

**DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA E INCORPORA DISPOSICIONES AL
REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACION DE TRANSPORTE,
APROBADO POR DECRETO SUPREMO No. 017-2009-MTC, Y MODIFICA EL
REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES,
APROBADO POR DECRETO SUPREMO No. 025-2008-MTC Y EL DECRETO
SUPREMO No. 004-2012-MTC**

EXPOSICION DE MOTIVOS

El artículo 3 de la Ley No. 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, prescribe que 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.

El literal a) del artículo 16 de la Ley, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante el MTC, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo, entre otras competencias, el dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

Mediante Decreto Supremo No. 017-2009-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en adelante el RENAT, el cual tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley.

El artículo 41 del RENAT establece las obligaciones de operación del transportista, disponiendo en su numeral 41.1.2 que en cuanto al servicio deben:

- 41.1.2.1 Cumplir con las rutas y frecuencias autorizadas
- 41.1.2.2 Realizar sólo el servicio autorizado

El Código C.4 b del Anexo I Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso Permanencia y sus Consecuencias del RENAT, señala como uno de los incumplimientos de las condiciones de acceso y permanencia, lo previsto en el numeral 41.1.2 del artículo 41 del RENAT, correspondiéndole la consecuencia de suspensión de la autorización por 90 días para prestar el servicio de transporte, en caso que el transportista incumpla dicha disposición.

Cabe precisar, que al Código C.4 a del mencionado Anexo le corresponde la consecuencia de cancelación de la autorización del transportista.

Con Informe No. 033-2011-SUTRAN.09 de fecha 03 de octubre de 2011, la Dirección de Supervisión y Fiscalización de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN, propone que la consecuencia para aquellas empresas que incumplen con lo dispuesto por el numeral 41.1.2 sea la cancelación de la autorización, con el objeto de combatir con la informalidad.

Teniendo en cuenta que existen vehículos que realizan otros servicios al autorizado conforme lo informado por la SUTRAN, se modifican los códigos C 4. a y C 4.b del Anexo I Tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso Permanencia y sus Consecuencias del RENAT, separando los incumplimientos de las obligaciones contenidas en el numeral 41.1.2 de la siguiente manera:

- En el Código C.4 a se incorpora el incumplimiento de la obligación señalada en el numeral 41.1.2.2.
- En el Código C.4 b se elimina el incumplimiento de la obligación contenida en el numeral 41.1.2 y se incorpora el incumplimiento de la obligación del numeral 41.1.2.1.

En tal sentido, con la presente modificación se le otorga una mayor rigurosidad al incumplimiento de la obligación contenida en el numeral 42.1.2.2, a fin de combatir la informalidad en la prestación del servicio de transporte terrestre de personas.

El numeral 25.1 del artículo 25 del RENAT, dispone entre otras condiciones técnicas, que la antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial, será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación; asimismo, dispone que para el servicio de transporte público de personas de ámbito regional y provincial, la antigüedad de permanencia de los vehículos puede ser ampliada hasta cinco (05) años más.

Sin embargo, con la finalidad de lograr la renovación del parque vehicular destinado a la prestación del servicio de transporte terrestre de personas, y reducir el impacto económico por las disposiciones antes señaladas, mediante la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del RENAT, se estableció un Cronograma del Régimen Extraordinario de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte de ámbito nacional, el cual otorga a dichos vehículos una permanencia en el servicio entre 28 y 20 años de antigüedad, disponiendo que cada 30 de junio de los años indicados en dicho cronograma, los vehículos se retiren del servicio.

Al respecto, considerando que la antigüedad máxima de permanencia establecida en el RENAT, es contada a partir del 01 de enero del año siguiente de la fabricación del vehículo, se establece un nuevo Cronograma del Régimen Extraordinario de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, que considera como fecha de salida del servicio de los vehículos cada 31 de diciembre de los años indicados en el Cronograma propuesto; y ya no, los 30 de junio de cada año.

Asimismo, de acuerdo al Cronograma del Régimen Extraordinario de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del RENAT, los vehículos con fecha de fabricación del año 2009 (última fecha establecida en el cronograma) saldrán del servicio el año 2029.

A su vez, de acuerdo a la antigüedad máxima de permanencia de 15 años dispuesta en el RENAT, un vehículo de fecha de fabricación del año 2010 saldría del servicio el año 2025 y un vehículo con fecha de fabricación del año 2011 saldría del servicio el año 2026.

En tal sentido, tomando los ejemplos de los párrafos anteriores, tenemos que conforme la normativa actual un vehículo del año 2009 saldrá del servicio con fecha posterior a un vehículo del año 2010 o 2011, motivo por el cual, se considera oportuno incluir en el nuevo Cronograma a los vehículos fabricados desde el año 2010 hasta el 2021, estableciéndose una gradualidad en su permanencia vehicular que va desde los 22 hasta los 16 años de antigüedad.



Igualmente, con la finalidad que los empresarios transportistas cuenten con un tiempo prudencial para acceder al respectivo financiamiento a fin de modificar y cambiar su parque automotor y de esa forma brindar un mejor servicio, logrando la renovación del parque automotor y no causar el desabastecimiento de los medios de transporte a nivel nacional, el Cronograma propuesto amplía los plazos establecidos en el Cronograma vigente; en tal sentido la propuesta de Cronograma establece una permanencia vehicular que va desde los 28 a los 15 años de antigüedad.

Por su parte, el presente proyecto incorpora la Vigésima Octava Disposición Complementaria Transitoria al RENAT, por la cual los vehículos que se deshabiliten a partir del 31 de diciembre de 2012 en virtud de lo establecido en la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RENAT, puedan habilitarse para prestar el servicio de transporte regular de personas en rutas que comprenden dos regiones contiguas, siempre que el transportista solicitante cuente con autorización para prestar el referido servicio y que el vehículo no haya superado la antigüedad máxima de permanencia establecido en el Cronograma de Permanencia aprobado para las regiones donde se realizará el referido servicio.

La mencionada propuesta se fundamenta en que los vehículos deshabilitados en virtud de la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RENAT, aún tienen las condiciones técnicas para prestar el servicio en rutas cortas, como son entre dos regiones contiguas, sin embargo no deberán superar la antigüedad máxima de permanencia de la región respectiva, aprobado en su respectivo cronograma, prevaleciendo el cronograma que establezca una menor autorización de permanencia.

A su vez, teniendo en consideración que los vehículos antes señalados superan los 20 años de antigüedad y con el fin de garantizar la seguridad en el transporte y tránsito terrestre, así como la preservación de un medio ambiente saludable, se propone que los vehículos destinados al servicio de transporte terrestre regular de personas en los ámbitos nacional, regional y provincial deberán acreditar que han aprobado la Inspección Técnica Vehicular cada cuatro (04) meses, estableciendo por el mismo plazo la vigencia del Certificado de Inspección Técnica Vehicular; asimismo, se dispone que el vehículo que no cumpla con la presente disposición será deshabilitado de oficio del registro correspondiente.

Con el Decreto Supremo No. 025-2008-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, en adelante RNITV, el mismo que regula el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, estableciendo entre otros, el procedimiento, los requisitos y las condiciones de operación para ser autorizados como Centros de Inspección Técnica Vehicular – CITV, los mismos que están encargados de realizar la inspección técnica de los vehículos y emitir los Certificados de Inspección Técnica Vehicular, con el objetivo de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre.

El numeral 6.1 del artículo 6 del RNITV, establece que los vehículos inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular que circulan por las vías públicas terrestres a nivel nacional, deben someterse y aprobar periódicamente las Inspecciones Técnicas Vehiculares, a excepción de aquellos exonerados por el Reglamento.

El numeral 8.1 del artículo 8 del RNITV, establece que las inspecciones técnicas vehiculares se realizan de acuerdo a la categoría, función y antigüedad de los vehículos; asimismo, establece la vigencia del Certificado de Inspección Técnica

Vehicular y la frecuencia en que se realizarán las inspecciones técnicas vehiculares.

En tal sentido, la norma señalada en el párrafo anterior establece que para los vehículos del servicio de transporte regular de personas de ámbito provincial, regional y/o nacional, las inspecciones técnicas se realizarán de acuerdo a los siguientes parámetros:

Vehículos	Frecuencia	Antigüedad del Vehículo	Vigencia del Certificado
• Del servicio de transporte regular de personas (ámbito provincial, regional, nacional).	Semestral	A partir del 3er. Año	6 meses

Al respecto, debemos precisar que el numeral 25.1 del artículo 25 del RENAT, establece que la antigüedad máxima de acceso y permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial, es la siguiente:

- La antigüedad máxima de acceso al servicio será de tres (03) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación.
- La antigüedad máxima de permanencia en el servicio será de hasta quince (15) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación.
- La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito regional, podrá ser ampliada, como máximo hasta en cinco (05) años por decisión adoptada mediante Ordenanza Regional.
- La antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, podrá ser ampliada, como máximo hasta en cinco (05) años por decisión adoptada mediante Ordenanza Provincial.

De lo expuesto en la norma citada en el párrafo anterior, se observa que tanto para el servicio de transporte público de personas de ámbito regional y provincial, la antigüedad de permanencia de los vehículos puede ser ampliada hasta en 20 años.

En ese sentido, a fin de concordar las disposiciones del RNITV con las disposiciones del RENAT, se propone modificar el numeral 8.1 del artículo 8 del RNITV, en el extremo siguiente:

Vehículos	Frecuencia	Antigüedad del Vehículo	Vigencia del Certificado
• Del servicio de transporte regular de personas que no excedan los 20 años de antigüedad contados a partir del año siguiente de su fabricación (ámbito provincial, regional, nacional).	Semestral	A partir del 3er. Año	6 meses

Cabe agregar, que la citada propuesta también guarda relación con la propuesta de incorporación de la Vigésima Novena Disposición Complementaria Transitoria al RENAT, que establece que los vehículos del servicio de transporte terrestre regular de personas en los ámbitos nacional, regional y provincial, que excedan los 20 años de antigüedad deberán acreditar que han aprobado la Inspección Técnica Vehicular cada cuatro (04) meses.

Por otro lado, como ya se mencionó anteriormente, el Estado viene ejecutando políticas estratégicas de promoción de los atractivos turísticos del país, con el fin de generar condiciones que permitan el desarrollo del turismo interno, fomentando su conocimiento, fortalecimiento y desarrollo sostenible. En tal sentido, como parte de la referida política se emitió el Decreto Supremo No. 099-2011-MTC, mediante el cual se declaró como días no laborables, para los trabajadores del sector público, a nivel nacional, durante el año 2012 el 13 y 14 de febrero, el 30 de abril, el 27 de julio, el 31 de agosto, el 02 de noviembre y el 24 y 31 de diciembre; los cuales son sumados a los feriados ordinarios, con el objeto de crear fines de semana largos propicios para fomentar el turismo interno.

De ese modo, a fin de armonizar con las políticas de promoción de los atractivos turísticos del país, se expidió el Decreto Supremo No. 004-2012-MTC, mediante el cual se estableció excepcionalmente que durante el año 2012, en los días feriados declarados a nivel nacional y/o días no laborables conforme al Decreto Supremo N° 099-2011-PCM, el transportista que cuente con autorización vigente para prestar el servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional podrá obtener, hasta por cinco (05) días consecutivos, una autorización excepcional para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas en rutas distintas a las que tenga autorizadas.

Al respecto, la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre con Memorándum No. 638-2012-MTC/15.02, señala que en el actual Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del MTC, los procedimientos para el otorgamiento de autorización para prestar servicio de transporte regular y especial de personas de ámbito nacional, se encuentran calificados como de evaluación previa con silencio administrativo positivo. En ese sentido, puesto que la autorización excepcional establecida en el Decreto Supremo No. 004-2012-MTC, comprende la prestación del servicio de transporte terrestre de personas, se considera pertinente que dicha autorización excepcional también debe ser de evaluación previa.

Consecuentemente, a fin de viabilizar la aplicación de la medida excepcional dispuesta en el Decreto Supremo No. 004-2012-MTC, se modifica el artículo segundo de la referida norma, estableciéndose que para acogerse al citado régimen excepcional; el transportista deberá cumplir con los requisitos siguientes:

1. Dar cumplimiento a los requisitos establecidos en los numerales 55.1.1, 55.1.2; 55.1.3; 55.1.4; 55.1.5; 55.1.6; 55.1.8; 55.1.9; 55.1.12.2; 55.1.12.5; 55.1.12.7 y 55.1.12.9 del artículo 55 del RENAT.
2. Indicar en la solicitud el número de frecuencias que reducirá en sus rutas ya autorizadas para la prestación del servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional.
3. Presentar una declaración jurada señalando que cumple con los requisitos establecidos para dicho régimen excepcional y que el número de las frecuencias reducidas no superan el 30% del total de sus rutas autorizadas ni desabastece el servicio de transporte en las rutas para las que se encuentra

autorizado.

Asimismo, en la referida modificación se establece que la solicitud deberá ser presentada hasta quince (15) días hábiles previos a la fecha declarada como feriado nacional y/o día no laborable conforme al Decreto Supremo No. 099-2011-PCM. Igualmente se indica que dicha solicitud se encuentra sujeta a evaluación previa por el término de cinco (05) días hábiles, y que trascurrido dicho plazo sin que la administración haya emitido el pronunciamiento correspondiente, operará el silencio administrativo positivo.

La modificación señalada en el párrafo anterior, concuerda con lo establecido en el artículo 1 de la Ley No. 29060, Ley del Silencio Administrativo, que establece que los procedimientos de evaluación previa están sujetos a silencio positivo, cuando se trate de solicitudes cuya estimación habilite para el ejercicio de derechos preexistentes o para el desarrollo de actividades económicas que requieran autorización previa del Estado, y siempre que no se encuentren contempladas en la Primera Disposición Transitoria, Complementaria Final de la referida Ley.

Asimismo, si bien no se incluye en la modificatoria del artículo 2 del Decreto Supremo No. 004-2012-MTC, la disposición que establece que la solicitud de acogimiento a la autorización excepcional será pasible de fiscalización posterior conforme a las disposiciones establecidas en la Ley No. 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; debe señalarse que, ello no obsta para que a dichas solicitudes se les aplique las disposiciones establecidas en el artículo 32 de la citada Ley, por cuanto la Administración se encuentra obligada a verificar de oficio mediante el sistema del muestreo, la autenticidad de las declaraciones, de los documentos, de las informaciones y de las traducciones proporcionadas por el administrado.

Además, mediante Decreto Supremo No. 096-2007-PCM, se ha regulado la fiscalización posterior aleatoria de los procedimientos administrativos por parte del Estado, estableciéndose fórmulas para la aplicación del sistema de muestreo y creando la Central de Riesgo Administrativo a cargo de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Por otro lado, mediante el Decreto Supremo No. 021-2008-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, el cual, entre otros, establece las normas y procedimientos que regulan las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, con sujeción a los principios de prevención y de protección a las personas, el ambiente y la propiedad.

Conforme al numeral 1 del artículo 43 del Reglamento citado en el considerando anterior, la antigüedad máxima para la habilitación de los vehículos y/o unidades de carga es de tres (03) años de antigüedad, contados a partir del 01 de enero del año siguiente al de su fabricación.

Sin embargo, mediante Oficio No. 565-2012-SUTRAN/02 de fecha 01 de junio del 2012, la SUTRAN ha comunicado que el Comité de Fabricantes de Fertilizantes de la Sociedad Nacional de Industrias, mediante documento presentado a dicha entidad informó, entre otros, que el 99% de las empresas que efectúan el transporte de fertilizantes no cuentan con la respectiva habilitación de sus vehículos. Igualmente, comunicó que los referidos vehículos exceden los tres (03) años de antigüedad, por lo que no pueden ser habilitados.

Además, a través del indicado Oficio se indica que son 104 empresas que prestan el servicio de transporte de fertilizantes, con un total de 1,411 unidades, de las cuales sólo 415 (29.5%) cumplen con el requerimiento de la antigüedad máxima de acceso y por tanto podrían ser habilitadas para prestar dicho servicio, quedando 996 vehículos (70.5%) que no podrían ser habilitados.

En tal sentido, a efectos de no desproveer al mercado de fertilizantes con las consecuentes pérdidas económicas para el país, teniendo en cuenta conforme a la información presentada por el Comité de Fabricantes de Fertilizantes de la Sociedad Nacional de Industrias, y que fuera remitida por SUTRAN, que únicamente el 29% de los vehículos que transportan fertilizantes podrían ser habilitados para dicho servicio; se propone establecer un régimen extraordinario de habilitación hasta el 30 de junio de 2013, para que los vehículos que, al momento de la presentación de la solicitud correspondiente, no hayan superado los diez (10) años de antigüedad, contados a partir del año siguiente de su fabricación, logren su habilitación para el servicio de transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos por carretera, exceptuándoseles del requisito de antigüedad máxima de acceso, permitiendo con la presente medida la formalización de los vehículos que prestan el mencionado servicio.

Por otro lado, la Segunda Disposición Final de la Ley No. 28256 que regula el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, estableció que el Reglamento de dicha norma debía ser refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y por los Ministros de Transportes y Comunicaciones, Salud, Energía y Minas, Producción y Agricultura, expidiéndose el Decreto Supremo No. 021-2008-MTC conforme a lo dispuesto por la citada norma, siendo dicho Reglamento una norma de carácter sectorial.

Sin embargo, cabe indicar que el numeral 8.1 del artículo 8 de la citada Ley establece que los titulares de la actividad que usan materiales peligrosos sólo podrán contratar los servicios de transporte con las empresas debidamente registradas y autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Asimismo, el numeral 7) del artículo 7 del Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos aprobado por Decreto Supremo No. 021-2008-MTC, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional del transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos y tiene las siguientes competencias: (...) 7) Autorizar, fiscalizar y sancionar a los transportistas, al personal que interviene en la operación de transporte de materiales y/o residuos peligrosos, así como a las entidades de capacitación y a los instructores en el manejo de materiales y residuos peligrosos, a través de sus órganos competentes."

El numeral 1) del artículo 42 del Reglamento acotado, señala: "La habilitación vehicular se realiza conjuntamente con el otorgamiento de la autorización. El transportista podrá solicitar nuevas habilitaciones mediante incremento o sustitución de vehículos y/o unidades de carga."

En ese sentido, puesto que la presente medida está relacionada con requisitos técnicos (antigüedad de los vehículos) que son competencia del MTC, no resulta necesario para el presente proyecto el refrendo de PCM y de los Sectores Salud, Energía y Minas, Producción y Agricultura; más aún cuando la presente disposición busca incrementar vehículos para satisfacer la demanda en el servicio de transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos.

Por otra parte, el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo No. 040-2008-MTC, en adelante el Reglamento, tiene por objeto, regular las condiciones, requisitos y procedimientos para: (i) acceder a una licencia para conducir vehículos automotores y no motorizados por las vías públicas terrestres a nivel nacional y su clasificación; (ii) la autorización y funcionamiento de los establecimientos de salud encargados de realizar los exámenes de aptitud psicosomática para la obtención de licencias de conducir; y, (iii) la autorización y funcionamiento de las escuelas de conductores.

Conforme lo establece el artículo 12 del citado Reglamento, la Licencia de Conducir de la Clase A Categoría II-b autoriza a conducir, entre otros, vehículos de la Categoría M2 y N2; la Licencia de Conducir Clase A Categoría III-a autoriza a conducir, entre otros, vehículos de la Categoría M3; y la Licencia de conducir Clase A Categoría III-b autoriza a conducir, entre otros, vehículos de la Categoría N3. Igualmente, es preciso señalar que según dicho Reglamento, constituye uno de los requisitos para la obtención de las licencias de conducir de la clase A, el contar con secundaria completa.



Al respecto, existen postulantes para la obtención de las licencias de conducir de la clase A categorías II-b, III-a y III-b, que no cuentan con secundaria completa pero que cuentan con experiencia para conducir vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3; ello aunado al déficit de conductores de dichas licencias, según los siguientes cuadros:



Licencia de conducir	Vehículos que autoriza a conducir la licencia	Cantidad de licencias (información OTI)
A II-b	M2 y N2	281,531
A III-a	M3	24,460
A III-b	N3	37,871



Categoría de vehículo	Cantidad de vehículos inscritos a nivel nacional (información OPP) ¹
M2	538,764
M3	56,704
N3	158,939

Igualmente, es preciso señalar que el numeral 42.1.23 del artículo 42 del RENAT establece como una de las condiciones de operación del transportista para prestar el servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte regular de ámbito nacional y regional, el contar con dos (02) conductores, cuando el tiempo de viaje sea superior a cinco (05) horas en el horario diurno o cuatro (04) horas en el horario nocturno.

En tal sentido, a efectos de fomentar el ingreso de conductores para garantizar la prestación del servicio de transporte terrestre; resulta oportuno establecer un régimen de excepción hasta el 31 de julio de 2015, para la obtención de las licencias de conducir de la clase A categorías II-b, III-a y III-b, sin la exigencia del requisito de secundaria completa; disponiéndose que los postulantes podrán acogerse por única vez a dicho régimen de excepción para la obtención de las licencias de conducir, para lo cual deberán:

- Cumplir con los requisitos para la obtención de las licencias de conducir, de

¹ <http://www.mtc.gob.pe/estadisticas/index.html>



acuerdo a la categoría, establecidos en el artículo 13 del Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo No. 040-2008-MTC, excepto el requisito de secundaria completa.

- Presentar un documento mediante el cual la empresa de transportes donde prestará sus servicios como conductor, lo presente formalmente ante la autoridad competente.
- Acreditar que cuenta con el nivel educativo de primaria completa.
- Presentar la constancia de inscripción para iniciar sus estudios secundarios.

Asimismo, las licencias de conducir otorgadas bajo este régimen tendrán vigencia por tres (03) años; y, para revalidar dichas licencias de conducir, el postulante deberá cumplir con los requisitos que establece el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir para dicho trámite, de acuerdo a la categoría a revalidar, debiendo acreditar además el grado de instrucción de secundaria completa.

En este respecto, se propone el plazo de vigencia de tres (03) años para la presente licencia de conducir a fin que el conductor cuente con un período de tiempo que resulte suficiente para terminar sus estudios secundarios, teniendo en cuenta además que el artículo 37 de la Ley No. 28044, Ley General de Educación, regula la Educación Básica Alternativa, como una modalidad que se organiza flexiblemente en función a las necesidades y demandas específicas de los estudiantes. En tal sentido, existen los llamados colegios no escolarizados, en los cuales se puede terminar la secundaria completa en el tiempo de 2 años y 8 meses.

Finalmente, resulta innecesaria la pre-publicación del presente proyecto, conforme a lo señalado por el Decreto Supremo No. 001-2009-JUS, Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de Proyectos Normativos y difusión de Normas Legales de Carácter General; por cuanto la presente norma tiene por objeto establecer diversas medidas para mejorar el servicio de transporte terrestre, a efectos de beneficiar a los usuarios, armonizando con el objeto de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre orientada a la satisfacción de las necesidades de los usuarios.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La expedición del presente dispositivo no genera costo o gasto alguno al Estado; por el contrario, las medidas que se aprueban, armonizan con la política nacional de transporte que viene implementando el Poder Ejecutivo, con el fin de mejorar la calidad de la prestación del servicio de transporte terrestre en beneficio de los usuarios; asimismo se establece la normativa correspondiente dirigida al desarrollo de la actividad del transporte.

IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

El presente Decreto Supremo establece lo siguiente:

- Modifica los Códigos C.4 a y C.4 b del Anexo 1 tabla de Incumplimiento de las Condiciones de Acceso y Permanencia y sus Consecuencias, del Reglamento



Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo No. 017-2009-MTC.

- Incorpora la Vigésima Séptima, la Vigésima Octava y la Vigésima Novena Disposiciones Complementarias Transitorias al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo No. 017-2009-MTC.
- Modifica el numeral 8.1 del artículo 8 del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo No. 025-2008-MTC.
- Modifica el artículo 2 del Decreto Supremo No. 004-2012-MTC, que establece el régimen excepcional para la autorización de la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas en los días festivos a nivel nacional.
- Establece un régimen extraordinario de habilitación de vehículos para el servicio de transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos por carretera.
- Establece un régimen de excepción aplicable para la obtención de las licencias de conducir de la clase A categorías II- b, III-a y III-b.
- Deroga la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo No. 017-2009-MTC.

