los mecanismos para el desarrollo de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Así entonces, corresponde a los Gobiernos Regionales y a las Municipalidades Provinciales, en su condición de titulares de la administración de los Centros de Evaluación para otorgar las licencias de las clases A y B respectivamente, determinar si dichos proyectos resultan viables de acuerdo a la normativa vigente en materia de inversión privada. En caso que, los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales, lo decidan, podrán formular y estructurar un concurso en el marco de las normas vigentes para dicho fin; caso contrario, el sector privado podrá proponer un proyecto para construir implementar, administrar y operar un Centro de Evaluación a través de una **Iniciativa Privada**.

Por otro lado, nuestra normativa contempla el mecanismo de **Obras por Impuestos** regulado por la Ley N° 29230, Ley que impulsa la in versión pública regional y local con participación del sector privado. Este mecanismo podría ser usado únicamente para la implementación de los Centros de Evaluación, pero no para su administración y operación pues legalmente no está orientada a dicho fin**.**

Por otra parte, la **contratación pública tradicional**, está regulada por la Ley Nº 30225, Ley de Contrataciones del Estado, la cual busca maximizar el valor de los recursos públicos que se invierten para así promover la actuación bajo el enfoque de gestión por resultados en las contrataciones de bienes, servicios y obras.

De esta manera, si para la implementación de los Centros de Evaluación, se recurre a la legislación de contrataciones con el Estado, el numeral 120.2 del artículo 120 del Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 350-2015-EF y modificado por Decreto Supremo N°056 -2017-EF establece que el plazo de ejecución contractual puede ser de “hasta un máximo de tres (3) años, salvo que por leyes especiales o por la naturaleza de la prestación se requiera plazos mayores, siempre y cuando se adopten las previsiones presupuestarias necesarias para garantizar el pago de las obligaciones, según las reglas previstas en la normatividad del Sistema Nacional de Presupuesto Público”.

En ese sentido, podría descartarse esta alternativa por razones referidas al intervalo de tiempo de contratación, de presupuesto, el cual tendría que ser asumido totalmente por el Estado, así como el riesgo, pues, el régimen de contratación estatal no permite concretar una verdadera transferencia del riesgo al sector privado.

Como se ha señalado en la exposición de motivos del Reglamento de Licencias, la función que desempeñan los Centros de Evaluación es el penúltimo eslabón de la cadena de otorgamiento de licencias de conducir (previo al inicio del procedimiento de tramitación y expedición), como último filtro que garantiza el otorgamiento de las licencias a conductores responsables.

De este modo, teniendo en cuenta que dentro de los objetivos de la acción Estatal se encuentra el garantizar la seguridad y la vida de los ciudadanos, así como la estandarización, la transparencia y la homogeneidad en el acceso, gestión y la forma en que operan los Centros de Evaluación, la propuesta de modificación del Reglamento de Licencias tiene como objetivo mejorar el SELIC.

Al respecto, y acorde con los objetivos planteados en la LGTT, la evaluación de los postulantes en materia de conocimiento de normas de tránsito y de manejo de vehículos automotores es una función pública trascendental y de especial atención, puesto que,

dependiendo del resultado obtenido, el postulante podrá, o no, iniciar el procedimiento administrativo correspondiente.

Tal como se ha expuesto, la modificación realizada está orientada a estandarizar y homogeneizar el SELIC, lo cual conllevará a que su gestión y procesos sean más transparentes debido al control que se ejercerá. Dicha medida, inicia con precisar que para operar como Centros de Evaluación los Gobiernos Regionales (Clase A) y ahora las Municipalidades Provinciales (Clase B), deberán tomar dicha decisión a través de los Acuerdos Regionales o Acuerdos de Concejo respectivamente, y cumplir con los requisitos documentales establecidos en el Reglamento de Licencias.

Asimismo, a través de esta modificación se promoverá concretamente la participación del sector privado para que la infraestructura y tecnología que se requiere para mejorar el funcionamiento de los Centros de Evaluación sea asumida por dicho sector para lo cual los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales usarán los esquemas legalmente establecidos.

Respecto del Centro de Gestión y Monitoreo Tecnológico – CGMT

Una de las propuestas en el presente proyecto consiste en crear el CGMT, entidad a cargo del MTC a través del cual se inspeccionará el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento de Licencias para las entidades complementarias, sean estas operadas por el sector privado o por el propio Gobierno Regional o Municipalidad Provincial.

Asimismo, a través de la creación del CGMT se busca incrementar el nivel de cumplimiento del Reglamento de Licencias por parte de las entidades complementarias y que las personas que obtengan una Licencia de Conducir se encuentren suficientemente capacitadas y cumplan con el proceso de evaluación para su obtención.

Al respecto, el siguiente cuadro muestra de manera general, los cambios en la estructura del Título V-A del Reglamento de Licencias:

TÍTULO V-A **CENTRO DE GESTIÓN Y MONITOREO TECNOLÓGICO DEL PROCESO DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR (CGMT)**
CAPITULO I: GENERALIDADES Artículo 86-G.- Naturaleza jurídica del CGMT Artículo 86-H.- Funciones del CGMT
CAPITULO II: ADMINISTRACIÓN DEL CGMT Artículo 86-I.- Administración del CGMT Artículo 86-J.- Condiciones que debe cumplir el Operador Tecnológico para acceder a la administración del CGMT Artículo 86-K.- Impedimentos e incompatibilidades para administrar el CGMT Artículo 86-L.- Obligaciones Artículo 86-M.- Supervisión del CGMT

El CGMT, formará parte del componente tecnológico del SELIC, el cual tendrá a su cargo la gestión, supervisión y monitoreo tecnológico del mismo, asegurando que las entidades complementarias que interactúan en él se conduzcan con transparencia y en estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Reglamento de Licencias coadyuvando, de este modo, al objetivo de conseguir el correcto funcionamiento del proceso de otorgamiento de licencias de conducir y, por tanto, que el SELIC pueda aportar al Sistema Nacional de Transporte Terrestre conductores idóneos desde el punto de vista físico y psicológico, así como en conocimientos de normas de tránsito y en el despliegue de sus habilidades para la conducción segura.

Este interés de modernizar la gestión, supervisión y monitoreo del tránsito y transporte terrestre, lo tienen cada vez más países de América Latina, por lo que, este modelo de Centro de Gestión no sería el primero en establecerse en la región, por lo que procedemos a citar, a manera de ejemplo, los siguientes casos:

a) Chile: En su modelo de Transporte y Tránsito Terrestre, ha incluido a la UOCT (Unidad Operativa de Control de Tránsito) que, a través de monitoreo electrónico, se encuentra dedicada a optimizar la gestión de tránsito en las principales ciudades del país, a través de:

   - La administración y la operación de sistemas inteligentes de transporte (circuitos cerrados de televisión, para el monitoreo del tránsito y detección de incidentes, sistema de control de semáforos, letreros de mensajería variable, estaciones de conteo automático de flujos vehiculares, entre otras herramientas); y,

   - El mejoramiento de los sistemas de información a usuarios, para facilitar las condiciones de desplazamiento de las personas.

b) Colombia, que cuenta con el RUNT (Registro Único Nacional de Transporte), que se define como un sistema de información que permite registrarla y mantenerla actualizada, centralizada, autorizada y validada, proveniente de los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector.

   No obstante, el RUNT es básicamente un sistema de registro único centralizado en línea de tránsito y transporte.

c) Brasil, cuenta con un sistema similar denominado Canal Verde que consiste en una red logística inteligente que realiza un control electrónico unificado, pero básicamente para acompañar el flujo de mercancías en tránsito.

En tal sentido, se procura que el CGTM se convierta en el ente de acopio de información digital del MTC y estará encargado directamente de realizar el monitoreo y seguimiento electrónico permanente y en tiempo real del proceso de otorgamiento de licencias de conducir, en sus etapas formativa, de evaluación médica y psicológica, de evaluación de conocimientos y de habilidades en la conducción, además de administrar el SNC, a efectos de que éste constituya un catastro global de información. De esta manera, a través del CGMT se garantizará la intangibilidad de dicha información, a fin de evitar malos manejos que perjudiquen el monitoreo y la administración de la información contenida en él.

Cabe precisar que, las entidades complementarias deberán adherirse al CGMT antes del inicio de sus operaciones, a efectos de que el CGMT pueda verificar que cada una de ellas cumpla con los requisitos mínimos establecidos en el Reglamento de Licencias para su funcionamiento; de no hacerlo, serán retirados del SNC.

Por otra parte, el CGMT deberá contar, como mínimo, con el siguiente equipamiento:

- Plataforma tecnológica constituida por hardware y software que deberá tener, como mínimo, los siguientes componentes: (i) servidores de aplicaciones, bases de datos, web y comunicaciones; (ii) estaciones de trabajo con doble monitor; (iii) equipos de video wall; (iv) aire acondicionado; (v) sistema de alimentación ininterrumpida (sai); (vi) cableado estructurado; (vii) control de accesos; (viii) control perimetral; (ix) sistemas de intrusión; y cualquier otro requerimiento que se considere indispensable para el funcionamiento del CGMT.

- Equipos que reciban la información registrada en video por cada una de las entidades complementarias que forman parte del SELIC. Esta información deberá ser almacenada bajo cualquier medio o sistema de almacenamiento tecnológico que resulte suficiente en función al volumen de información que reciba el CGMT a nivel nacional, de forma sistematizada, ordenada y clasificada, de manera tal que pueda ser proporcionada rápida y eficientemente cuando ésta se requiera.

Los componentes mencionados, se basan en la norma "TIA/EIA-942", que es un sistema estándar desarrollado por la Telecomunication Industry Association (TIA), que sirven para integrar criterios en el diseño de un centro de datos, como es el caso del CGMT. Estas especificaciones brindan lineamientos sobre el diseño de infraestructura. Este estándar puede ser aplicable a cualquier centro de datos independientemente de su magnitud.

La norma TIA/EIA-942, cubre las áreas de espacio, disposición, infraestructura del cableado, sistema de clasificación, niveles de disponibilidad y consideraciones ambientales. Además, considera la estructura en su conjunto y contiene requerimientos sobre instalación, accesorios de montaje y la identificación de los sitios para el tendido de cables. Asimismo, se centra en el diseño de la red, características arquitectónicas de los edificios, condiciones para la energía, la iluminación, las condiciones climáticas, la seguridad contra incendios y protección contra la humedad, entre otros.

Es importante señalar, que la presente propuesta establece que la administración del CGMT estará a cargo del MTC a través de la DGTT quien, a su vez, podrá encargar dicha administración, total o parcialmente, a una entidad privada especializada en gestión y monitoreo tecnológico, a través de los mecanismos de promoción de la inversión privada, en cuyo caso la entidad administradora se denominará "Operador Tecnológico".

Dichos mecanismos serán los contemplados en las normas de la materia, para lo cual el MTC definirá los aspectos necesarios para cumplir dicha función de manera idónea.

Cabe señalar que, el incumplimiento al Reglamento de Licencias y la dificultad en la fiscalización que existe actualmente, son motivos que inciden principalmente para que se produzcan accidentes de tránsito, por lo que una dependencia que monitoree a las entidades complementarias que conforman el SELIC, ayudará a contrarrestar dichos vacíos; es por ello, que el fin del CGMT será monitorear a las entidades complementarias para que cumplan con lo establecido en el Reglamento de Licencias y tener, de esa manera, certeza de que las personas que obtienen una Licencia de Conducir se encuentran debidamente capacitadas, lo cual incidirá en la reducción significativa del alto grado de accidentabilidad en la red vial.

Es así que, El CGMT del SELIC, será una infraestructura constituida por un conjunto de medios técnicos, servicios e instalaciones que permitan efectuar el seguimiento electrónico y en tiempo real del proceso de otorgamiento de licencias de conducir, lo cual contribuirá a homogenizar y

mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir. De esta manera, con el monitoreo permanente, se procura evitar conductas ilegales en el proceso de obtención de licencias de conducir, tanto para las entidades complementarias como para los administrados, lo cual conllevará a disminuir los accidentes de tránsito en las vías al contar con conductores debidamente capacitados; puesto que, según estadística de la Policía Nacional del Perú sobre accidentes de tránsito ocurridos al 2016, del 100% de los mismos el 77% reporta fallecidos.

En ese sentido, con la presente propuesta mediante la implementación del CGMT se prioriza el control y la fiscalización eficiente a través de mecanismos electrónicos, lo cual constituye un objetivo primordial del MTC.

Respecto de la modificación del Título VI: Procedimiento Administrativo Sancionador del Reglamento de Licencias

Del análisis realizado, se ha advertido que dentro de cada título del Reglamento de Licencias que regula a las ECSAL y Escuelas de Conductores se reglamenta de manera independientemente las infracciones, sanciones, medidas preventivas y correctivas, aplicables a cada una de las citadas entidades; no obstante dicha situación, la regulación es similar para cada una de ellas.

En virtud de lo expuesto, y a efectos de adecuar el Reglamento de Licencias a lo dispuesto en el TUO de la Ley N° 27444, se propone modificar el Título VI, a fin de establecer un régimen de supervisión y fiscalización aplicable a todas las entidades complementarias del SELIC, el mismo que contiene, entre otros, las fases del procedimiento administrativo sancionador, tales como: iniciación, notificación del cargo, instrucción del procedimiento, propuestas de sanción, decisión administrativa.

Asimismo, dentro de las modificaciones propuestas se ha establecido que las actas, reportes e informes de control tienen valor probatorio para el inicio del procedimiento sancionador. Adicionalmente, se incorpora dentro del citado Título que, ante el incumplimiento de una obligación, las entidades complementarias tienen la posibilidad de subsanar voluntariamente dicha inconducta, de conformidad con lo dispuesto en el literal f) del inciso 1 del artículo 255 del TUO de la Ley N°27444.

Es importante señalar, que se ha incorporado a los Centros de Evaluación como una entidad complementaria; razón por la cual quedan supeditadas a la supervisión y fiscalización de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN.

Respecto de la modificación de la Tabla de Infracciones contenida en los Anexos I, II y II e incorporación del Anexo IV

Conforme a lo expuesto en el presente documento, se han realizado cambios estructurales en cada una de las etapas del proceso de otorgamiento de licencias de conducir; al respecto, en el Capítulo III del Título III “De la evaluación médica y psicológica” del Reglamento de Licencias, se incorporaron en las condiciones para acceder y operar como una ECSAL las condiciones en recursos humanos y equipamiento con las que deben contar; en concordancia con ello, se ha incorporado en el artículo 45 las obligaciones a las que están sujetas, razón por la cual, con la finalidad de determinar sus responsabilidades en caso de incumplimientos, se ha formulado la tipificación de cada una de las conductas infractoras las cuales deben ser incorporadas dentro de la Tabla de Infracciones de las ECSAL.

Por su lado, el Título IV “De la formación de conductores”, detalla la clasificación de los cursos y/o talleres que podrán ser dictados por las Escuelas de Conductores y se modifican las condiciones de acceso y operación de las mismas. En ese sentido, también se ha modificado la Tabla de Infracciones y Sanciones respecto de las Escuelas de Conductores.

De igual forma, considerando la modificación del Título V “De la evaluación de los postulantes”, se han incorporado a los Centros de Evaluación como entidades complementarias sujetos a fiscalización por parte de la SUTRAN, y por ende, se incorpora con el presente proyecto de Decreto Supremo la Tabla de Infracciones y Sanciones para los Centros de Evaluación.

Modelo económico aplicable al régimen de sanciones de las entidades complementarias:

Cabe señalar que, el análisis económico del derecho, de aplicación actual, toma en cuenta el modelo de la elección racional, el cual supone que los individuos toman decisiones perfectamente racionales, libres de errores lógicos, coherentes con sus preferencias, que son estables y consistentes. La actuación de cada agente, en función, a sus costos o beneficios, los conlleva a escoger un curso de acción que maximiza su utilidad esperada.[20]

En este contexto, según Gary Becker en su ensayo “Crimen y Castigo: un enfoque económico” (1974), utiliza el análisis económico para desarrollar políticas públicas y privadas óptimas para combatir el comportamiento ilegal. Las variables de decisión del público son sus gastos en policías, tribunales, etc., que ayudan a determinar la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo: prisión, libertad condicional, multa, entre otros.

Las decisiones "óptimas" se interpretan en el sentido de decisiones que minimizan la pérdida social en ingresos ocasionadas por la incursión en delitos. Esta pérdida es la suma de daños, costos de aprehensión y condena, así como los costos de llevar a cabo las penas impuestas, y se puede minimizar esta pérdida con respecto a la probabilidad de que se descubra un delito y se aprehenda y condene al delincuente, el tamaño del castigo para los condenados y la forma del castigo, a menos que una o más de estas variables sea restringida por consideraciones "externas".[21]

En este sentido, cabe preguntarse cuál es el criterio de graduación aplicable a la sanción que deben recibir los agentes económicos. Un marco general que permite determinar el cálculo general ha sido propuesto por los autores Polinsky y Shavell.[22] En este modelo se asume que los agentes económicos realizan acciones que generan externalidades negativas, lo que les reporta un beneficio. Sin embargo, el costo esperado de realizar la actividad no deseada está dado por el valor de la sanción (multa), multiplicado por la probabilidad de detección.

En el referido modelo, la probabilidad de detección depende del esfuerzo fiscalizador, lo que representa un costo para la sociedad. Dentro de este marco, el individuo maximiza el beneficio esperado de su actuación, obteniéndose como resultado lo siguiente:

---

[20] “Por qué y cómo hacer análisis económico del derecho”. Gabriel Doménech Pascual, Profesor titular de derecho administrativo Universidad de Valencia.
[21] Essays in the Economics of Crime and Punishment, Gary S. Becker and William M. Landes, eds., NBER, 1974.
[22] “The Optimal Tradeoff between the Probability and Magnitude of Fines”, escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, American Economic Review 69, 1979.

- En el caso de que los agentes sean neutrales al riesgo y que resulte conveniente controlar la actividad que genera la actividad negativa, se debe alcanzar una probabilidad mínima de detección (no es necesario realizar un esfuerzo de fiscalización), mientras que las multas tienen que ser altas, incluso del orden de la riqueza de cada agente económico. (Polinsky y Shavell 1979: 883)

- En el caso de que los agentes económicos presenten aversión al riesgo, si el esfuerzo necesario para detectar la conducta inadecuada es suficientemente pequeño, es necesario realizar el esfuerzo necesario para elevar la probabilidad de detección. La multa óptima es igual al beneficio privado de las personas que eligen desarrollar la actividad sancionada. (Polinsky y Shavell 1979: 884)

A tal efecto, podemos concluir que los autores señalan que elevar el monto de la multa, y no realizar el esfuerzo necesario para incrementar la probabilidad de detección de la conducta inadecuada, tiene como resultado la reducción de la utilidad total del agente económico, dada la aversión del riesgo de los agentes. En otras palabras, no sería posible elevar demasiado la multa óptima, debido a la menor preferencia de los agentes económicos por la incertidumbre en el flujo de ingresos.

En consecuencia, la multa óptima no puede ser tan elevada que represente un perjuicio excesivo para el agente económico que desarrolla la actividad, ni tan baja que no disuada la conducta infractora, requiriendo un esfuerzo de fiscalización excesivo. La ventaja de la teoría económica de determinación de sanciones consiste en que presenta un marco metodológico que se puede utilizar para asignar un valor efectivo a la multa por medio de un cálculo que utiliza información sobre costos y probabilidades de detección estimadas.
Propuesta metodológica:

De acuerdo a lo señalado por Polinsky y Shavell en “The Theory of Public Enforcement of Law”,[23] cuando la probabilidad de detección de un acto dañino es fija y los agentes económicos son neutrales al riesgo, la multa óptima es igual al daño dividido entre la probabilidad de detección. Sin embargo, la aversión al riesgo del agente reduce el nivel de la multa, de manera que esta es inferior al daño esperado. Esto se aplica también para el caso en el que la probabilidad de detección dependa del nivel de esfuerzo del fiscalizador.

En consecuencia, se sostiene que el nivel de aplicación[24] óptimo implica que el desincentivo de la conducta es ligeramente inferior al máximo posible, puesto que de esa manera se conservan recursos (destinados a la fiscalización). Además, una pequeña reducción en relación al nivel máximo de fiscalización provoca costos sociales pequeños y que son contrarrestados con el ahorro de recursos empleados en la fiscalización. Los autores señalan además que el mecanismo de imposición de las multas debe ser utilizado en la medida de la posible, para evitar la medida más costosa de encarcelamiento,[25] que en este contexto se interpreta como la paralización total de las actividades del agente económico.

[23] “The Theory of Public Enforcement of Law”, escrito por Mitchell Polinsky y Steven Shavell, Handbook of Law and Economics, Volume I, 2007. Editorial Elsevier.

[24] El término “aplicación” es una traducción literal del vocablo inglés “enforcement”, que se refiere al cumplimiento obligatorio de una ley, regla o regulación.

[25] El término “encarcelamiento” es traducción literal del vocablo inglés “imprisonment”. Literalmente, es la sanción más grave que concibe el sistema legal, pero solamente es aplicable a las personas. Por extensión, se puede aplicar también a los agentes económicos en general, sobreentendiéndose que se refiere a una sanción extrema, comparable a la detención completa de la prestación de servicios.

Considerando que la fiscalización tenga costos, los autores señalan un marco general, el cual se propone como base del esquema de cálculo de sanciones a las entidades complementarias. A continuación, se presenta la ecuación principal de la propuesta de Polinsky y Shavell:

$$f^* = \frac{h}{pq} + \frac{s}{q} + k$$

Donde:
f^* representa el nivel de la multa óptima.
h representa el daño causado.
p representa la probabilidad de detección.
s representa el costo del procedimiento administrativo-sancionador.
q representa la probabilidad de que el procedimiento administrativo sancionador levantado culmine con la sanción efectiva.
k es el costo de imponer la multa.

Esta ecuación forma el marco general del cual se desprenden varios modelos de cálculo de multas óptimas que se utilizan para la aplicación de las sanciones administrativas por parte de diversos organismos reguladores del país. Para su aplicación particular, es importante determinar el nivel de aversión del riesgo de los agentes infractores. Con un nivel de aversión al riesgo reducido, el modelo propuesto representa una buena aproximación del cálculo de la multa óptima. Debe señalarse también que alternativamente se utiliza el beneficio ilícito (g) en lugar del daño causado (h).

Diferentes versiones de este modelo, con algunas modificaciones, vienen siendo empleadas en diversas agencias regulatorias peruanas para el cálculo de las sanciones óptimas. En la siguiente tabla se hace precisión de los esquemas de cálculo de multas óptimas utilizados por algunas instituciones públicas:

Entidad	Fórmula
INDECOPI [26] [27]	**Fórmula General:** $Multa\ (f^*) = \frac{Beneficio\ Ilícito\ (g)}{Probabilidad\ de\ detección\ y\ sanción\ (pq)} * Fact.\ aten\ y/o\ agrav.$ Se propone en la fórmula general el cálculo de la multa como el producto del beneficio ilícito y factores atenuantes y/o agravantes (tales como reincidencia, cooperación en la entrega de documentos, entre otros) entre la probabilidad de detección y sanción. **Fórmula Alternativa:**

[26] **INDECOPI** (s.f.) Guía para el uso aplicativo de cálculo de multas por incumplimiento vinculado al libro de reclamaciones. Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

[27] **INDECOPI** (2013) Propuesta metodológica para la determinación de multas en el Indecopi. Documento de Trabajo N° 01-2012/GEE.

	$$Multa\ \ (f^*) = \frac{Daño\ (h)}{Probabilidad\ de\ detección\ y\ sanción\ (pq)} * Fact.aten\ y/o\ agrav.$$ La fórmula alternativa está basada en la fórmula general con la diferencia que se utiliza el daño causado por la infracción en lugar del beneficio ilícito. Este cambio se realiza por los siguientes dos motivos: En primer lugar, si no es posible cuantificar el beneficio ilícito. En segundo lugar, si el beneficio ilícito es significativamente menor al valor del daño causado. **Multas por incumplimiento al libro de recomendaciones:** $$Multa\ (f^*) = Multa\ Referencial\ (h) * Factor\ tamaño * Factores\ atenuantes/agravantes$$ Para el cálculo de la multa se multiplican: un monto de multa referencial, que consiste en el monto máximo que se penaliza a una empresa de acuerdo al tipo de infracción y al tamaño de la empresa; un factor de tamaño de la empresa en cuanto a facturación anual y su relación con respecto a la empresa más grande en su rango de facturación; y factores atenuantes y/o agravantes.
SUNASS [28]	**Multa Fija:** $$Multa\ (f^*) = Monto\ Preestablecido\ en\ Anexo\ N°4\ del\ RGSFS\ (h)$$ En el caso de la multa fija, se impone un monto preestablecido en el Anexo N°4 del Reglamento General de Supervisión, Fiscalización y Sanción de las EPS. **Multa Variable:** $$Multa\ (f^*) = (Variable\ Observable * Beneficio\ ilícito\ unitario)\ (g)$$ En el caso de la multa variable, se calcula la multa como el producto de: una variable observable de control por parte de las EPS, el cual de no llegar a los estándares exigidos por la SUNASS, es causa de multa; y el beneficio ilícito unitario, que es la valoración en unidades monetarias por cada unidad de la variable observable referida. **Multa Ad-Hoc:**

[28] **SUNASS** (2015) Guía metodológica para el cálculo de multas impuestas por la SUNASS. Gerencia de Políticas y Normas.

	$$Multa\ (f^*) = \frac{Beneficio\ Ilícito\ (g)}{Probabilidad\ de\ detección\ y\ sanción\ (pq)} * Otros\ factores$$ En el caso de la multa Ad-Hoc, SUNASS es libre de fijar la estructura de la multa, pudiendo esta estar formada por beneficio ilícito sobre probabilidad de detección y sanción, o multiplicada por factores agravantes y/o atenuantes, o ser un monto fijo.
OSINERGMIN [29]	**Fórmula de cálculo de multa óptima:** $$Multa\ (f^*) = \frac{Daño\ (h)}{Prob.de\ detección\ y\ fiscalización\ (pq)} + Gastos\ Administrativos\ (s)$$ La fórmula de cálculo de multa óptima es derivada de maximizar una función de bienestar agregado donde se minimiza el daño de infracción y el valor de los gastos administrativos. **Solución de Segundo Mejor para él cálculo de multas disuasivas:** $$Multa\ (f^*) = \frac{Beneficios\ Ilícitos\ (g)}{Prob.de\ detección\ y\ fiscalización\ (pq)}$$ Se plantea como segundo mejor el uso de la fórmula de multa óptima que consiste en el cociente de beneficios ilícitos sobre probabilidad de detección y fiscalización. Se considera una solución de segundo mejor debido a que no es resultado del proceso de maximización de la función de bienestar agregado.
OEFA [30]	**Regla 1:** $$Multa\ (f^*) = \frac{Beneficio\ Ilícito\ (g)}{Probabilidad\ de\ detección\ (p)} * Factores\ atenuantes/agravantes$$ De acuerdo a la Regla 1, la multa se calcula como el producto del beneficio ilícito por los factores atenuantes y/o agravantes, todo sobre la probabilidad de detección. **Regla 2a (Caso No Medidas Correctivas):**

[29] **OSINERGMIN** (2008) Estudio de Multas del Sector Energía. Análisis Económico de las Sanciones. Vol 1.

[30] **OEFA** (s.f.) Metodología de cálculo de multas como instrumento de la fiscalización ambiental.

	$$Multa = \frac{Beneficio\ ilícito\ (g) + Daño\ Ambiental\ (h)}{Probabilidad\ de\ detección\ (p)} * Factores\ aten/agrav$$ De acuerdo a la Regla 2, sin medidas correctivas, se calcula la multa como el cociente de la suma de beneficio ilícito más la totalidad de costo por daño ambiental entre la probabilidad de detección, todo esto multiplicado por factores atenuantes y/o agravantes. **Regla 2b (Caso con Medidas Correctivas):** $$Multa = \frac{Beneficio\ ilícito\ (g) + Daño\ Ambiental\ (h) * Prop.Daño}{Probabilidad\ de\ detección\ (p)} * Fact.at/agr$$ De acuerdo a la Regla 2b, con medidas correctivas, se calcula la multa como el cociente de la suma de beneficio ilícito más un porcentaje del costo por daño ambiental entre la probabilidad de detección, todo esto multiplicado por factores atenuantes y/o agravantes.

Como se puede observar, la metodología de cálculo de multas óptimas es un instrumento que viene siendo utilizado en la administración pública para determinar el nivel de las sanciones ante infracciones administrativas. La razón es la simplicidad y la reducción de la arbitrariedad en la imposición de sanciones, haciendo a estas predecibles y contribuyendo al correcto funcionamiento del mercado

Por otra parte, el artículo 254 del TUO de la Ley N°27444, señala que la autoridad que tramita el procedimiento sancionador puede disponer en cualquier momento la adopción de medidas de carácter provisional (medidas preventivas) que aseguren la eficacia de la resolución final. Sobre el particular, Morón Urbina[31] señala: "La medida provisional constituye una decisión administrativa (acto administrativo) exorbitante e instrumental adoptada de manera unilateral y discrecional por la autoridad instructora del procedimiento con el objeto de asegurar la eficacia de la acción administrativa a su cargo. No constituye una sanción administrativa, sino una medida provisional que trata de impedir que continúe una actividad ilícita detectada".

En igual sentido, Ferrán Pons Cánovas señala[32]: "La medida provisional puede definirse como aquella decisión administrativa de carácter provisional, excepcional e instrumental, que se adopta en el seno de un procedimiento sancionador, o con carácter previo al mismo, con las debidas garantías y limitaciones, ya sea para poner fin a los efectos perjudiciales de la conducta infractora, ya sea, en fin, para asegurar- en sentido amplio- la eficacia dela resolución que pueda recaer".

Por lo expuesto, con la finalidad de garantizar la eficacia del procedimiento sancionador se ha propuesto establecer dentro de las Tablas de Infracciones de las entidades complementarias, las medidas preventivas previstas en el numeral 26.2 del artículo 26 de la LGTT, como son la clausura temporal del local, la suspensión precautoria del servicio y la paralización de la actividad.

[31] Morón Urbina, Juan Carlos. "Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General Texto Único de la Ley 27444". 12ª Edición. Gaceta Jurídica 2017.
[32] Pons Cánovas, Ferran. "Las medidas provisionales en el procedimiento administrativo sancionador". Marcial Pons, Ediciones Jurídicas- 2001.

RESPECTO DE LAS MODIFICACIONES AL REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC

En atención a las modificaciones realizadas al Reglamento de Licencias, y con la finalidad que los reglamentos nacionales guarden concordancia en sus disposiciones, se propone la modificación del numeral 31.5 del artículo 31 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N°017-2009-MTC, en adelante el RENAT.

El numeral 31.5 del artículo 31 del RENAT, contempla como una las obligaciones del conductor, someterse cuando lo disponga la autoridad, a una evaluación médica y psicológica, cuyo procedimiento y características serán aprobadas por el Ministerio de Salud. Asimismo, el artículo 33 del Reglamento de Licencias regula la reexaminación de los conductores, igualmente en el citado cuerpo normativo se establece que la determinación del procedimiento para la realización de las evaluaciones médicas y psicológicas está a cargo del MINSA.

En ese sentido, con la finalidad de estandarizar la evaluación médica y psicológica a la que deben someterse los conductores comprendidos dentro del alcance del numeral 31.5 del artículo 31 del RENAT, así como que éstas se realicen de acuerdo con la finalidad del MTC, como ente rector, respecto a las capacidades de los conductores que prestan servicios de transporte en su distintas modalidades; se ha dispuesto la modificación del citado numeral, estableciéndose que las evaluaciones médicas y psicológicas se realizarán de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento de Licencias o el que haga sus veces.

RESPECTO DE LAS MODIFICACIONES AL TUO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO – CÓDIGO DE TRÁNSITO

Mediante el Decreto Supremo N°026-2016-MTC, public ado el 04 de enero de 2017 en el diario oficial “El Peruano”, se dispuso la derogación de la infracción M32 del Anexo I Cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas del TUO, referida a tramitar u obtener duplicado, recategorización, revalidación, canje o nueva licencia de conducir de cualquier clase, por la persona cuya licencia de conducir se encuentre retenida, suspendida o cancelada o se encuentre inhabilitado para obtenerla; fundamentando que dicha conducta no transgredía la circulación vial sino al SELIC, incorporando en el Reglamento de Licencias los siguientes tipos infractores:

> “**A01**: Solicitar u obtener duplicado, recategorización, revalidación, canje o nueva licencia de conducir de cualquier clase, por la persona cuya licencia de conducir se encuentre retenida, suspendida o cancelada o se encuentre inhabilitado para obtenerla.
>
> **A02**: Solicitar u obtener duplicado, recategorización, revalidación, canje o nueva licencia de conducir de cualquier clase, proporcionando documentación o información falsa o sin haberse sometido a cualquiera de los exámenes establecidos en el presente Reglamento.”

Sin embargo, no se identificó en las citadas incorporaciones a la entidad competente para fiscalizar dichas infracciones ni tampoco para sancionarlas, dificultándose la imposición de las penas, pese a que en reiteradas oportunidades, la DGTT tuvo

conocimiento de denuncias acerca de personas que encontrándose con la licencia suspendida o cancelada, obtenían fraudulentamente una licencia de conducir[33].

Cabe señalar que la conducta derogada, si incide de manera directa en las normas que regulan el uso de las vías, puesto que el artículo 91 del TUO establece que el conductor debe portar una licencia de conducir vigente. En ese sentido, se contraviene el ordenamiento cuando un conductor hace uso de un vehículo con una licencia obtenida de manera fraudulenta, conducta que guarda estrecha relación con la circulación vial, pues pone en riesgo la seguridad de los usuarios.

Asimismo, debe precisarse que la fórmula empleada en la derogada infracción M.32 del Anexo I del TUO constituía una tipificación genérica por cuanto de la misma se desprendían varios supuestos.

Al respecto, el principio de tipicidad recogido en el numeral 4 del artículo 245 del TUO de Ley N° 27444, establece que "solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas de rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. (…)".

En ese sentido, en el presente proyecto normativo se ha identificado las conductas materia de sanción, eliminándose el tipo general a fin de evitar actuaciones discrecionales de la autoridad; proponiéndose la tipificación de las siguientes conductas:

- Tramitar una licencia de conducir estando inhabilitado definitivamente para obtenerla.
- Tramitar una licencia de conducir estando inhabilitado temporalmente para obtenerla.
- Tramitar una nueva licencia de conducir o duplicado, recategorización, revalidación o canje de la misma de cualquier clase o categoría, encontrándose ésta retenida o suspendida.
- Obtener una licencia de conducir estando inhabilitado definitivamente para obtenerla.
- Obtener una licencia de conducir estando inhabilitado temporalmente para obtenerla.
- Obtener una nueva licencia de conducir o duplicado, recategorización, revalidación o canje de la misma de cualquier clase o categoría, encontrándose ésta retenida o suspendida.
- Obtener duplicado, recategorización, revalidación o canje de la licencia de conducir de cualquier clase o categoría, encontrándose ésta retenida o suspendida.

Esta tipificación individualizando cada una de las conductas permitirá imponer las sanciones correspondientes a aquellos infractores que tramiten u obtengan una licencia de conducir vulnerando los procedimientos para su legal obtención.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

Las modificaciones propuestas al Reglamento de Licencias respecto a las ECSAL y Escuelas de Conductores, no generarán gasto alguno al Estado, puesto que las mismas están orientadas a regular los requisitos y condiciones con los que deben contar para operar. Debe tenerse en cuenta que, al tratarse de empresas privadas autorizadas por la DGTT, el desempeño de las ECSAL y Escuelas de Conductores, para ofertar y demandar sus servicios, se encuentra sujeto a la libre iniciativa privada y a la libre competencia, el mismo que debe estar orientado a brindar un servicio de calidad.

[33] https://peru21.pe/espectaculos/local/christian-dominguez-asistio-citacion-manejar-brevete-falso-video-375695.

De otro lado, respecto a los Centros de Evaluación las modificaciones propuestas permitirán, no solo que el Estado promueva y convoque al sector privado, sino que éste pueda identificar proyectos y realizar por su propia cuenta, costo y riesgo, los estudios necesarios para su participación, prevaleciendo el trato igualitario y no discriminatorio, el cual constituye un punto central para generar un clima atractivo a la inversión privada.

En tal sentido, la propuesta para operar un Centro de Evaluación puede materializarse en dos supuestos:

- En el caso que los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales, decidan desarrollar los Centros de Evaluación de manera directa o contratar un bien o servicio para su operación bajo cualquier modalidad comprendida en la Ley de Contrataciones del Estado, se encuentran en la obligación de adecuarlos e implementarlos, conforme a las modificaciones contenidas en el Reglamento de Licencias, lo cual conllevará a generar un gasto adicional al que actualmente tienen. Cabe precisar, que en este supuesto los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales al implementar el Centro de Evaluación a su costo, deben orientar el servicio a los objetivos que establece el Reglamento de Licencias.

- En el caso que los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales, decidan desarrollar los Centros de Evaluación promoviendo la participación del sector privado, no se generará un gasto al Estado; debido a que las empresas privadas mediante su participación, experiencia y financiamiento elaborarán un perfil técnico, económico y legal que será evaluado por el Estado conforme a los mecanismos para el desarrollo de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

  Bajo este marco, es posible considerar que los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales, podrían promover la movilización de recursos privados, lo cual traería consigo beneficios que van más allá de la provisión de financiamiento, pues permitiría aprovechar los conocimientos y capacidades del sector privado en beneficio de los usuarios y de la misma entidad, a través de una retribución económica, además del valor del equipamiento e infraestructura que el proyecto involucre.

  Un ejemplo de lo anteriormente señalado es el caso del *"Centro de Evaluación para los Postulantes a la Obtención de Licencias de Conducir en Lima Metropolitana"*, el cual se encuentra dentro del Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2017, aprobado con Resolución Ministerial N° 915-2017-MTC /01, el 13 de setiembre de 2017, el mismo que tiene una vigencia de tres años; es decir, el MTC viene considerando este mecanismo para la implementación y operación del Centro de Evaluación.

Por otra parte, respecto del CGMT[34], existen también dos supuestos para su viabilidad:

- En el caso que el MTC lo implemente y administre directamente, se ha desarrollado un análisis de costos el mismo que se encuentra contenido en el Programa Multianual de Inversiones (PMI) del Sector Transportes y Comunicaciones para el período 2018 - 2020, aprobado el 16 de mayo de 2017, mediante la Resolución Ministerial Nº 368-2017-MTC/01, con Código Único Nº 2389531, y con un costo de inversión ascendente a S/ 4 000.000.00 cuatro millones de soles, generando un gasto para el Estado.

[34] Orden de Prioridad 1161 de la Cartera de Inversiones del Programa Multianual De Inversiones

- En el caso que el MTC lo implemente y administre a través del sector privado, no se generará un gasto al Estado; debido a que las empresas privadas mediante su participación, experiencia y financiamiento elaborarán un perfil técnico, económico y legal que será evaluado por el Estado conforme a los mecanismos para el desarrollo de Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

  Cabe señalar que, el hecho de que el CGMT se encuentre contenido en el PMI no limita que, si algún componente de dicha cartera de inversiones no se ejecuta por la entidad estatal correspondiente, éstos proyectos puedan ser desarrollados a través de la aplicación de las diferentes modalidades de promoción de la participación privada, siguiendo los lineamientos que regula el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y la normativa nacional de Promoción de la Inversión Privada; en dicho caso, el costo del proyecto es asumido por la empresa privada. Por lo tanto, el MTC puede optar por la alternativa que le genere menos inversión.

Finalmente, las modificaciones e incorporaciones propuestas en el presente proyecto normativo están orientadas al resguardo del SELIC, a la optimización de las condiciones de seguridad vial y fomentar un cambio de conducta responsable en la ciudadanía, además de mejorar el tránsito; y principalmente, proteger la vida de conductores y peatones; las mismas que permitirán obtener los siguientes beneficios:

- Perfeccionar el proceso de otorgamiento de las licencias de conducir, mediante procedimientos simplificados en el marco de la legislación vigente, con regulación clara y eficaz, con la prevalencia de la tecnología y bajo el control correspondiente para evitar la informalidad.

- Estandarizar el proceso de otorgamiento de las licencias de conducir, con procedimientos homologados, lo cual acorde a la legislación vigente se encuentra a cargo del MTC, y permitirá que a partir de un mismo criterio se otorguen las licencias de conducir a nivel nacional.

- Fortalecer la etapa de evaluación, mediante el cambio de modelo de gestión que permitirá que los Centros de Evaluación sean supervisados y fiscalizados por la SUTRAN, esto acorde con las directrices establecidas por el MTC en su calidad de ente rector y del SELIC.

- Mejorar las labores de fiscalización, mediante la incorporación de infracciones al TUO que permitan sancionar las conductas de aquellos conductores dirigidas a transgredir sus obligaciones en los procedimientos de obtención, revalidación y recategorización de una licencia de conducir.

ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Respecto del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 007-2016-MTC, el presente proyecto de Decreto Supremo propone lo siguiente:

- Modifica el numeral 1.2 del artículo 1; los artículos 2, 3, 4, y 5, los cuales conforman las “Disposiciones Generales” del Reglamento de Licencias (objeto, definiciones, ámbito de aplicación, competencias, componentes y principios que rigen el SELIC).

- Modifica los artículos 6, 7, 18, 19, 21 y 26, disposiciones que regulan las licencias de conducir respecto a su clasificación, vigencia, revalidación, especificaciones técnicas y extinción.

- Modifica los artículos 33, 34, 35, 36, 37 y 38, referidos a la reexaminación del conductor (nueva evaluación médica y psicológica).

- Modifica los artículos 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47 y 48, los mismos que se encuentran referidos a la evaluación médica y psicológica del postulante a una licencia de conducir que deben realizar las entidades habilitadas para expedir los certificados de salud - ECSAL (validez del certificado de salud, condiciones para acceder como ECSAL, inscripción y obligaciones de las ECSAL, procedimiento de expedición electrónica de los certificados de salud, resultados de la evaluación médica y psicológica, extinción de la autorización como ECSAL).

- Modifica los Anexos I, II y el Código A.01 del Anexo III, los cuales establecen el cuadro de infracciones y sanciones para las ECSAL, escuelas de conductores y a los alumnos y postulantes a una licencia de conducir, respectivamente.

- Modifica los Títulos IV, V y VI, cuyas disposiciones se encuentran referidas a la formación de conductores; la evaluación de postulantes; y a la supervisión, fiscalización y sanción, respectivamente.

- Incorpora los artículos 5-A y 5-B, referidos al proceso de otorgamiento de las licencias de conducir y a las causales de suspensión de la licencia.

- Incorpora el artículo 26-A, el cual prevé las causales de suspensión de la licencia de conducir.

- Incorpora el artículo 28-A, a fin de regular las licencias otorgadas a los miembros del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, dentro de los procedimientos especiales sobre licencias de conducir.

- Incorpora los artículos 42-A, 42-B, 43-A, 43-B y 43-C, a fin de regular el acceso a las ECSAL (incompatibilidades e impedimentos para operar como ECSAL, requisitos documentales para acceder a una autorización como ECSAL, procedimiento para el inicio de operaciones, vigencia y renovación de la autorización).

- Incorpora el artículo 86-A, a fin de establecer el procedimiento para el inicio de operaciones de los centros de evaluación.

- Incorpora los artículos 86-B, 86-C, 86-D, 86-E, y 86-F, los cuales forman parte del Capítulo III del Título V que regulan la operación de los centros de evaluación (obligaciones, procedimiento de evaluaciones, emisión de los certificados de evaluación, regímenes de control).

- Incorpora los artículos 97-A y 97-B, los mismos que regulan, dentro del procedimiento sancionador, a los medios probatorios, el fin del procedimiento y la interposición de recursos impugnatorios, respectivamente.

- Incorpora la Octava Disposición Complementaria Final, la cual establece que la autoridad competente debe emitir la respectiva resolución de autorización a las ECSAL que fueron inscritas en el RECSAL.

- Incorpora la Novena Disposición Complementaria Final, la misma que establece que los certificados emitidos por los establecimientos de salud y las escuelas de conductores, inobservando la normativa vigente, carecen de todo valor.

- Incorpora la Décimo Tercera, Décimo Cuarta y Décimo Quinta Disposiciones Complementarias Transitorias, las cuales establecen la adecuación para la operación de las ECSAL, la adecuación para la operación de las escuelas de conductores y la adecuación de los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales como centros de evaluación; respectivamente.

- Incorpora la Décimo Sexta Disposición Complementaria Transitoria, la cual versa sobre el curso de evaluador ante el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

- Incorpora la Décimo Sétima Disposición Complementaria Transitoria, la misma que establece la suspensión de obligaciones hasta la implementación del CGMT.

- Incorpora la Décimo Octava Disposición Complementaria Transitoria, la cual establece la validez regional del certificado médico hasta la implementación del CGMT del proceso de otorgamiento de licencias de conducir.

- Incorpora el Anexo IV, en el que se establece la tabla de Infracciones, Sanciones y Medidas aplicables a los Centros de Evaluación.

- Incorpora el Título V-A, mediante el cual se regula el CGMT (naturaleza jurídica, funciones, administración, condiciones que debe cumplir el operador tecnológico del CGMT, impedimentos para administrar el CGMT, obligaciones del CGMT, supervisión al CGMT).

Respecto del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N°017-2009-MTC, la presente propuesta normativa propone lo siguiente:

- Modifica el numeral 31.5 del artículo 31, mediante el cual se precisa que las evaluaciones médicas y psicológicas de los conductores se realizarán de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento de Licencias.

Respecto del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, el proyecto de Decreto Supremo propone lo siguiente:

- Incorpora las infracciones M.32, M.32-A, M.32-B, M.32-C, M.32-D, M.32-E y M.32-F al Anexo I Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas, infracciones, que según la naturaleza de las mismas, sancionan al conductor que tramita el duplicado, la obtención, revalidación o recategorización de su licencia de conducir, encontrándose inhabilitado para conducir, o con su licencia retenida o suspendida.

Respecto de las Disposiciones Complementarias del Proyecto de Decreto Supremo

- Transitorias:

    - Primera, a fin de establecer la entrada en vigencia del numeral 18.2 del artículo 18 del Reglamento de Licencias.

    - Segunda, a fin de establecer el plazo para la expedición del Texto Único Ordenado del Reglamento de Licencias.

- Derogatoria:

    - Única, a fin de derogar los artículos 15, 49, 50, 72, 73, 74 y 75 del Reglamento de Licencias.